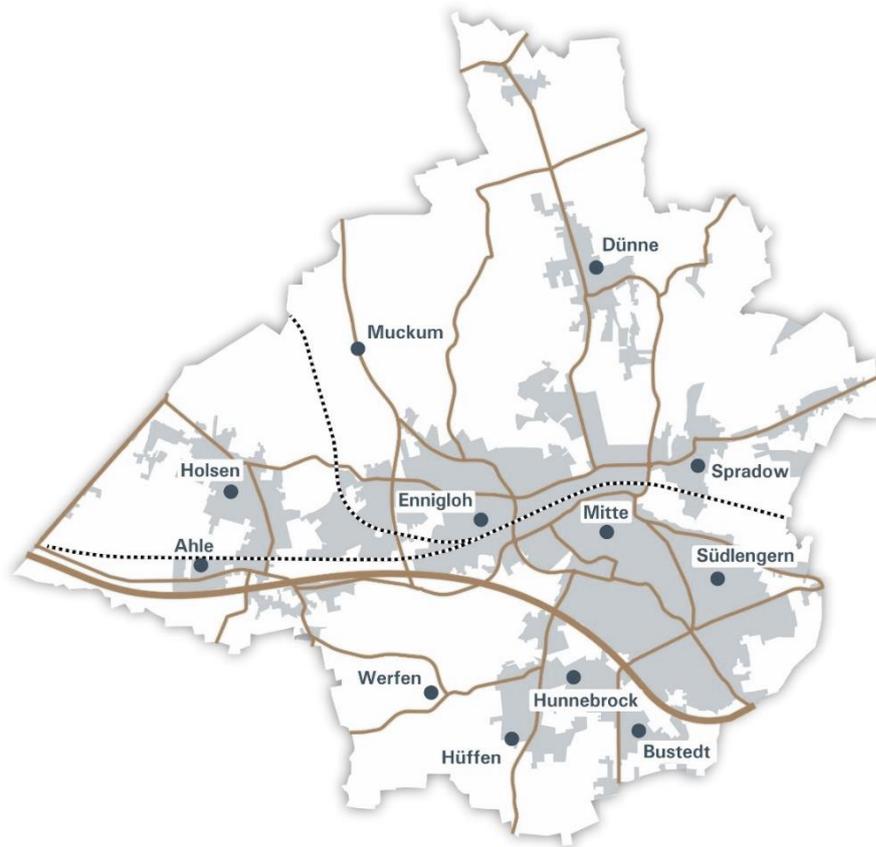


SHP Ingenieure



Stadt Bünde

Verkehrsentwicklungsplan 2035

Schlussbericht

Anhang

Stadt Bünde – Verkehrsentwicklungsplan 2035

–Anhang zu Schlussbericht zum Projekt Nr. 19115–

Auftraggeber:

Stadt Bünde
Amt für Verkehrsplanung und Straßenbau

Auftragnehmer:

SHP Ingenieure
Plaza de Rosalia 1
30449 Hannover
Tel.: 0511.3584-450
Fax: 0511.3584-477
info@shp-ingenieure.de
www.shp-ingenieure.de

Projektleitung:

Dipl.-Ing. Jörn Janssen

Bearbeitung:

Melissa Meusel M.Sc.

Unter Mitarbeit von:

Christopher Reineking M.Eng.
Julia Ware B.Sc.
Lina Janssen M.Eng.
Lukas Ernst M.Sc.

Hannover, Dezember 2022

Textliche Anpassung Juni 2023

Inhalt Anhang

Seite

1	Konkretisierte Projekte	1
	Holzhauser Straße	1
	Bahnhofstraße	3
	Anpassung vorfahrtgeregelter Knotenpunkte	6
	KP Klinkstraße/Schwartemeier Straße	9
	Kreisverkehr Marktstraße/Herforder Straße	9
	Schulwegsicherheit GS Ennigloh	10
	B+R	13
2	Einzelfallprüfungen mit Verkehrsflusssimulation	16
2.1	Grundlagen Verkehrsflusssimulation	17
2.1.1	Verkehrserhebung	17
2.1.2	Verkehrslagebeobachtung	17
2.1.3	Leistungsfähigkeitsuntersuchung	19
2.2	Knotenpunkt Enger Straße/Kurt-Schumacher Straße	23
2.2.1	Analyseverkehrsaufkommen	24
2.2.2	Bestandsknotenpunkt	24
2.2.3	Bauliche Anpassung: Änderung der Radverkehrsführung	26
2.2.4	Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise	29
2.3	Knotenpunkt Blankener Straße/Levisonstraße	31
2.3.1	Analyseverkehrsaufkommen	31
2.3.2	Bestandsknotenpunkt	31
2.3.3	Variante 1: Punktuelle Verbesserung	32
2.3.4	Variante 2: Bauliche Anpassung - Rückbau freier Rechtsabbieger	33
2.3.5	Variante 3: Bauliche Anpassung - Kreisverkehr	35
2.3.6	Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise	37
2.4	Knotenpunkt Herforder Straße/Mindener Straße/Weseler Straße	38
2.4.1	Analyseverkehrsaufkommen	38
2.4.2	Bestandsknotenpunkt	39
2.5	Bismarckstraße	42
2.5.1	Analyseverkehrsaufkommen	44
2.5.2	Maßnahmenempfehlungen	44
2.5.3	Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise	48
3	Steckbriefe Online-Beteiligung	50
4	Maßnahmensteckbriefe	61
	Steckbriefe Kfz-Verkehr	61
	Steckbriefe Ruhender Verkehr	67
	Steckbriefe Radverkehr	71
	Steckbriefe Fußverkehr	81
	Steckbriefe ÖPNV	89
5	Maßnahmentabellen	96
	Maßnahmentabellen Kfz-Verkehr	96
	Strecken 97	
	Knotenpunkte	102
	Maßnahmentabelle Ruhender Verkehr	107
	Maßnahmentabellen Radverkehr	110
	Maßnahmenempfehlung an Hauptverkehrsstraßen	110

Fahrradabstellanlagen	117
Weitere Maßnahmen	119
Maßnahmentabellen Fußverkehr	126
Gehwege an Hauptverkehrsstraßen	126
Querungshilfen	130
Barrierefreiheit	132
Maßnahmentabelle ÖPNV	133
B+R	136
Ausbau barrierefreie Haltestellen	141
6	Maßnahmenkarten
	142

Hinweis:

Die Lettow-Vorbeck-Straße wurde während der Bearbeitung des VEP in die Elsestraße umbenannt. Im Text wird weiterhin die Lettow-Vorbeck-Straße genannt.

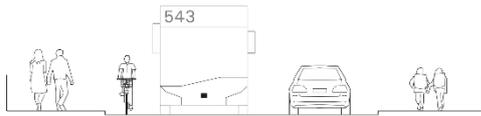
1 Konkretisierte Projekte

In diesem Kapitel sind konkrete Maßnahmenvorschläge enthalten für die im Rahmen des VEP bereits vertiefende Untersuchungen in Form von Knotenpunktentwürfen oder detailliert ausgearbeiteten Konzepten erfolgt ist.

Holzhauser Straße

Für die Holzhauser Straße (weitere HVS) wurde anhand von zwei Querschnitten die Einrichtung von durchgängigen Schutzstreifen (1,5 m) geprüft. Im Bestand wechselt die Radverkehrsführung zwischen Schutzstreifen, getrennten Geh- und Radwegen und nicht benutzungspflichtigen RVA (Gehweg „Radfahrer frei“). Die Radverkehrsführung ist für Radfahrende nicht begreifbar, dies führt zu Konflikten entlang der Holzhauser Straße. Ohne Umbaumaßnahme wird im vorhandenen Querschnitt die einseitige Markierung von Schutzstreifen empfohlen, da eine durchgängige beidseitige Markierung bei den vorhandenen Querschnittsbreiten nicht ausreicht. Auf der anderen Fahrbahnseite wird die Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn empfohlen (derzeit noch nicht rechtssicher). Ein Umbau zu Lasten der Breiten für den Fußverkehr, der aber mit 2,5 m immer noch ausreichend ist, können beidseitige Schutzstreifen markiert werden (siehe Variante 2). Zudem sollte das Parken am Fahrbahnrand zwischen Schutzstreifen und Gehweg unterbunden werden, da Dooring-Unfälle und die Parkwechselforhänge die Verkehrssicherheit einschränken.

Holzhauser Straße
 zw. Holser Straße und Breedestraße
 Bestand



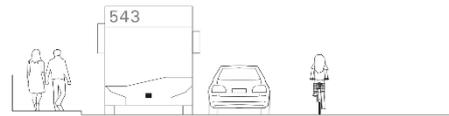
Variante I: Markierungslösung im Bestand, Schutzstreifen einseitig



Variante II: Bauliche Lösung, Schutzstreifen beidseitig



Holzhauser Straße
 zw. Breedestraße und Hansastraße
 Bestand



Variante I: Markierungslösung im Bestand, Schutzstreifen einseitig



Variante II: Bauliche Lösung, Schutzstreifen beidseitig

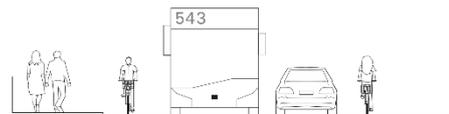


Abb. 1 Schnitt I und II Holzhauser Straße

Bahnhofstraße

Für die Bahnhofstraße werden zwei Varianten betrachtet. Beide Varianten gehen von einer Einbahnstraßenregelung für den Kfz-Verkehr in Fahrtrichtung Nordring aus, da dadurch der Eingangsbereich zur Fußgängerzone an der Kurve Bahnhofstraße/Nordring ebenfalls verkehrssicherer und übersichtlicher gestaltet werden kann. Für den Lieferverkehr sind ggf. Sonderregelungen festzulegen. Die Einbahnstraße erstreckt sich zwischen der Ernst-Reuter-Straße und der Wehmstraße. Alle Parkflächen sind weiterhin erreichbar. Fahrzeuge, die aus der Wehmstraße kommen, können künftig nur noch rechts abbiegen. Die empfohlene Wegführung für den Autoverkehr ist über den Nordring/Bismarckstraße bzw. Nordring/Brunnenallee/Hindenburgstraße.

Die Variante I stellt eine Gestaltungsmöglichkeit mit Längsparkständen dar, der Radverkehr wird im Mischverkehr in beiden Richtungen auf einer 3,5 m breiten Fahrbahn geführt. Die Variante bietet mehr Raum für Gastronomie und Aufenthaltsflächen im Seitenraum. Durch den Wegfall der Stellplätze zu Längsparkständen entfallen etwa 1/3 der Stellplätze zu Gunsten der Rad- und Fußverkehrssicherheit. Eine Kompensation ist durch die Entwicklung von Quartiersgaragen bzw. eine Flächenbündelung zu prüfen.

In der Variante II bleibt das Schrägparken auf der südlichen Fahrbahnseite zwischen den Baumreihen erhalten und wird ggf. nur etwas reduziert. Dadurch besteht für den Radverkehr die Möglichkeit entgegen der Einbahnstraße einen 2,0 m breiten Schutzraum zu markieren. Flankierend wird empfohlen, die Geschwindigkeit auf max. 20 km/h zu reduzieren.

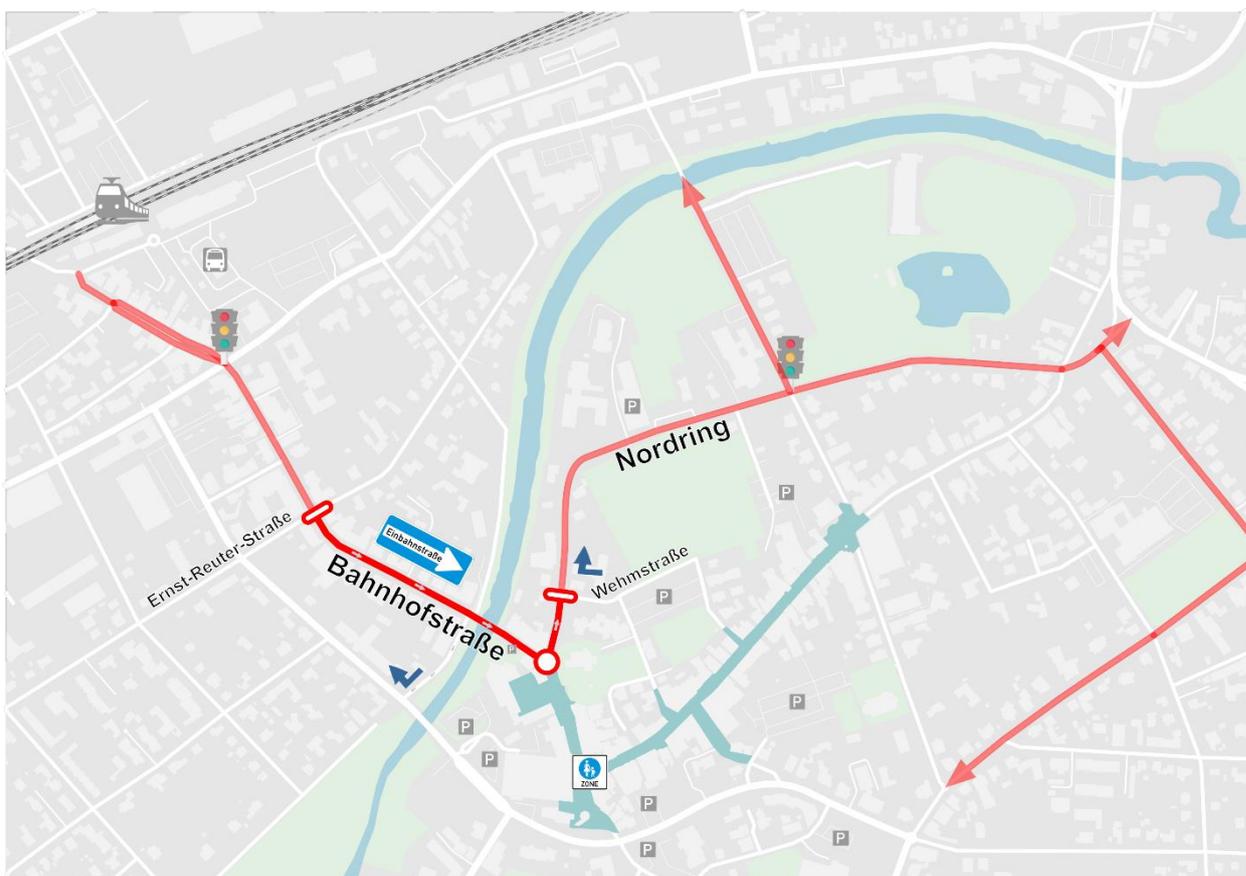


Abb. 2 Einrichtung einer Einbahnstraße in der Bahnhofstraße

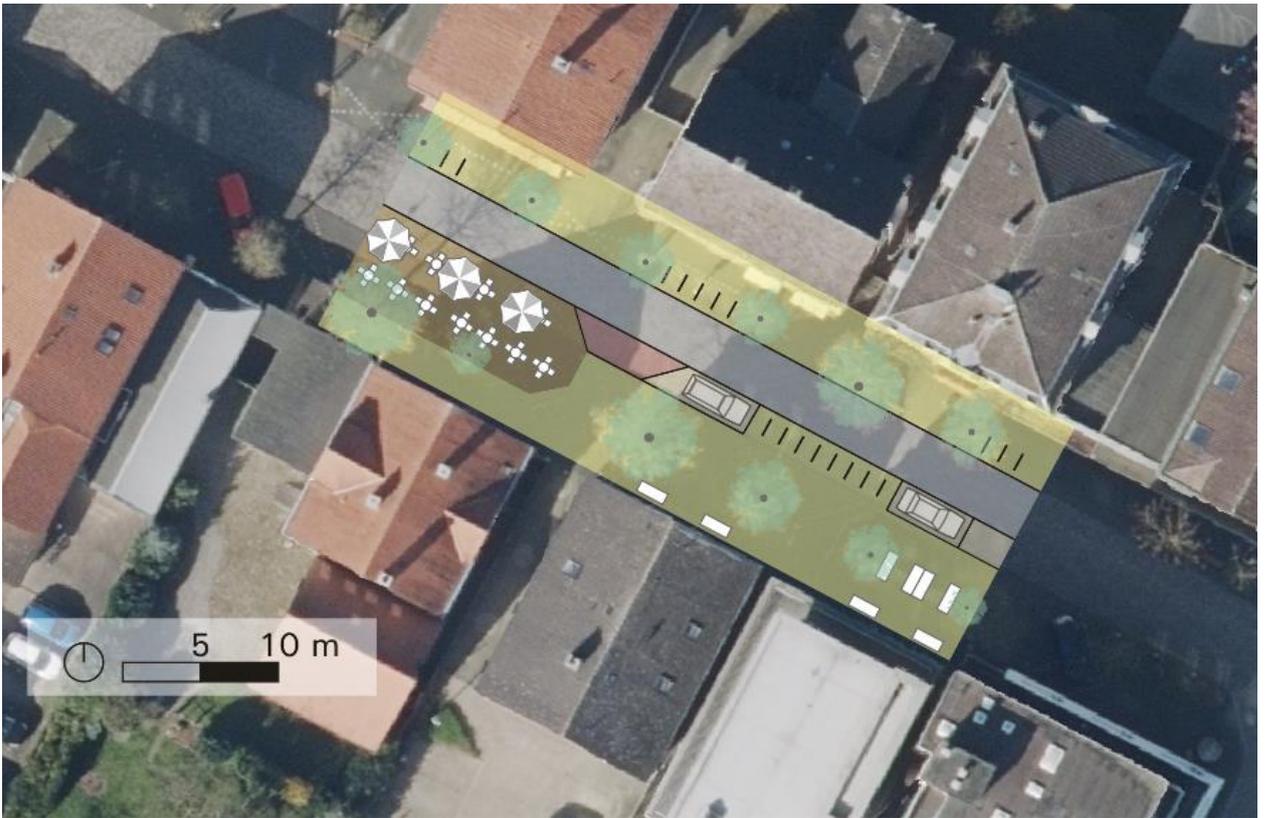


Abb. 3 Lageplan Umgestaltungsvorschlag Bahnhofstraße (Variante I)

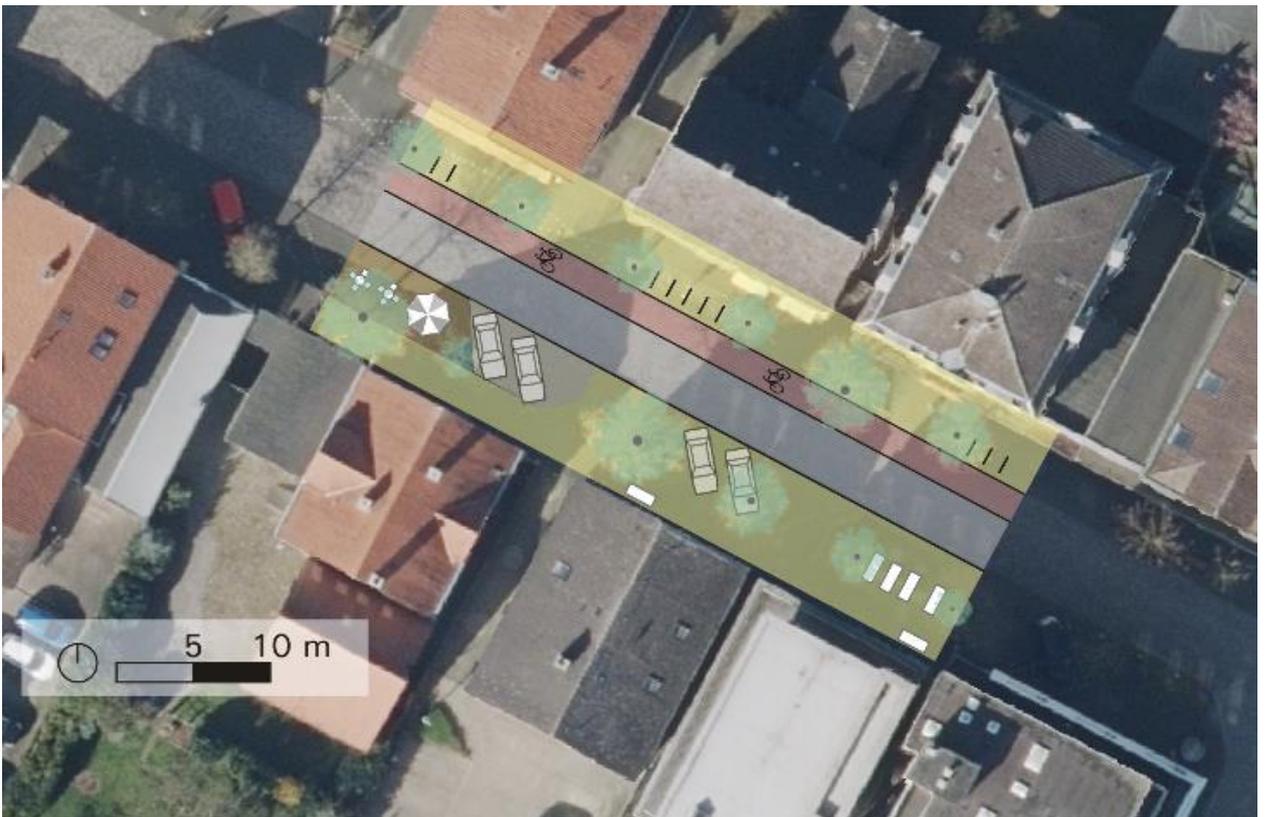


Abb. 4 Lageplan Umgestaltungsvorschlag Bahnhofstraße (Variante II)

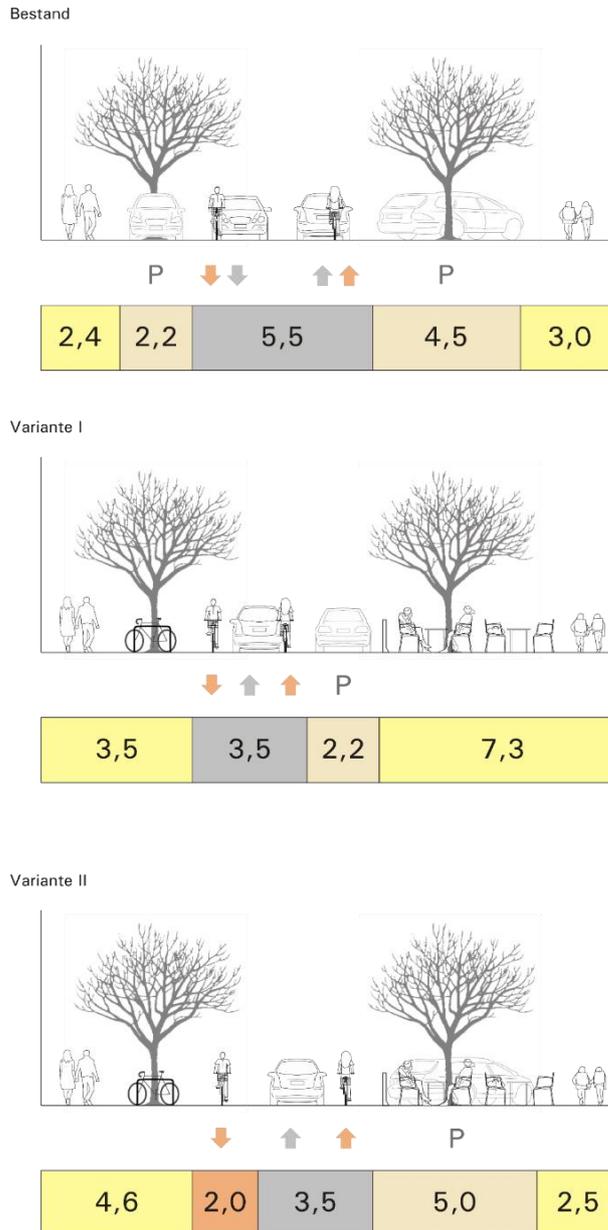


Abb. 5 Umgestaltungsvorschlag Bahnhofstraße

Zugang Fußgängerzone

Durch die Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße kann die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität des Eingangsbereiches zur Fußgängerzone über die Bahnhofstraße erheblich verbessert werden. Begegnungsverkehre in dem engen Kurvenbereich werden vermieden. Der Knotenpunktbereich könnte zusätzlich aufgepflastert werden und/oder als eine Art „Begegnungszone“ gestaltet werden.



Abb. 6 Lageplan Eingangsbereich Fußgängerzone über die Bahnhofstraße als „Begegnungszone“

Anpassung vorfahrtgeregelte Knotenpunkte

Durch die Neudefinition des klassifizierten Straßennetzes ergeben sich Umbaumaßnahmen an Knotenpunkten - die Bedeutung der Wegeführung soll intuitiv durch die Straßenraumgestaltung erkennbar werden. Im Innenstadtbereich ergibt sich dadurch die Erfordernis, die Knotenpunkte Klinkstraße/Elsestraße, Eschstraße/Steinmeisterstraße und Bismarckstraße/Nordring umzugestalten.

- Der KP **Eschstraße/Steinmeisterstraße** ist im Bestand als abknickende Vorfahrtsstraße angeordnet, dadurch wird die Wegeführung Steinmeisterstraße Zufahrt Süd und Eschstraße Zufahrt Ost bevorzugt geführt. Die westliche Zufahrt ist untergeordnet. Künftig sollen alle drei Zufahrten gleichberechtigt sein. Durch die Umgestaltung des Einmündungsbereiches zu einer Rechts-Vor-Links Regelung sowie Fortführung der Tempo-30-Zone bis zum Knotenpunkt Eschstraße/Nordring wird die gewünschte Verkehrsberuhigung erreicht.
- Die Elsestraße bleibt weiterhin Sammelstraße (Empfehlung Geschwindigkeitsreduzierung) und mündet am Knotenpunkt **Elsestraße/Klinkstraße** auf zwei Hauptverkehrsstraßen, die der Umfahrung der Innenstadt dienen.

Für die Umgestaltung des Knotenpunktes werden drei Varianten untersucht, die alle die abknickende Vorfahrtsstraße der Klink- und Lettow-Vorbeck-Straße zur Folge haben. Bei allen Varianten bleibt die Befahrbarkeit für den ÖPNV weiterhin bestehen. Die Radverkehrsführung wird entsprechend angepasst. Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich des Aufwands für die Umsetzung und sind demzufolge kurz-, mittel- oder langfristig umsetzbar.

Variante 1 sieht lediglich Beschilderungs- und Markierungsmaßnahmen vor, die die Anpassung der Vorfahrtregelung unterstützen. Die Maßnahme ist kurzfristig umsetzbar und mit geringem Aufwand umzusetzen.

Variante 2 sieht minimale bauliche Anpassung des Knotenpunktes vor. Die abknickende Vorfahrtsstraße wird durch die Anpassung des Bordes verdeutlicht. Zur Verdeutlichung der untergeordneten Zufahrt Elsestraße soll

hier durch optische Maßnahmen (z. B. Aufpflasterung, Markierung, Querungsinsel) die bevorrechtigte Verkehrsbeziehung hervorgehoben werden. Dies hat gegenüber der Variante 1 ebenfalls einen positiven Effekt für den Fußverkehr, da die Querbarkeit erleichtert wird. In der Elsestraße selber soll die Geschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.



Abb. 7 Empfehlung Knotenpunktgestaltung Klinkstraße/Elsestraße (Variante 2)

Die Variante 3 sieht geht von einem flächendeckenden Umbau der Elsestraße zwischen der Klinkstraße und Philippstraße aus, die mit der untergeordneten Bedeutung der Straße einhergeht. Dies wird nicht nur in der Geschwindigkeitsreduzierung und der Aufpflasterung im Knotenpunkt deutlich, sondern wird durch die Umgestaltung des Straßenraums hervorgehoben. Die Querschnittsbreite sollte in den Knotenpunktzufahrten reduziert werden. Durch das künftige niedrige Geschwindigkeitsniveau von 30 km/h ist die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn verträglich möglich. Die Busbuchten in der Elsestraße werden zu einem Buskap umgestaltet.



Abb. 8 Maßnahmen zur Umgestaltung der Eisestraße (Variante 3)

- Für den Knotenpunkt **Bismarckstraße/Nordring** wurden zwei Varianten untersucht. Eine Variante bezieht sich lediglich auf die Verbesserung der Radverkehrsführung – unter Beibehaltung der LSA - durch Markierung von Aufgeweiteten Fahrradaufstellstreifen (ARAS) in den jeweiligen Zufahrten. In einer weiteren Variante wurde der komplette Umbau des Knotenpunktes zu einer abknickenden Vorfahrtsstraße dargestellt. Der westliche Teil des Nordrings bis zur Bahnhofstraße soll künftig verkehrlich entlastet werden (auch durch die Einrichtung einer Einbahnstraße in der Bahnhofstraße). Gleiches gilt für die Bismarckstraße, die derzeit von hohem Durchgangsverkehr geprägt ist. Durch den Umbau ist von verkehrlichen Entlastungen auszugehen. Eine Umgestaltung des Knotenpunktes wirkt sich positiv auf den Durchgangsverkehr der Bismarckstraße aus, ist aber auch unabhängig davon anzustreben,

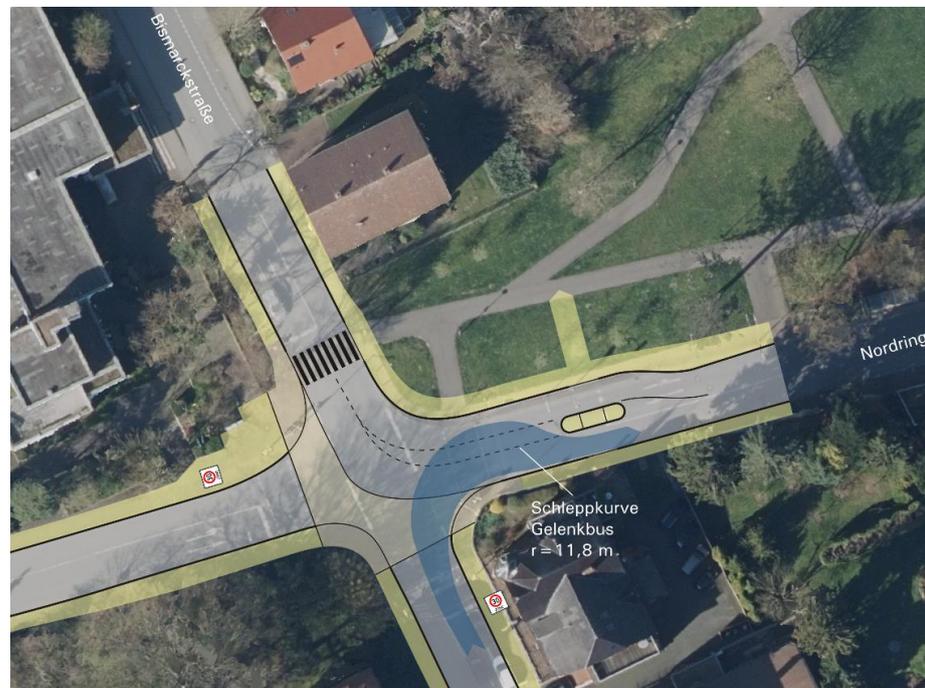


Abb. 9 Maßnahmenempfehlung am KP Bismarckstraße/Nordring

KP Klinkstraße/Schwartemeier Straße

Der Fußgängerüberweg an der Klinkstraße/Schwartemeierstraße zählt dabei zu den Unfallschwerpunkten in Bünde. Hier kommt es aufgrund der schlechten Sichtbeziehungen vor dem Brückenbauwerk häufig zu erheblichen Gefahrensituationen. Es wird empfohlen den FGÜ zu einer Bedarfs-LSA umzubauen, da bereits jegliche Maßnahmen zur Verbesserung der Einsehbarkeit (bspw. Poller) nicht die gewünschte Verbesserung erreicht hat. In der Schwartemeierstraße wird ein Induktionsstreifen zur Verbesserung der Abbiegebeziehung vorgesehen.



Abb. 10 Optimierungbedarf am FGÜ Klinkstraße/Schwartemeierstraße

Kreisverkehr Marktstraße/Herforder Straße

An innerörtlichen Kreisverkehren soll der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden, da der Radfahrende im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs fährt und Konfliktpunkte an den Zufahrten vermieden werden können. Der Übergang eines Radweges im Seitenraum vor dem Kreisverkehr sollte deswegen angestrebt werden. Radfahrstreifen und Schutzstreifen dürfen dagegen auf der Kreisfahrbahn aus Verkehrssicherheitsgründen nicht angelegt werden. Sofern eine Führung des Radverkehrs im Seitenraum erfolgt, sollen die Furten mit Piktogrammen und Rotmarkierungen und Angabe der Fahrtrichtungen markiert werden. Für den Kreisverkehr Marktstraße/Herforder Straße wurde dies anhand einer Knotenpunktskizze dargestellt.

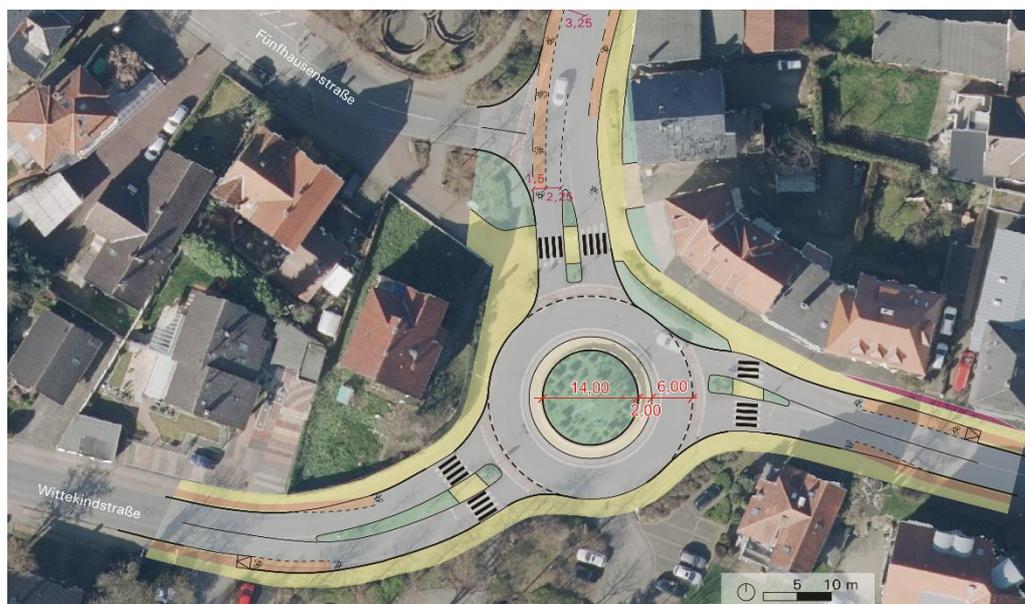


Abb. 11 Beispielhafter Optimierungsbedarf Kreisverkehr Marktstraße/Herforder Straße

Schulwegsicherheit GS Ennigloh

Im Rahmen des VEP soll exemplarisch für eine Grundschule ein Schulwegplan erstellt werden, der die sichersten Wegeverbindungen aufzeigt, um besonders gefährliche Stellen zu vermeiden. Ebenfalls werden Konflikte und Mängel aufgezeigt, die es zu beheben gilt. In Abstimmung mit der Stadt Bünde wurde die Grundschule Ennigloh ausgewählt.

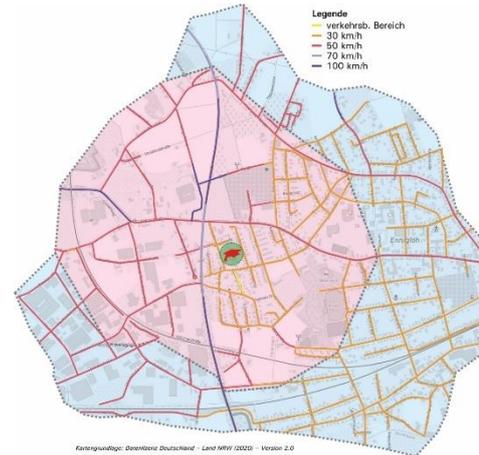
Die Grundschule Ennigloh liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone an der Schulstraße. Die Schulstraße schließt im Norden direkt an die Holser Straße (L 775) an, die mit einem DTVw von 10.250 Kfz/24h relativ hoch belastet ist. Weiter nördlich verläuft die Holzhauser Straße. Im Westen grenzt die Hansastrasse (L 557) an das Wohngebiet an; für den Fuß- und Radverkehr ist hier eine Unterführung vorhanden. Die Stadtbuslinie 1 hält direkt vor der Grundschule.

Zur Überquerung der Holser Straße ist am signalisierten Knotenpunkt Hansastrasse/Holser Straße eine Fußgängerfurt vorhanden, allerdings ist die Zuwegung nur über einen unbefestigten Weg gegeben. Auf Höhe des Holtackerwegs ist eine Mittelinsel zur Querung der Holser Straße, weiter östlich an der Zufahrt zur Schulstraße eine Fußgänger-LSA vorhanden. Der Schulweg über die Schulstraße ist über eine Bodenmarkierung gekennzeichnet. In Richtung Süden stellen die Bahngleise eine Barriere auf dem Schulweg dar.

Ein wesentliches Problem im Bereich der Schule ergibt sich durch die „Eltern-Taxis“. Durch die haltenden Fahrzeuge werden Sichtachsen versperrt, die besonders bei kleineren Personen ein großes Gefahrenpotenzial darstellen, da diese von dem Kfz-Verkehr übersehen werden können. Hier ist es neben einer Kontrolle möglicher Falschparker auch sinnvoll, Halteverbote einzurichten und wo möglich, bauliche Maßnahmen zu ergreifen. Rund um die Schulen kommt es zur morgendlichen Stoßzeit zusätzlich zu einem hohen Kfz-Aufkommen durch Bringverkehre. Dabei entstehen unsichere Situationen durch nicht ordnungsgemäß haltende Fahrzeuge und enge Fahrwege. Weitere Mängel im Schulumfeld bestehen in der Ausstattung von sicheren Querungen, der Unterführung der Hansastrasse (Angstrraum) sowie fehlender Gehwege entlang des Wegenetzes (bspw. Tegeler Straße).



Schulstraße



Lage der Grundschule Ennigloh



Unterführung Hansastraße als Angstraum



Fehlender Gehweg Tegeler Straße

Abb. 12 Eindrücke im Umfeld der Grundschule Ennigloh

Schulkonzept Grundschule Ennigloh

Am Beispiel der Grundschule in Ennigloh werden grundlegende Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld erläutert: Elternhaltestellen, Querungshilfen und zusätzliche Gehwege oder auch der „Walking-Bus“. Dabei handelt es sich um Maßnahmen, die sich gegenseitig bedingen und in Varianten abgewogen werden können:

- Einrichtung einer Elternhaltestelle direkt an der Schulstraße
 - Länge des Weges zur Schule sollte mindestens 250 m betragen
 - Mindestens zwei Stellplätze je Fahrtrichtung
- Einrichtung barrierefreier Gehwege an der Holser Straße
- Markierung Piktogramm „Tempo 30“ im direkten Umfeld der Schule
- Einrichtung einer Halteverbotszone an der Schulstraße zum Freihalten von Sichtbeziehungen
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Geschwindigkeitsdämpfung) an den Einmündungen Schulstraße/Holser Straße
- Kurzfristige Markierung von Gehwegvorstreckungen/Gehwegüberfahrten an den Knotenpunkten der Schulstraße
- Einrichtung ausreichender und moderner Fahrradabstellanlagen an der Schule
- Aufstellen einer Geschwindigkeitsmesstafel in der Schulstraße
- Das Zufußgehen unterstützen durch Maßnahmen wie den „Walking-Bus“

- An gemeinsam entwickelten Routen werden SchülerInnen auf dem Hin- und Rückweg von einer erwachsenen Person begleitet.



Kartengrundlage: Datenlizenz Deutschland – Land NRW (2020) – Version 2.0

Abb. 13 Maßnahmenplanung Grundschule Ennigloh

Die genannten Maßnahmen müssen durch die Information und Sensibilisierung der Eltern für alle genannten Aspekte ergänzt werden. Dabei geht es auch um den Elternbeitrag zur Verkehrssicherheit wie zum Beispiel entsprechende Kleidung und Ausstattung der Kinder, sicher ausgestattete Fahrräder sowie das gemeinsame Ablaufen von Wegen zu Schule und Freizeiteinrichtungen, um damit die Eigenständigkeit der Kinder zu fördern. Es wird an die Vorbildfunktion der Eltern appelliert, sowohl im verkehrssicheren Verhalten als auch im Mobilitätsverhalten insgesamt. Auch dabei darf nicht vergessen werden, dass der Weg nicht nur aus Bequemlichkeit gemacht wird: Die Witterung im Sommer und Winter, soziale Sicherheit oder Wegelänge; nur einige Gründe, warum der Pkw für den Schulweg oft genutzt wird.

Über die möglichen Maßnahmen können im Rahmen einer Projektwoche an den Schulen informiert und gemeinsam Fußabdrücke oder ähnliches auf den Schulwegen markiert werden. Zur Steigerung der Akzeptanz bei Eltern und Bewohnern sollten die Maßnahmen durch Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.

Auf diese Art und Weise können Programme wie der „Walking-Bus“ ins Leben gerufen werden. Dies ist eine Maßnahme der Schulwegsicherung, bei der Er-

wachsene auf ausgewählten und zusammen entwickelten Routen SchülerInnen begleiten.

Bring- und Abholbereiche sollen Schüler selbstständiger machen

Matthias vom Blickef
01.10.2016 - 17:05 Uhr



Gelbe Fußabdrücke auf dem Gehweg der Oespeter Heidegstraße und ein neues Schild weisen auf die Hol- und Bringzone hin. Die Kinder der Grundschule Am Dorsey (Klasse 3a) haben die Fußabdrücke auf den Asphalt gezeichnet. Foto: Stephan Schütze



Abb. 14 Flankierende Maßnahmen bei Einrichtung einer Elternhaltestelle, links Fußabdrücke malen¹

Für Ennigloh gibt es außerdem bereits ein Gehwegkonzept, das bereits Maßnahmenansätze zur Verbesserung der Nahmobilität aufgreift.

Im Rahmen des Fußverkehrs-Checks wird außerdem die Einrichtung einer Elternhaltestelle entlang des Kindergartens zwischen der Haßkampstraße und dem Parkplatz empfohlen. Für die Hauptschule sollte geprüft werden, ob eine Elternhaltestelle auf der Heidestraße, nördlich oder südlich, eingerichtet werden kann.

B+R

Für jeden Stadtteil wurde dabei der Median bestimmt, um stadtteilbezogen die höchst frequentierten Haltestellen zu ermitteln. Anhand der Ein- und Aussteigerzahlen konnte somit der Bedarf an insgesamt 55 Haltestellen festgestellt werden. Die weitere Detailbetrachtung erfolgte anhand folgender Kriterien:

- Flächenverfügbarkeiten,
- bereits vorhanden Radverkehrsinfrastruktur (bspw. Tönnies-Wellensiek-Platz)
- geplante Maßnahmen zum Ausbau von Fahrradabstellanlagen im Zuge der Mobilstationen (bspw. Bahnhof)
- Haltestellen, die an nicht erschlossene Gebiete angrenzen (bspw. Im Twehlen) oder
- Endhaltestellen der Stadtbuslinien (bspw. Lübbecker Straße)

In Summe ergibt dies 26 Standorte sowie weitere acht Standorte, für die zwar bisher keine Flächenverfügbarkeiten vorhanden sind, die aber aufgrund ihrer lokalen Gegebenheiten langfristig mit in die Planung aufgenommen werden sollen. Für 26 Standorte soll zeitnah eine Prüfung zur Umsetzung erfolgen.

Im nächsten Schritt sollten die Haltestellen der Regionallinien geprüft werden, hier liegen derzeit noch keine Ein- und Aussteigerzahlen vor. In der Online-Beteiligung wurden bereits explizit Fahrradabstellanlagen an den Bushaltestellen entlang der Ahler Straße gefordert.

¹ <https://www.wr.de/staedte/dortmund/nord-west/bring-und-abholbereiche-sollen-schueler-selbststaendiger-machen-id9890358.html>

Standard für die Fahrradbügel sind die Rahmenbügel wie diese bereits am Rathaus der Stadt Bünde vorzufinden sind.

Alle vorgeschlagenen Standorte sind in der nachfolgenden Tabelle angeführt.

Tab. 1 Empfohlene Haltestellen für B+R Anlagen

ÖPNV - BIKE AND RIDE			
Buslinie	Bushaltestelle	Anzahl Bügel	Priorität
Linie 2	Bü-Ennigl., Bültstraße	2	1
Linie 3	Bü-Hunnebrock, Sankerweg	2	1
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Kirche	2	1
Linie 2	Bü-Südlengern, Steinkampstraße	2	1
Linie 1	Bü-Ennigl., Arbeitsamt	2	2
Linie 1	Bü-Ennigl., Gänsemarkt	2	2
Linie 1	Bü-Ennigl., Gewinghauser Straße	1	2
Linie 1	Bü-Ennigl., Kampstraße	2	2
Linie 2	Bü-Ennigl., Süd	2	2
Linie 2	Bü-Ennigl., Wilhelmstraße	2	2
Linie 1	Bü-Ennigl., Wirtsheide	1	2
Linie 1	Bü-Mitte, Fahrenkampstraße	2	2
Linie 1	Bü-Mitte, Jakobstader Straße	2	2
Linie 2	Bü-Mitte, Krankenhaus	2	2
Linie 2, Linie 3, Linie 4	Bü-Mitte, Marktplatz	4	2
Linie 1, Linie 2, Linie 3, Linie 4	Bü-Mitte, Museumsplatz	2	2
Linie 1	Bü-Mitte, Polizei	2	2
Linie 1	Bü-Mitte, Realschule-Mitte	2	2
Linie 1	Bü-Bustedt, Hopfenstraße	2	3
Linie 4	Bü-Dünne, Carl-Diem-Straße	2	3
Linie 4	Bü-Dünne, Dünne	2	3
Linie 3	Bü-Hunnebrock, Goerdelerstr.	2	3
Linie 3	Bü-Hunnebrock, Kleiststr.	2	3
Linie 3	Bü-Hunnebrock, Pestalozzi Schule	2	3
Linie 3	Bü-Hunnebrock, Theodor-Heuss-Str	2	3
Linie 2	Bü-Südlengern, Max-Planck-Straße	2	3



Abb. 15 Standards für Fahrradbügel an Bushaltestellen

2 Einzelfallprüfungen mit Verkehrsflusssimulation

Im Rahmen der Bearbeitung der einzelnen Verkehrsarten haben sich unterschiedliche Fragestellungen ergeben, die in einer Einzelfallbetrachtung mit Hilfe von Verkehrsflusssimulationen untersucht werden. Für folgende Knotenpunkte haben sich entsprechende Aufgaben ergeben:

- Projekt 1:

Knotenpunkt Kurt-Schumacher-Straße/ Engerstraße / Werfer Str.

Die Verkehrsführung ist vor allem für den Radverkehr sehr unkomfortabel. Die Verkehrsführung ist nicht begreifbar, viele Radfahrende werden dadurch zu einem nicht regelkonformen Fahrverhalten gezwungen. Gleichermaßen entstehen für den Autoverkehr in den verkehrlichen Spitzenstunden punktuell Rückstauereignisse, die durch eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung und/oder bauliche Anpassungen entgegengewirkt werden soll.

- Projekt 2:

Knotenpunkt Levisonstraße/ Blankener Straße

Der Knotenpunkt ist einer der höchst belasteten Knotenpunkte im Bündler Stadtgebiet. Auch hier kommt es punktuell in den Spitzenstunden zu langen Wartezeiten. Die Rad- und Fußverkehrsführung in den Zufahrten ist insgesamt unzureichend.

- Projekt 3:

Knotenpunkte Mindener Straße/ Herforder Straße/ Brunnenallee

Die beiden Knotenpunkte Herforder Straße/Weseler Straße und Mindener Straße/Brunnenallee liegen räumlich sehr nah beieinander. Durch eine verkehrliche Entlastung des Elsemühlenwegs soll geprüft werden, wie viel Mehrverkehr an dem Knotenpunkt noch abgewickelt werden kann.

- Projekt 4:

Verkehrsverlagerung Kaiser-Wilhelm-Straße/ Bismarckstraße

Die Kaiser-Wilhelm-Straße/Bismarckstraße hat unterschiedliche Anforderung an die Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelung. Derzeit ist das Verkehrsaufkommen für den Verkehrsberuhigten Bereich deutlich zu hoch. Im Eingangsbereich zur Fußgängerzone (Tönnies-Wellensiek-Platz) bestehen Konflikte zwischen allen Verkehrsarten. Es soll aufgezeigt werden, wie diese Bereiche verkehrlich entlastet werden können.

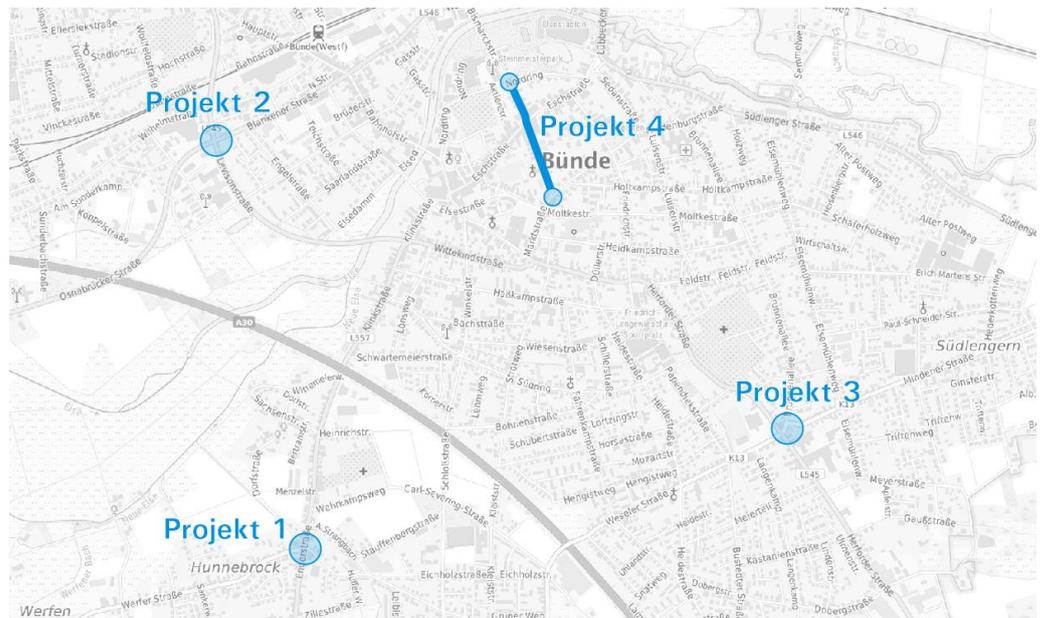


Abb. 16 Übersichtskarte mit den Projekten für die Einzelfallbetrachtung

Die in diesem Rahmen dargelegten Ergebnisse sind als eine erste Entscheidungshilfe für das weitere Vorgehen und zukünftige politische Beschlüsse der Bündler Verkehrs- und Siedlungspolitik auf Grundlage der vorliegenden Daten und Prognosen zu verstehen. Detailfragen zur Machbarkeit (z. B. Untergrundbeschaffenheit, Grundstücksfragen, Steigungen, mögliche Breiten von Gehweg und Fahrbahn, Eingriffserheblichkeit, Plangenehmigungsfähigkeit etc.) und Finanzierungsfragen können im Leistungsumfang eines Verkehrsentwicklungsplanes lediglich angesprochen, nicht aber abschließend geklärt werden. Sie müssen - im Falle des Umsetzungswillens seitens der Politik - im Rahmen von nachfolgenden Einzelgutachten und Voruntersuchungen sowie der bau-technischen und planerischen Umsetzungsprozesse geklärt werden.

2.1 Grundlagen Verkehrsflusssimulation

2.1.1 Verkehrserhebung

Um eine Bemessungsgrundlage für die Leistungsfähigkeitsuntersuchung zu erhalten, wurde an den zu untersuchenden Knotenpunkten eine Verkehrserhebung mittels Videotechnik durchgeführt. Diese erfolgte im Dezember 2020 über 24 Stunden. Auf Grundlage der Ergebnisse konnten die Spitzenstunde (Zeiträume mit der höchsten verkehrlichen Belastung) ermittelt werden. Bei der Auswertung erfolgte eine Differenzierung in Leicht- und Schwerverkehr (> 3,5t).

2.1.2 Verkehrslagebeobachtung

Die Eindrücke vor Ort werden durch eine internetgestützte Verkehrsbeobachtung ergänzt. Dies ermöglicht, Beeinträchtigungen für einen bestimmten Kartenausschnitt zu generieren. Verkehrliche Beeinträchtigungen sind nicht als Stau zu verstehen, sondern als eine Reduzierung der sonst üblichen Reisegeschwindigkeiten (eingeschränkter Verkehrsfluss). Die Verkehrsbeobachtung erfolgt mittels verkehrslagebasierter, internetgestützter Informationen.

Die Verkehrslagebeobachtung wird für die Spitzenstunden eines durchschnittlichen Werktags durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass in der Spitzenstunde im gesamten Untersuchungsraum Beeinträchtigungen festgestellt werden (vgl. Abb. 17). Der Farbgebung nach ist jedoch zu erkennen, dass diese Beeinträchtigungen weniger stark ausgeprägt sind. Dies bedeutet auf die Praxis übertragen, dass es zwar auf den untersuchten Straßen in den Spitzenstunden vereinzelt zu Rückstaus kommt. Die Verkehre können jedoch zeitnah abgewickelt werden, so dass das Straßennetz nicht überstaut ist und die Verkehre nach dem Stop-and-Go-Prinzip durch das Straßennetz geführt werden. Bezogen auf die Wartezeiten bedeutet dies, dass die Verkehre zwar für ihre Fahrrouen länger benötigen, als wenn ein fließender Verkehrsablauf vorliegt, die Strecken jedoch in der Regel dennoch in einer vertretbaren Zeit bewältigt werden können. Darüber hinaus zeigt der Vergleich, dass die Beeinträchtigungen nachmittags etwas höher sind als morgens. Dies liegt an dem höheren Verkehrsaufkommen nachmittags.

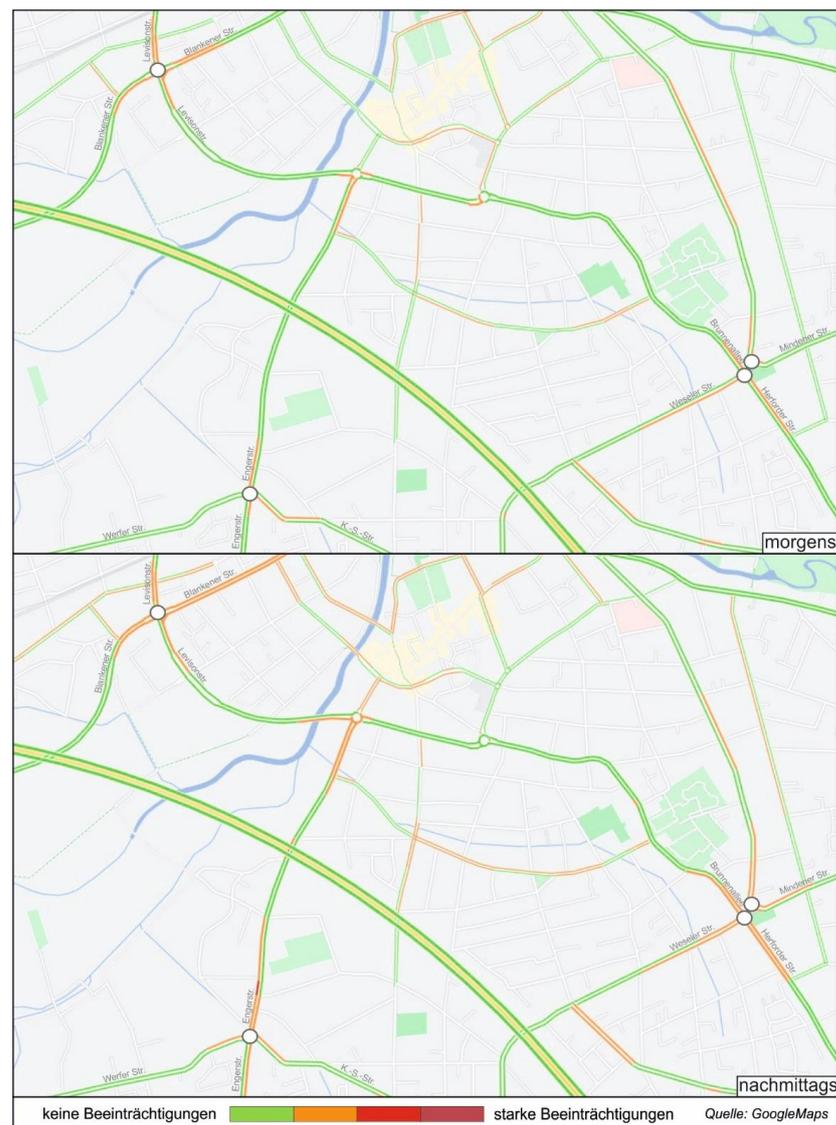


Abb. 17 Verkehrslagebasierte Einschätzung

2.1.3 Leistungsfähigkeitsuntersuchung

Grundlagen Simulationsmodell

Die Verkehrssimulation ist in der Verkehrsplanung und der Verkehrstechnik zu einem unverzichtbaren Instrument zur Beurteilung komplexer Verkehrsabläufe geworden. Dabei unterscheiden sich die Möglichkeiten der Simulation deutlich von anderen in der Verkehrsplanung angewandten Verfahren.

Herkömmliche Verfahren der verkehrstechnischen Bemessung, wie das **HBS-Verfahren**, beruhen in der Regel auf Daten, die in der realen Umgebung mit bestimmten Randbedingungen empirisch ermittelt wurden. Bei der **Verkehrssimulation** hingegen sind im Wesentlichen nur fahrdynamische, fahrgeometrische und verhaltensabhängige Daten aus der Realität hinterlegt. Die Randbedingungen werden in der Simulation festgelegt und dass daraus resultierende Verhalten aller Verkehrsteilnehmer simuliert. Die Ergebnisse werden statistisch ermittelt und ausgewertet.

Simulationsstudien können analytischen Berechnungsmethoden, wie das HBS-Verfahren, ergänzen, da durch die Integration komplexer Zusammenhänge insbesondere auch Abweichungen von den Regelfällen behandelt werden können.² Dadurch ist es mit der Verkehrssimulation möglich, auch Randbedingungen differenziert zu berücksichtigen, die in anderen Verfahren nur pauschal oder gar nicht erfasst sind.

Die Verkehrssimulation ermöglicht gegenüber anderen Verfahren zusätzlich die Berücksichtigung folgender Aspekte:

- Verkehrsabhängige Signalsteuerungen, bei denen die Freigabezeiten bzw. die Umlaufzeit nicht konstant sind,
- Koordinierung der Signalsteuerungen mehrerer Knotenpunkte,
- Auswirkungen von Fahrstreifenwechsel sowie Einfädelungs- und Verflechtungsvorgängen,
- Berücksichtigung des Vorrangs von Zufußgehenden und Radfahrenden
- Wechselwirkungen durch Rückstau, Pulkbildung, etc.

Als Datengrundlage werden im ersten Schritt die vorliegenden verkehrstechnischen Unterlagen (Phasen, Phasenübergängen, Zwischenzeiten) vom Auftraggeber übernommen. Dabei unterliegen die einzelnen Phasen jeweils Mindest- und Maximalfreigabezeiten, welche stark von Verkehrsbelastungen der entsprechenden Verkehrsströme abhängig sind. Grundsätzlich wird das Ziel verfolgt, den Knotenpunkt als Gesamtheit zu betrachten und somit für alle Verkehrsströme eine möglichst ausgewogene mittlere Wartezeit zu erzielen.

² Hinweise zur mikroskopischen Verkehrsflusssimulation (2006),
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

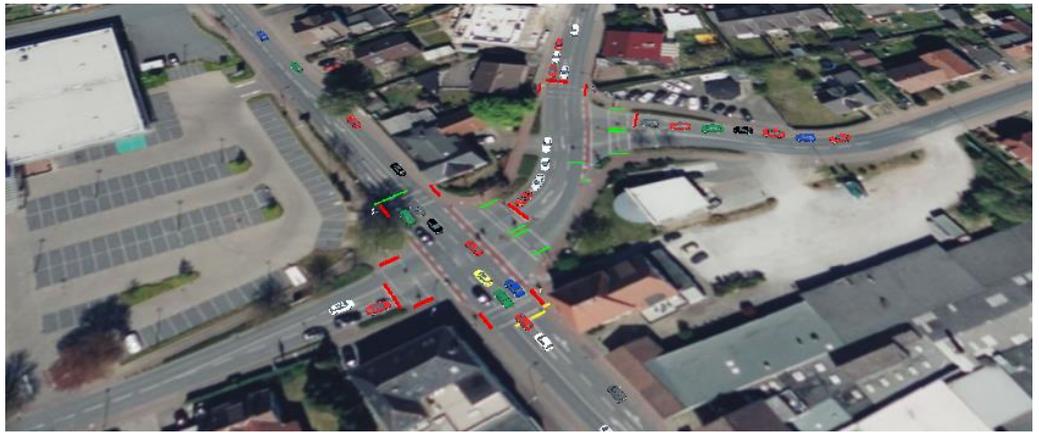


Abb. 18 Ausschnitt aus dem Simulationsmodell

Kalibrierung

Simulationsmodelle sollen einen möglichst realitätsnahen Zustand abbilden, um valide Ergebnisse zu erzeugen. Allein die in der Simulation realitätsnah erscheinenden Animationen der Fahrzeugbewegungen im Straßennetz bilden noch keinen Anhaltspunkt für plausible Ergebnisse. Sie suggerieren viel mehr eine Ergebnisqualität, die allein durch visuelle Auswertung nicht gewährleistet werden kann.

Aus diesem Grund muss eine Kalibrierung des Simulationsmodells durchgeführt werden. Die Kalibrierung ist die Gegenüberstellung von real gemessenen Daten mit den Daten aus dem Modell. Dies können Verkehrsstärken, Freigabezeiten, aber auch Anforderungen durch ÖV-Fahrzeuge sein. Wichtig ist dabei die Möglichkeit, diese Datensätze gegenüberzustellen. Sind die Abweichungen zwischen Simulation und Realität gering, so gilt das Modell als kalibriert.

Im Folgenden wird die Kalibrierung anhand von Verkehrsstärken beispielhaft für die nachmittägliche Spitzenstunde dargestellt (vgl. Abb. 19). Das Diagramm zeigt, dass es zwischen den erhobenen Verkehrsstärken und den Verkehrsstärken im Modell nur sehr geringe Abweichungen gibt.

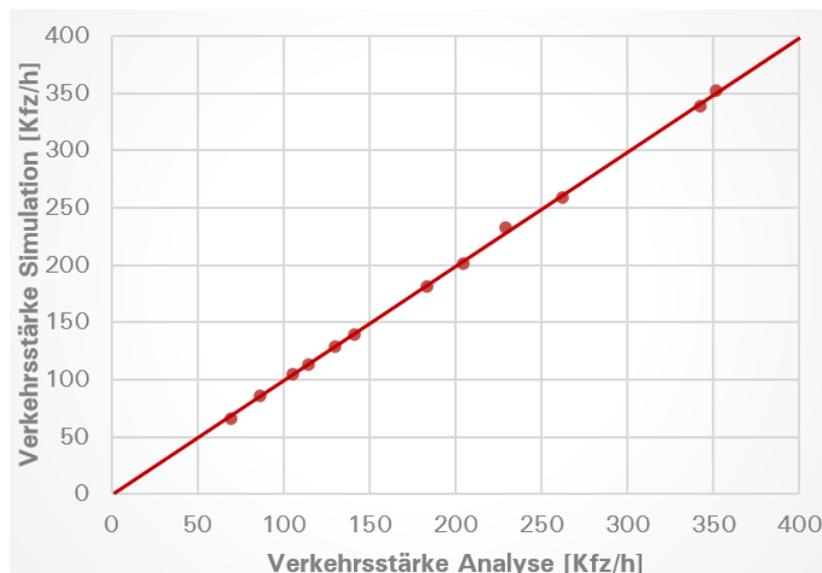


Abb. 19 Kalibrierung anhand von Verkehrsstärken (am Knotenpunkt Blankener Straße/ Levisonstraße)

Die Qualität der Kalibrierung wird mit dem Qualitätsindikator GEH ermittelt. Dieser empirische Wert berücksichtigt sowohl relative, als auch absolute Abweichungen zwischen gezählten und modellierten Werten. Anders als bei einem prozentualen Vergleich kommt es hierbei nicht zu hohen Fehlerquoten beim Vergleich kleiner Werte. Der GEH wird nach folgender Gleichung berechnet:

$$GEH_{Fz} = \sqrt{\frac{2 * (q_{Mod} - q_{Zähl})^2}{q_{Mod} + q_{Zähl}}}$$

q_{Mod} = Verkehrstärke eines Stroms im Modell

$q_{Zähl}$ = Verkehrstärke eines Stroms in der Zählung

Die Qualität der Kalibrierung und Validierung ist ausreichend, wenn folgende Kriterien eingehalten werden:

- GEH <5,0 für alle betrachteten Ströme

Die dargestellte Tabelle zeigt exemplarisch die GEH-Werte für die nachmittägliche Spitzenstunde. Da die GEH-Werte an allen Knotenpunkten deutlich unter den Kriterien liegen, weist die Simulation eine gute Qualität der Kalibrierung auf.

Tab. 2 Bewertung nach dem Qualitätsindikator GEH (am Knotenpunkt Blankener Straße/ Levisonstraße)

Knoten	Strom	Simulation [Kfz/h]	Zählung [Kfz/h]	GEH
1	SW-NO	182	183	0,07
	SW-N	67	69	0,24
	SW-SO	202	204	0,14
	NO-SW	233	229	0,26
	NO-N	105	105	0,00
	NO-SO	114	114	0,00
	SO-N	339	342	0,16
	SO-N	86	86	0,00
	N-SO	353	351	0,11
	N-S	140	141	0,08
	SO-SW	260	262	0,12
	N-NO	130	130	0,00

Anzahl an Simulationsläufen

Da bei unterschiedlichen Simulationsläufen Abweichungen zwischen den Ergebnissen auftreten, muss eine statistisch gesicherte Anzahl an Simulationsläufen durchgeführt werden. Hierzu werden die Größen, die später ausgewertet werden sollen, der statistischen Überprüfung unterzogen. Im ersten Schritt wird ein Konfidenzniveau – üblich sind 95 % - und das Konfidenzintervall festgelegt. Das Konfidenzniveau ist die relative Genauigkeit (in %), die akzeptiert wird. Das Konfidenzintervall ist die absolute Genauigkeit und gibt an, in welchem Bereich die ermittelten Werte schwanken dürfen.

Die Berechnung der erforderlichen Anzahl an Simulationsläufen erfolgt in einem iterativen Prozess. Dazu werden als Anfangswert 20 Simulationsdurchläufe durchgeführt, um den Mittelwert und die Standardabweichung der Wartezeiten zu ermitteln. Das Konfidenzniveau wird zunächst mit 95 % angesetzt. Zudem wird ein Konfidenzintervall von drei Sekunden definiert, um kleinere Werte (Bruchteile von Sekunden) auszuschließen, da diese in der Simulation

nur schwer erreicht werden können. Die erforderliche Anzahl an Simulationsläufen wird nach folgender Gleichung ermittelt:

$$n \geq \frac{t(\alpha, n - 1)^2 \cdot s^2}{C^2}$$

C = gewünschtes Konfidenzintervall

t(α, n – 1) = Wert aus Student – Verteilung

s = Standardabweichung

n = Anzahl der erforderlichen Simulationsläufe

Die Überprüfung der erforderlichen Zahl an Simulationsläufen erfolgt über die Verlustzeit (in Sekunden), die die Basis der Bewertung bildet. In der folgenden Tabelle ist exemplarisch die erforderliche Zahl an Simulationsläufen für die morgendliche Spitzenstunde in der Analyse dargestellt. Die Berechnung ergibt demnach, dass für diesen Planfall mindestens 25 Simulationsläufe durchzuführen sind.

Tab. 3 Auswertung der erforderlichen Simulationsläufe (am Knotenpunkt Engerstraße/ Kurt-Schumacher-Straße/ Werfer Straße)

Simulationsläufe: 20 Konfidenzniveau: 95%						
Knotenpunkt	Strom	Verlustzeit[s]	Konfidenzintervall [s]	S[s]	Wert von t	Anzahl Simulationsläufe
1	W-S	50	5	5	1,72	3
	W-N	51	5	6	1,72	4
	W-SO	51	5	6	1,72	4
	N-W	46	5	7	1,72	7
	N-S	46	5	7	1,72	6
	N-SO	56	5	14	1,72	23
	S-W	65	5	15	1,72	25
	S-N	54	5	12	1,72	16
	S-SO	57	5	14	1,72	23
	SO-W	45	5	4	1,72	2
	SO-S	43	5	5	1,72	3
	SO-N	42	5	9	1,72	9

Verkehrsqualitäten nach dem HBS

Die Ermittlung der Verkehrsqualitäten erfolgt auf Grundlage der prognostizierten Verkehrsstärken sowie der Geometrie der Knotenpunkte bzw. Zufahrten. Beide Größen fließen in das Verfahren zur Berechnung von Verkehrsqualitäten nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)³ ein. Maßgebend für die Verkehrsqualität am Knotenpunkt ist jeweils der schlechteste Knotenstrom.

Die Verkehrsqualität wird nach dem HBS 2015 in sechs Stufen eingeteilt (vgl. Tab. 4). Bewertet wird die Verkehrssituation zum Zeitpunkt der Spitzenstundenbelastung im Tagesverlauf. Die Stufengrenzen für den Kfz-Verkehr sind in erster Linie im Hinblick auf die Ansprüche der Verkehrsteilnehmer an die Bewegungsfreiheit festgelegt, orientieren sich also an den zu erwartenden mittleren Wartezeiten der einzelnen Ströme. Die Verkehrsqualitäten im Rad- und Fußverkehr werden dagegen über die maximalen Wartezeiten bewertet. Bei den **Stufen A bis D** liegt ein stabiler Verkehrsablauf vor. In **Stufe A** werden Verkehrsteilnehmer äußerst selten von außen beeinflusst, bei **Stufe D** kommt

³ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS)

es durch die hohe Verkehrsbelastung zu deutlichen Beeinträchtigungen in der Bewegungsfreiheit. Bei **Stufe E** treten ständig gegenseitige Behinderungen zwischen den Verkehrsteilnehmern auf. Der Verkehr bewegt sich im Bereich zwischen Stabilität und Instabilität, wobei bereits kleine Verschlechterungen der Einflussgrößen zum Zusammenbruch des Verkehrsflusses führen können. Bei **Stufe F** ist die Nachfrage größer als die Kapazität. Die Verkehrsanlage ist überlastet. Bei den Stufen A bis D liegt eine ausreichende Verkehrsqualität vor.

Tab. 4 Qualitätsstufen nach dem HBS

Verkehrsqualität an Lichtsignalanlagen 				 
Qualitäts-Stufe (QSV)	Kfz 	ÖPNV [priorisiert]  	Fußgänger/Radfahrer  	Kfz 
	mittlere Wartezeit [s]		maximale Wartezeit [s]	mittlere Wartezeit [s]
A	≤ 20 s	≤ 5 s	≤ 30 s	≤ 10 s
B	≤ 35 s	≤ 15 s	≤ 40 s	≤ 20 s
C	≤ 50 s	≤ 25 s	≤ 55 s	≤ 30 s
D	≤ 70 s	≤ 40 s	≤ 70 s	≤ 45 s
E	> 70 s	≤ 60 s	≤ 85 s	> 45 s
F	---	> 60 s	> 85 s	Auslastung > 1

Zusätzlich zu den Verkehrsqualitäten werden die Rückstaulängen am Knotenpunkt in blauen Kästen dargestellt. Hierbei wird sowohl die mittlere Rückstaulänge angegeben als auch die maximale Rückstaulänge, die mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % nicht überschritten wird.

Verkehrsqualitäten

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit erfolgt für jeden Knotenpunkt zunächst unter Berücksichtigung der erhobenen Analyseverkehre. In den signaltechnischen Unterlagen sind mit bis zu 120 Sekunden relativ lange Umlaufzeiten hinterlegt. Dies wirkt sich vor allem negativ auf die Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr aus, welcher im Gegensatz zum Kfz-Verkehr über die maximale Wartezeit bemessen wird. Zudem können kürzere Umlaufzeiten dazu führen, dass sich die daraus resultierenden häufigeren Phasenwechsel günstig auf die einzelnen Verkehrsströme auswirken. Demzufolge wird für alle Knotenpunkte die Leistungsfähigkeit bei einer kürzeren Umlaufzeit (90 – 95 Sekunden) überprüft.

In einem weiteren Schritt werden diese Verkehre um Zusatzverkehre ergänzt, bis die Leistungsfähigkeitsgrenzen erreicht sind. Ziel ist es somit herauszufinden, wie viel Kapazitäten die Knotenpunkte noch aufweisen. Dies erfolgt in einem iterativen Schritt (jeweils 5%-Schritte). Dabei werden die einzelnen Verkehrsströme prozentual gesehen um den gleichen Wert mit Mehrverkehr belastet.

2.2 Knotenpunkt Enger Straße/Kurt-Schumacher Straße

Für den Knotenpunkt Enger Straße/Kurt-Schumacher Straße werden Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs für den Kfz- und Radverkehr aufgezeigt.

2.2.1 Analyseverkehrsaufkommen

Das höchste Verkehrsaufkommen wurde im Zeitraum zwischen 16:00 und 17:00 Uhr erfasst. Die Gesamtbelastung am Knotenpunkt liegt bei 1.404 Kfz/h (vgl. Abb. 20).

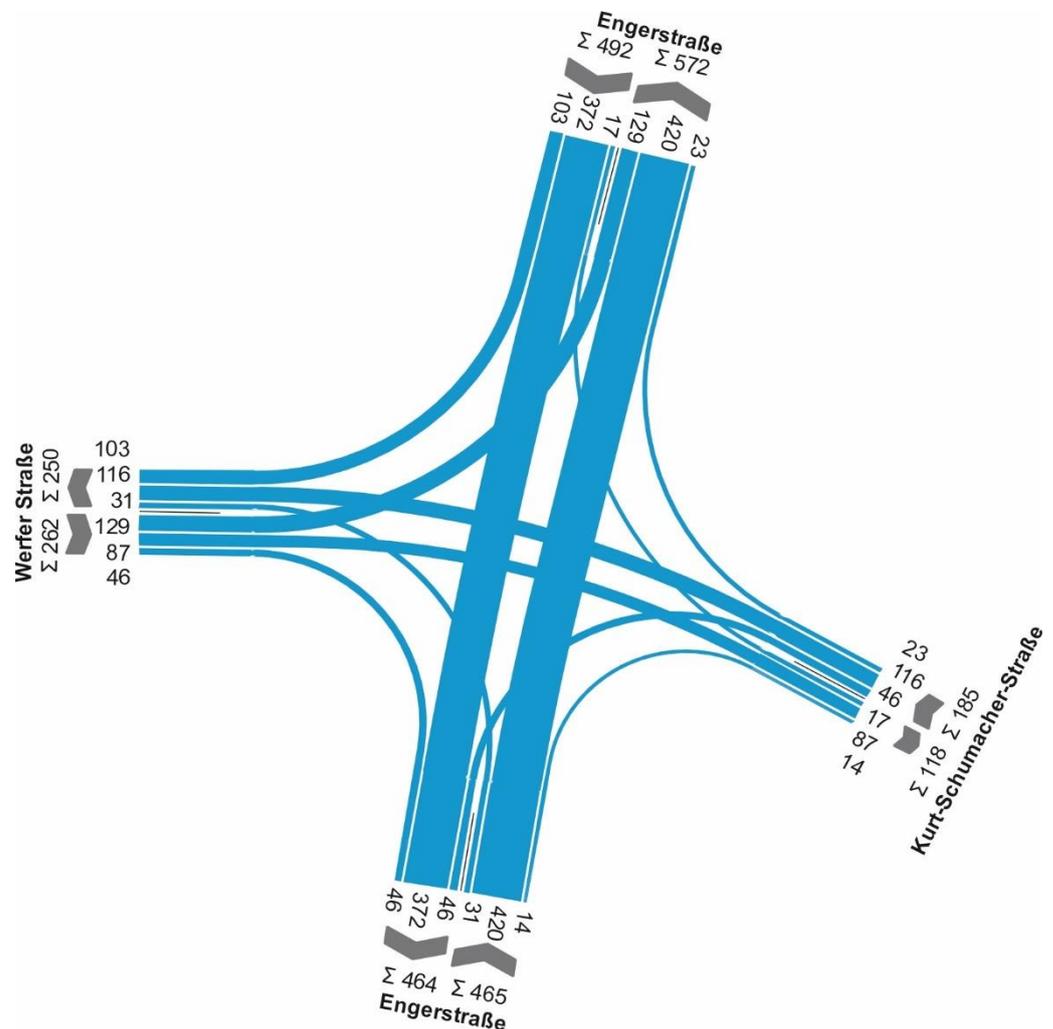


Abb. 20 Strombelastungsplan der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h]

2.2.2 Bestandsknotenpunkt

Verkehrsqualitäten bei Berücksichtigung der Analyseverkehre

Der signalisierte Knotenpunkt wird mit einem dreiphasigen Signalzeitenprogramm und einer Umlaufzeit von 120 Sekunden betrieben. Unter Berücksichtigung der Analyseverkehre ist der Knotenpunkt mit der Verkehrsqualitätsstufe D zu bewerten (vgl. Abb. 21 links). Maßgebend ist der Verkehrsstrom aus östlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 52 Sekunden.

Ergänzend werden die Verkehrsqualitäten bei Reduzierung der Umlaufzeit auf 90 Sekunden untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt ähnliche mittlere Wartezeiten aufweist, in der Tendenz sogar leicht besser zu bewerten ist. Dies führt dazu, dass die Verkehrsqualitätsstufe C erreicht wird (vgl. Abb. 21 rechts). Maßgebend ist der westliche Verkehrsstrom mit einer mittleren Wartezeit von 50 Sekunden.

Die nördliche und südliche Zufahrt weist mit 492 Kfz/Nsp bzw. 465 Kfz/Nsp die höchste verkehrliche Belastung am Knotenpunkt auf. Alle Verkehrsströme werden gemeinsam über einen Mischfahrstreifen abgewickelt. Da vor allem die Linksabbieger entlang der Engerstraße dabei den stark belasteten Geradeausstrom behindern, kommt es hier phasenweise zu Rückstauerscheinungen. Anhand der Videobeobachtung konnte aber festgestellt werden, dass die Linksabbieger, die mit 31 Kfz/Nsp (südliche Zufahrt) und 17 Kfz/Nsp (nördliche Zufahrt) relativ gering belastet sind, die Zeitlücken zum Abbiegen gut nutzen und der Rückstau innerhalb eines Umlaufs abfließen kann. Dies spiegelt sich auch in den Ergebnissen der Simulation wider. So ergibt sich bei einer Umlaufzeit von 120 Sekunden ein mittlerer Rückstau von 44 bzw. 47 m. Als maximaler Rückstau (Worst-Case-Szenario) wird ein Rückstau in der nördlichen Zufahrt von 213 m (226 m südliche Zufahrt) festgestellt. Dabei ist jedoch zu erwähnen, dass es sich bei dem maximalen Rückstau um ein kurzzeitig auftretendes Ereignis handelt, welches sehr selten in der Spitzenstunde vorkommt.

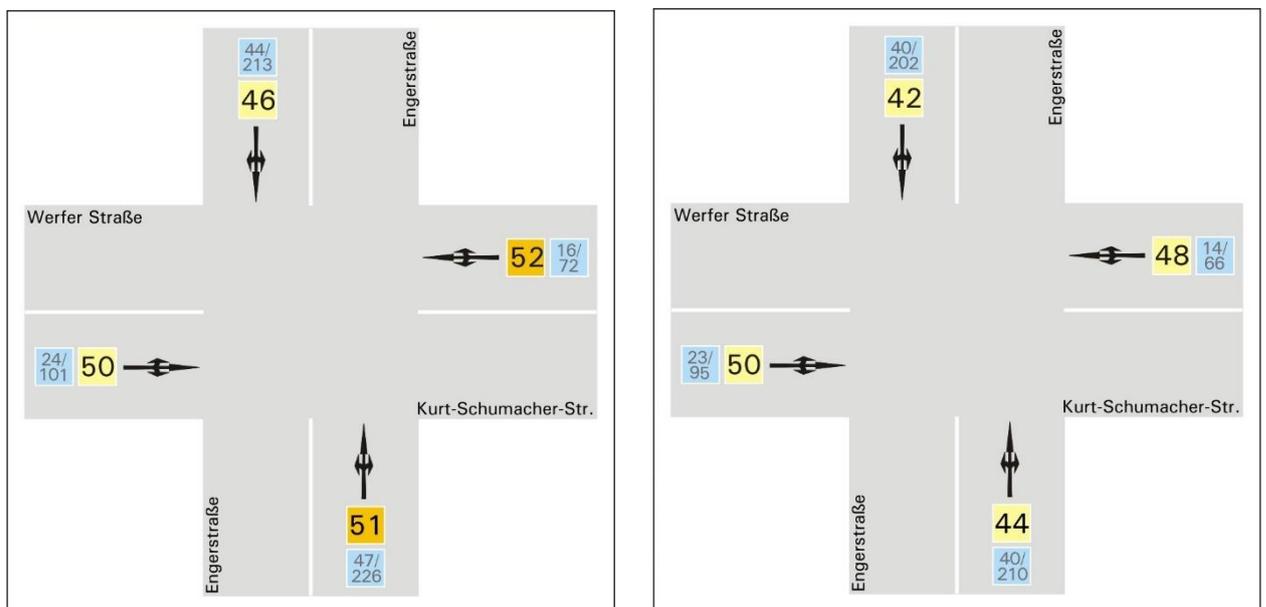


Abb. 21 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung der Analyseverkehre (li: Umlaufzeit 120 s, re: Umlaufzeit 90 s)

Verkehrsqualitäten bei Berücksichtigung von Zusatzverkehren

Bei einer Umlaufzeit von 120 Sekunden können weitere 15% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden, bis die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht wird. Maßgebend ist sowohl der östliche als auch westliche Verkehrsstrom mit einer mittleren Wartezeit von 70 Sekunden (vgl. Abb. 22). Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden können weitere 10% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden bis die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht wird. Maßgebend ist der Verkehrsstrom aus nördlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 70 Sekunden (vgl. Abb. 22).

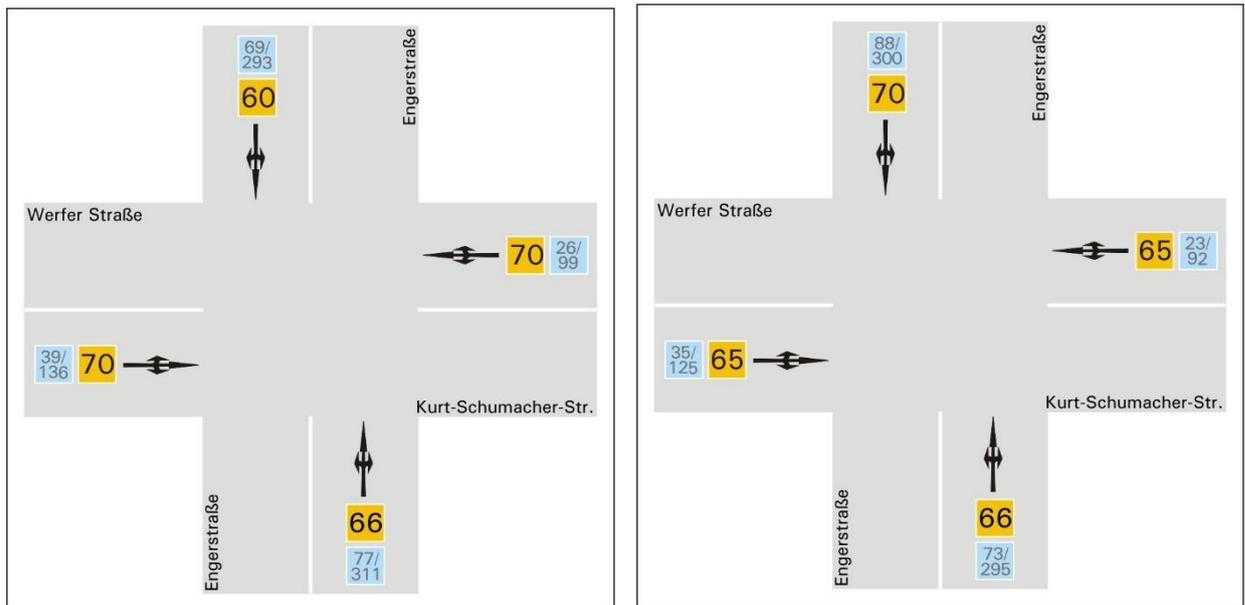


Abb. 22 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung von Zusatzverkehren (li: Umlaufzeit 120 s, re: Umlaufzeit 90 s)

2.2.3 Bauliche Anpassung: Änderung der Radverkehrsführung

Die Radverkehrsführung ist im Bestand, vor allem für die Fahrbeziehung der von Norden kommenden Radverkehr in Richtung Osten, sehr unkomfortabel. Viele Radfahrende nutzen die nördliche Fußgängerfurt und passieren anschließend verbotswidrig die östliche Zufahrt quer über den Knotenpunkt. Daher soll neben dem Erhalt der Leistungsfähigkeit auch die Führung des Radverkehrs optimiert werden. In der Engerstraße fährt der Radverkehr im Seitenraum, in der Kurt-Schumacher-Straße und Werfer Straße wird dieser auf ein- bzw. beidseitigen Schutzstreifen geführt. In beiden Zufahrten sind ARAS markiert (Zufahrt Kurt-Schumacher-Str. bereits im Bestand vorhanden). Um das Linksabbiegen aus dem Norden in Richtung Kurt-Schumacher-Straße für die Radfahrenden attraktiver zu gestalten wird im Seitenraum baulich eine indirekte Linksabbiegemöglichkeit geschaffen. Aus der südlichen Zufahrt kommend sind die Flächenverfügbarkeiten sehr gering, hier kann lediglich ein Aufstellbereich für die Radfahrenden in Richtung Werfer Straße markiert werden. Die Abbiegebeziehung wird voraussichtlich aber von deutlich weniger Radfahrenden in Anspruch genommen, da die von Süden kommenden Radfahrenden bereits über die Zillestraße (Bestandteil Radverkehrsnetz) in Richtung Westen abbiegen. Eine Rotmarkierung der Radverkehrsfurten wird zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung empfohlen. Die beiden neuen Linksabbieger (Radverkehr) werden in einer separaten Phase geschaltet.



Abb. 23 Maßnahmenempfehlung Knotenpunkt Engerstraße-Kurt-Schumacher-Straße – Variante 1

Die Variante 2 mit Ausbau einen Linksabbiegers in der nördlichen Zufahrt ist nur bei Flächeninanspruchnahme des östlich gelegenen Grundstücks möglich (etwa 116 m²). Die Fahrbahn wird dadurch etwas verschwenkt. Die Variante II wurde nicht simuliert, da die Kosten für den Grunderwerb und die baulichen Anpassungen nicht im Verhältnis des zu erwartenden Nutzens stehen. Zudem zeigen die Simulationsergebnisse der Variante I zeigen, dass der Knotenpunkt auch ohne Ausbau der nördlichen Zufahrt leistungsfähig ist. Bei der geringe Belastung der Linksabbieger von 17 Kfz/Nsp ist demzufolge die Führung auf dem Mischfahrstreifen vertäglich, auch wenn dies temporär zu Rückstauerscheinungen führt.



Abb. 24 Maßnahmenempfehlung Knotenpunkt Engerstraße-Kurt-Schumacher-Straße – Variante 2

Verkehrsgütern bei Berücksichtigung der Analyseverkehre (Variante 1)

Durch die bauliche Änderung ist eine Anpassung des Signalprogramms erforderlich. Das derzeit geschaltete dreiphasige Signalzeitenprogramm muss um eine weitere Phase (neue Radverkehrsführung) ergänzt werden. Auch mit vier Phasen und einer Umlaufzeit von 120 Sekunden ist der Knotenpunkt weiterhin leistungsfähig und mit der Verkehrsqualitätsstufe D zu bewerten (vgl. Abb. 25). Maßgebend ist der westliche Verkehrsstrom mit einer mittleren Wartezeit von 70 Sekunden. Ergänzend wird ebenfalls eine Reduzierung der Umlaufzeit untersucht. Die Ergebnisse zeigen hier jedoch, dass bei einer geringeren Umlaufzeit als 120 Sekunden keine ausreichende Leistungsfähigkeit mehr erreicht wird.

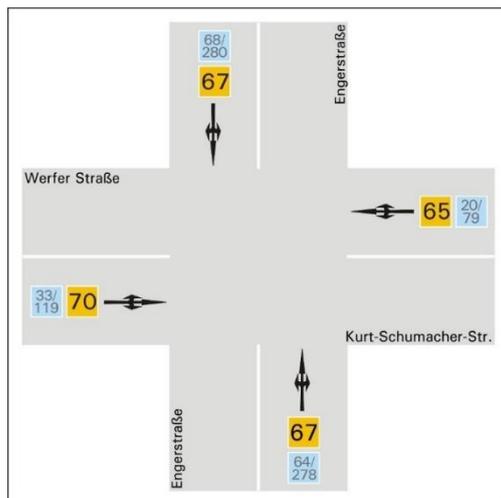


Abb. 25 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung der Analyseverkehre

Verkehrsqualitäten bei Berücksichtigung von Zusatzverkehren

Der baulich angepasste Knotenpunkt ist bereits unter Berücksichtigung der Analyseverkehre an der Leistungsfähigkeitsgrenze angekommen und kann keine weiteren Verkehre mehr aufnehmen. Dieses Ergebnis unterstreicht das Erfordernis der Verlagerung vom Kfz-Verkehr auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes.

2.2.4 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen abschnittsbezogen dargestellt. Zu den Fördermöglichkeiten wird auf das Kapitel 11 im Berichtsteil verwiesen. Für die Kostenschätzung der Vorzugsvariante 1 wurden pauschale Kostensätze zugrunde gelegt. Die Kosten für den Grunderwerb sind nicht in der Kostenschätzung enthalten.

Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf insgesamt etwa 130.980 €.

Straße	Von... Bis...	Abstimmung	Maßnahme	Grund- erwerb	Länge [m]	Kosten[€]	Förder- möglichkeiten	Umsetzung	Ziele VEP						
									Förderung des Umkreisverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Auenhaltungsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektrifizierung	
Engerstraße (L 557) Zufahrt Nord	Knotenpunkt Zufahrt	Straßen NRW	Bordabsenkung		35	3.500	x	mittelfristig	x			x			
Werfer Straße (K 21) Zufahrt West	Engerstraße bis Adelstraße	Kreis Herford	Markierung einseitig Schutzstreifen (1,50 m) und ARAS		916	27.480	x	kurzfristig	x			x			
Knotenpunkt- innenraum	-	Straßen NRW, Kreis Herford	Anpassung Lichtsignalsteu- erung, indirekter Linksabbieger für den Radverkehr			100.000	x	mittelfristig	x	x				x	
Summe														130.980	

Tab. 5 Empfehlung weitere Vorgehensweise

2.3 Knotenpunkt Blankener Straße/Levisonstraße

Für den Knotenpunkt Blankener Straße/Levisonstraße werden Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs für den Kfz- und Radverkehr aufgezeigt. Dabei werden drei Varianten untersucht, die kurz- mittelfristig und langfristig umgesetzt werden könnten.

2.3.1 Analyseverkehrsaufkommen

Das höchste Verkehrsaufkommen wurde im Zeitraum zwischen 16:30 und 17:30 Uhr erfasst. Die Gesamtbelastung am Knotenpunkt liegt bei 2.216 Kfz/h (vgl. Abb. 26).

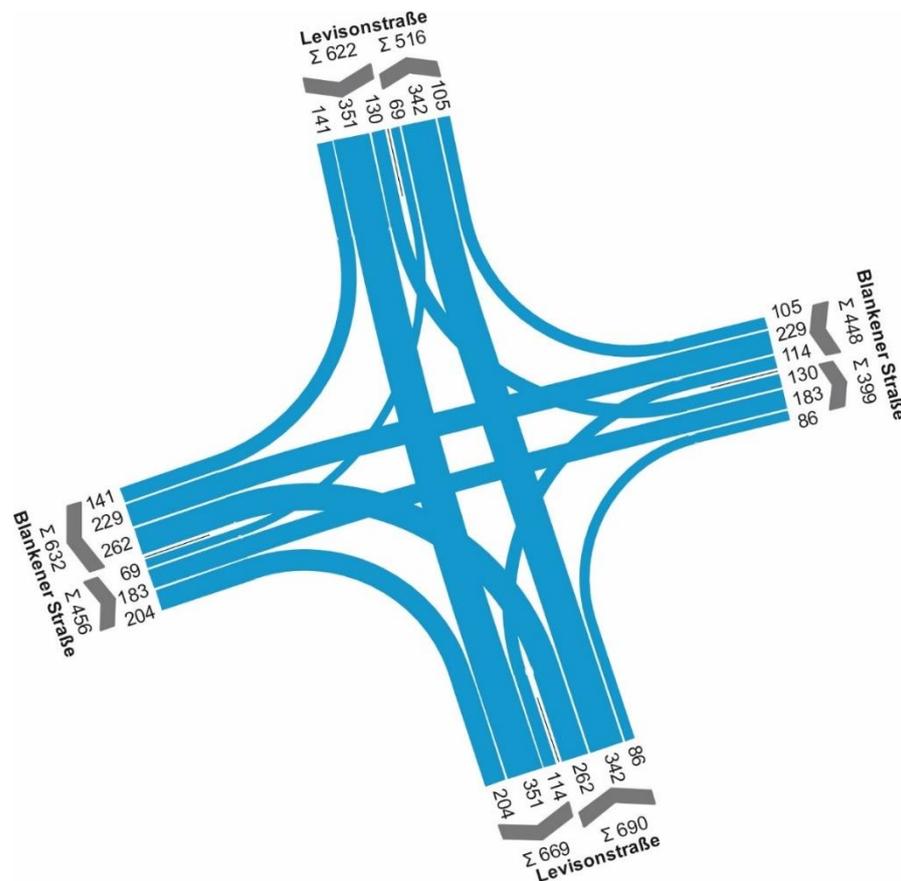


Abb. 26 Strombelastungsplan der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h]

2.3.2 Bestandsknotenpunkt

Berücksichtigung der Analyseverkehre

Der signalisierte Knotenpunkt wird mit einem vierphasigen Signalzeitenprogramm und einer Umlaufzeit von 105 Sekunden betrieben. Unter Berücksichtigung der Analyseverkehre ist der Knotenpunkt mit der Verkehrsqualitätsstufe D zu bewerten (vgl. Abb. 27 links). Maßgebend ist der Rechtsabbiegestrom aus westlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 67 Sekunden.

Ergänzend werden die Verkehrsqualitäten bei Reduzierung der Umlaufzeit auf 95 Sekunden untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt ähnliche mittlere Wartezeiten aufweist. Dies führt dazu, dass weiterhin die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht wird (vgl. Abb. 27 rechts). Maßgebend ist der östliche Mischfahrstrom mit einer mittleren Wartezeit von 67 Sekunden.

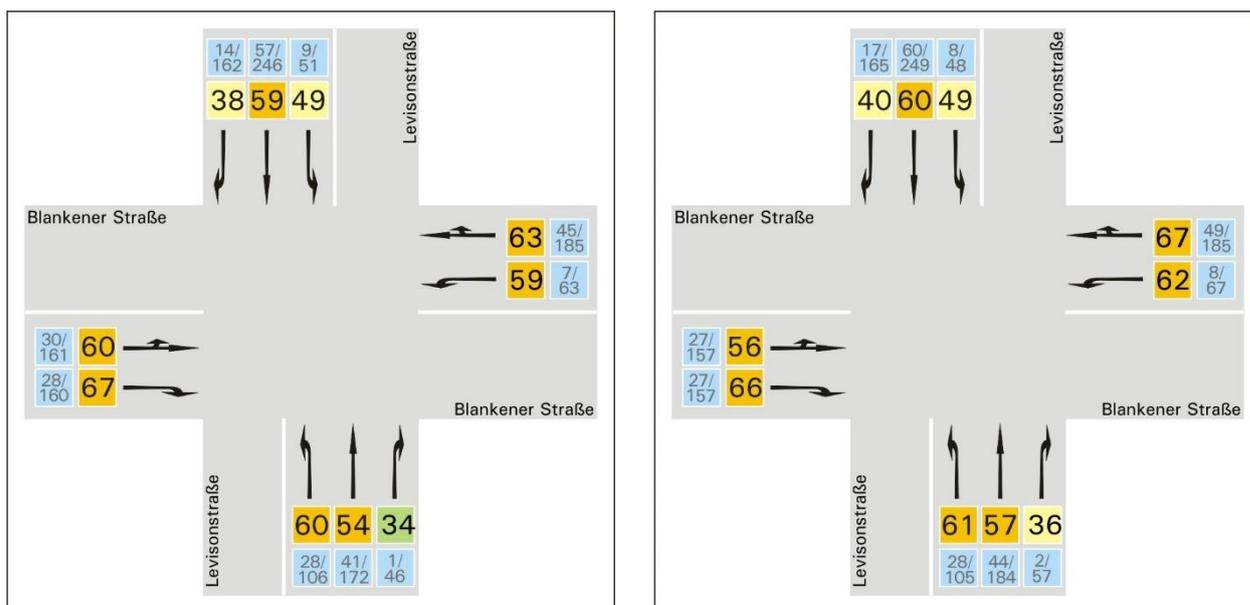


Abb. 27 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung der Analyseverkehre (li: Umlaufzeit 105 s, re: Umlaufzeit 95 s)

Berücksichtigung von Zusatzverkehren

Der Knotenpunkt ist bereits unter Berücksichtigung der Analyseverkehre an der Leistungsfähigkeitsgrenze angekommen und kann keine weiteren Verkehre mehr aufnehmen.

2.3.3 Variante 1: Punktuelle Verbesserung

In der kurzfristig umsetzbaren Variante wird die Signalisierung der freien Rechtsabbieger in der nördlichen und südlichen Zufahrt verfolgt. Die signalisierte Querung hat erhebliche Vorteile für den Fuß- und Radverkehr, kann sich allerdings negativ auf die Leistungsfähigkeit für den Kfz-Verkehr auswirken. Freie bzw. unsignalisierte Rechtsabbieger sind vor allem im Hinblick auf den querenden Fuß- und Radverkehr äußerst konflikträchtig. Sie ermöglichen aber aufgrund der fahrdynamischen Geometrien dem Kfz-Verkehr höhere Abbiegegeschwindigkeiten. Dennoch muss der Fahrzeugfahrer beim Abbiegen mehrere Konfliktbereiche beobachten. Nach der RiLSA dürfen freie Rechtsabbieger innerhalb bebauter Gebiete nur eingesetzt werden, wenn Fuß- und Radverkehr nicht beeinträchtigt wird.

Die freien Rechtsabbieger sind mit 86 bzw. 141 Kfz/Sph am Nachmittag relativ gering belastet. Aufgrund des kurzen Aufstellstreifens kann es dennoch zu Auswirkungen für den Geradeauffahrestreifen kommen, da sich der Rechtsabbieger zurückstaut. Gleichzeitig ist bei einem Rückstau auf dem Geradeauffahrestreifen der Rechtsabbieger nicht erreichbar und kann nicht abfließen, dies führt zu Leistungsfähigkeitseinbußen.

Flankierend sollte in der Levisonstraße eine Geschwindigkeit von 50 km/h (vorher 70 km/h) eingerichtet werden.

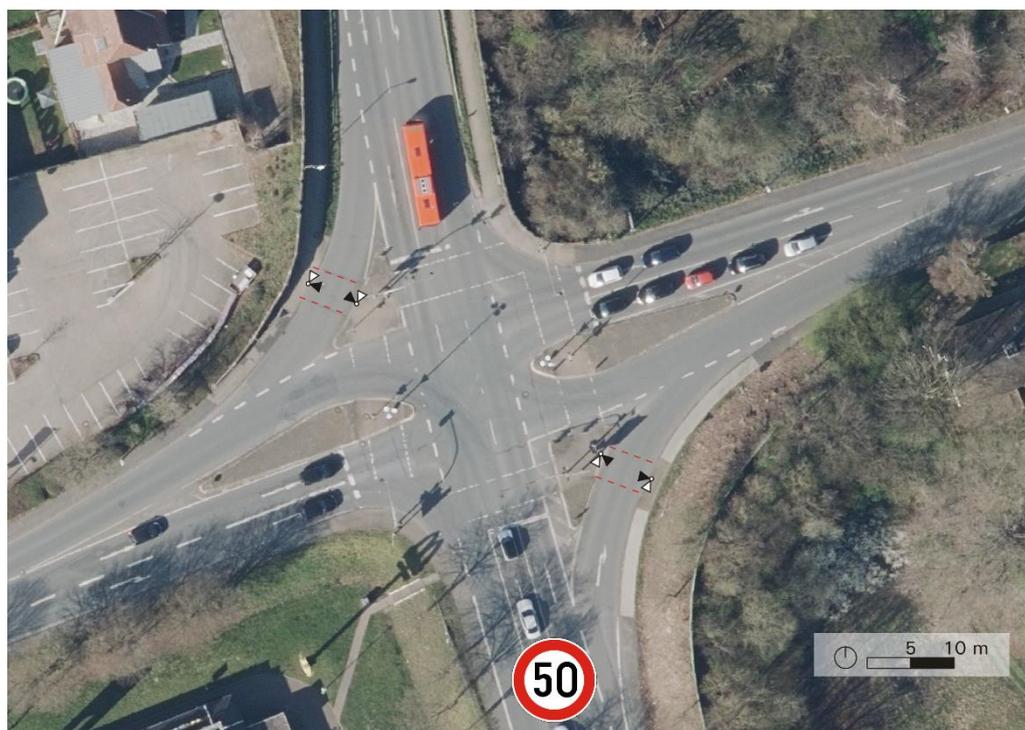


Abb. 28 Maßnahmen KP: Variante 1 – Signalisierung freier Rechtsabbieger

2.3.4 Variante 2: Bauliche Anpassung - Rückbau freier Rechtsabbieger

Die derzeitige Ausgestaltung des Knotenpunktes Levisonstraße/ Blankener Straße mit einer zusätzlichen Spur für den rechtsabbiegenden Kfz-Verkehr mit vorgelagerter, separater Verkehrsinsel bedeutet eine weitere Hürde für Fußgängerinnen und Radfahrende beim Überqueren der Kreuzung. Der Weg über die Kreuzung verlängert sich für Fußgängerinnen teilweise beträchtlich. Die freien Rechtsabbieger sind außerdem nicht signalisiert, dadurch besteht ein erhebliches Konfliktpotenzial zwischen den querenden FußgängerInnen und Radfahrenden.

Neben dem Rückbau des freien Rechtsabbiegers sind zudem Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrsführung vorgesehen:

- In der östlichen Zufahrt (Blankener Straße L 546) soll der Radverkehr künftig auf beiseitig angelegten Schutzstreifen (1,50 m) an den Knotenpunkt geführt werden. Der Schutzstreifen wird im Bereich des Knotenpunktes auf der Nordseite in den Seitenraum geführt, sodass ausreichend Platz für die Aufweitung des Kfz-Verkehrs besteht (Geradeaus-Rechts und Links-Abbiegestreifen). Radfahrende in Richtung Westen oder Süden nutzen die Furt der FußgängerInnen.
- In der westlichen Zufahrt ist zur Einrichtung eines einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweges (Zweirichtungsradweg) Flächenerwerb erforderlich. Die Radweg wird im Knotenpunktbereich auf die Fahrbahn geführt. Die vorhandenen Abbiegeströme im Kfz-Verkehr bleiben bestehen. Linksabbiegende Radfahrende haben die Möglichkeit über einen indirekten Linksabbieger im Knotenpunkttinnenraum abzubiegen.
- In der südlichen Zufahrt wird der vorhandene Mehrzweckstreifen in einen regelkonformen Radfahrstreifen ummarkiert und mit entsprechender Rotmarkierung inkl. Fahrradpiktogramme versehen. Für den geradeausfahrenden Radverkehr wird eine sogenannte Fahrradschleuse

zwischen dem Geradeaus- und Rechtsabbiegestreifen vorgesehen. Außerdem wird einseitig gemäß den Anforderungen des VEP ein einseitiger Gehweg angelegt.

- In der nördlichen Zufahrt bleibt die Radwegführung grundlegend bestehen. Durch den Rückbau des freien Rechtsabbiegers ergibt sich hier jedoch Flächenpotenzial zur Grüngestaltung.
- Für die Umbaumaßnahmen muss Flächenerwerb getätigt werden.

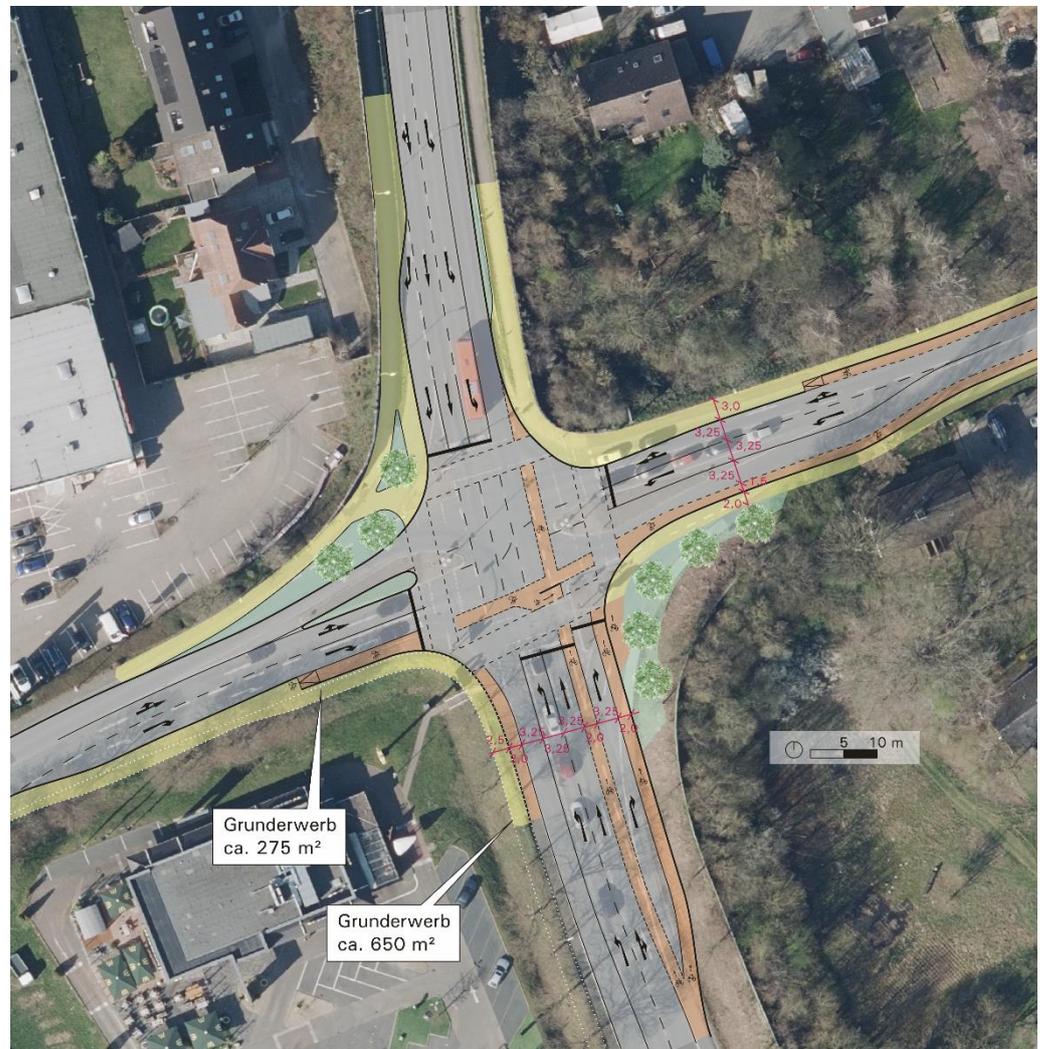


Abb. 29 Maßnahmen KP: Variante 2 - Umbau Knotenpunkt mit Rückbau der freien Rechtsabbieger

Berücksichtigung der Analyseverkehre

Durch die bauliche Änderung ist eine Anpassung des Signalprogramms erforderlich. Die Anzahl der Phasen (vier) sowie die Umlaufzeit (105 Sekunden) bleiben identisch. Der Knotenpunkt ist weiterhin leistungsfähig und mit der Verkehrsqualitätsstufe D zu bewerten (vgl. Abb. 30). Maßgebend ist der südliche Geradeausfahrstrom mit einer mittleren Wartezeit von 68 Sekunden. Ergänzend wird ebenfalls eine Reduzierung der Umlaufzeit untersucht. Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass bei einer geringeren Umlaufzeit als 105 Sekunden keine ausreichende Leistungsfähigkeit erreicht wird.

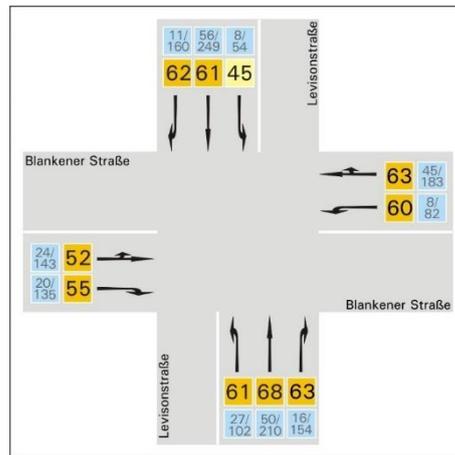


Abb. 30 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung der Analyseverkehre

Berücksichtigung von Zusatzverkehren

Der baulich angepasste Knotenpunkt ist bereits unter Berücksichtigung der Analyseverkehre an der Leistungsfähigkeitsgrenze angekommen und kann keine weiteren Verkehre mehr aufnehmen. Dies unterstreicht das Erfordernis, dass insgesamt die Anteile im Kfz-Verkehr in Bünde reduziert werden müssen. Zum Erhalt der Leistungsfähigkeit sind keine weiteren Anpassungen in der Lichtsignalsteuerung möglich. Für die Bewertung der verkehrlichen Spitzenstunde wurde ein Festzeitprogramm hinterlegt, da auch bei einer verkehrsabhängig gesteuerten Lichtsignalanlage davon auszugehen ist, dass in den verkehrlichen Spitzenzeiten aufgrund der hohen Belastungen alle Schleifen in jedem Umlauf belegt bzw. ausgelöst werden (zudem ist keine Busbevorzugung o.ä. vorhanden).

Laut Angaben der Stadt Bünde funktioniert die derzeitige verkehrsabhängige Steuerung am Knotenpunkt aufgrund kaputter Schleifen nicht. In den Schwachlastzeiten kann dies die Wartezeiten für alle Verkehrsteilnehmer deutlich verbessern. Es wird demzufolge empfohlen eine Deckenerneuerung durchzuführen, um die Detektion der Schleifen zu gewährleisten. Außerdem muss das alte Steuergerät ausgetauscht werden, sodass eine videobasierte verkehrsabhängige Steuerung möglich ist.

2.3.5 Variante 3: Bauliche Anpassung - Kreisverkehr

Als langfristige Maßnahme wird der Umbau zu einem Kreisverkehr vor (vgl. Abb. 31) untersucht. Der Außendurchmesser beträgt 30 m, die Zu- und Ausfahrten verfügen jeweils über einen Fahrstreifen. Zudem sind an allen Knotenpunktarmen Fußgängerüberwege für den Fußverkehr und Furten für den Radverkehr vorgesehen.



Abb. 31 Maßnahmen KP: Variante 3 – Umbau Kreisverkehr

Berücksichtigung der Analyseverkehre

Ergänzend zum Bestandsknotenpunkt wird die Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung eines Umbaus zu einem Kreisverkehr untersucht. Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass der Knotenpunkt nicht leistungsfähig ist (vgl. Abb. 32). Vor allem die nördliche Zufahrt weist sehr lange Wartezeiten auf und ist mit der Verkehrsqualitätsstufe F zu bewerten. Das bedeutet, dass der Knotenpunkt als Kreisverkehr die Verkehre innerhalb eines Zeitintervalls (Spitzenstunde) nicht abwickeln kann und die Auslastung über der Kapazität liegt. Demzufolge ist ein Kreisverkehr nur bei deutlicher Reduzierung der Verkehrsstärken umsetzbar. Die Gesamtbelastung des Knotenpunktes liegt bei 28.000 Kfz/24h, hier wäre nach dem Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren (FGSV 2006) ein kleiner Kreisverkehr mit zweistreifig befahrbaren Elementen erforderlich. Die Flächen stehen hierfür nicht zu Verfügung.

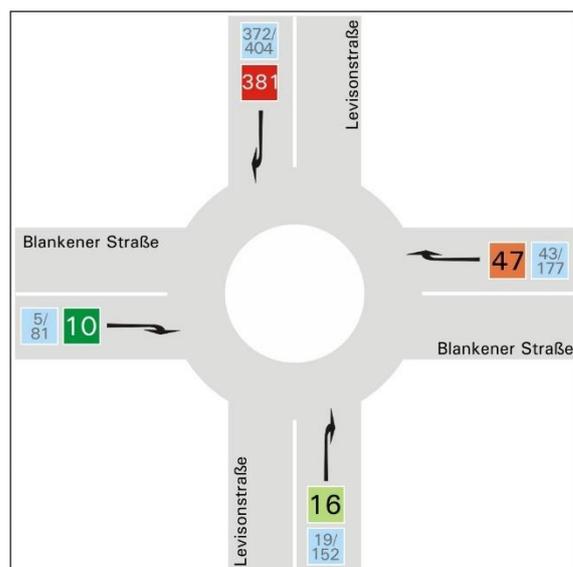


Abb. 32 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung der Analyseverkehre

2.3.6 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen abschnittsbezogen dargestellt. Zu den Fördermöglichkeiten wird auf Kapitel 11 im Berichtsteil verwiesen. Für die Kostenschätzung wurden pauschale Kostenansätze zugrunde gelegt. Die Kosten für den Grunderwerb sind nicht in der Kostenschätzung enthalten.

Für den Knotenpunkt Blankener Straße/Levisonstraße werden drei Varianten dargestellt, die kurz-, mittel- und langfristig umsetzbar sind.

Die Kosten für die Maßnahme an der Strecke belaufen sich auf etwa 113.900 €. Für die Knotenpunktumgestaltung liegen die Kosten zwischen 50.000 – 500.000 €.

Tab. 6 Empfehlung weitere Vorgehensweise KP Blankener Straße/Levisonstraße

Straße	Von... Bis...	Abstimmung	Maßnahme	Grunderwerb	Länge [m]	Kosten[€]	Fördermöglichkeiten	Umsetzung	Ziele VBP						
									Förderung des Umwelterbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Städtergliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität	
Blankener Straße (L 546) Zufahrt West	Sachsenstr. und Levisonstr.	Straßen NRW, Grundstücks-eigentümer	Gem. Geh- und Radweg (2,50 m)	x	330	42.900	x	mittelfristig	x			x			
Blankener Straße (L 546) Zufahrt Ost	Levisonstr. bis Lettow-Vorbeck-Straße	Straßen NRW	Markierung Schutzstreifen (1,50 m)		500	15.000	x	kurzfristig	x						
Levisonstraße (L 545) Zufahrt Süd	Blankener Straße bis Ernst-Reuter-Straße	Straßen NRW, Grundstücks-eigentümer	Bau einseitiger Gehweg, Markierung Radfahrstreifen	x	260	52.000	x	mittelfristig	x						
Levisonstraße (L 545) Zufahrt Nord	Blankener Straße und Borriesstr.	Straßen NRW	Bordanpassung		40	4.000	x	abh. Knotenpunkt innenraum	x						
Summe									113.900						
Varianten Knotenpunktumgestaltung															
Variante 1			Signalisierung freier Rechtsabbieger, Geschwindigkeitsschwächung			50.000		kurzfristig	x						
Variante 2	Knotenpunktumgestaltung	Straßen NRW	Rückbau freier Rechtsabbieger, Anpassung Lichtsignalsteuerung, bauliche Anpassungen			250.000	x	mittelfristig	x						
Variante 3			Umbau Kreisverkehr			500.000	x	langfristig	x						

2.4 Knotenpunkt Herforder Straße/Mindener Straße/Weseler Straße

Für die nahegelegenen Knotenpunkte Herforder Straße/Mindener Straße und Brunnenallee/Mindener wird im Rahmen einer Verkehrsflusssimulation der Bestandsknoten unter Berücksichtigung der Analyseverkehre untersucht. Die Knotenpunkte sind allerdings nicht Teil der Modellprojekte, demzufolge wird kein angepasster Knotenpunktentwurf zugrunde gelegt, sondern lediglich untersucht, ob durch eine Anpassung der signaltechnischen Parameter die Leistungsfähigkeit erhalten bleiben kann bzw. wie viel Mehrverkehr die Knotenpunkte noch aufnehmen können, bis diese an der Leistungsfähigkeitsgrenze sind.

2.4.1 Analyseverkehrsaufkommen

Das höchste Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Herforder Straße/ Mindener Straße/ Weseler Straße wurde im Zeitraum zwischen 15:30 und 16:30 Uhr erfasst. Die Gesamtbelastung am Knotenpunkt liegt bei 1.924 Kfz/h (vgl. Abb. 33).

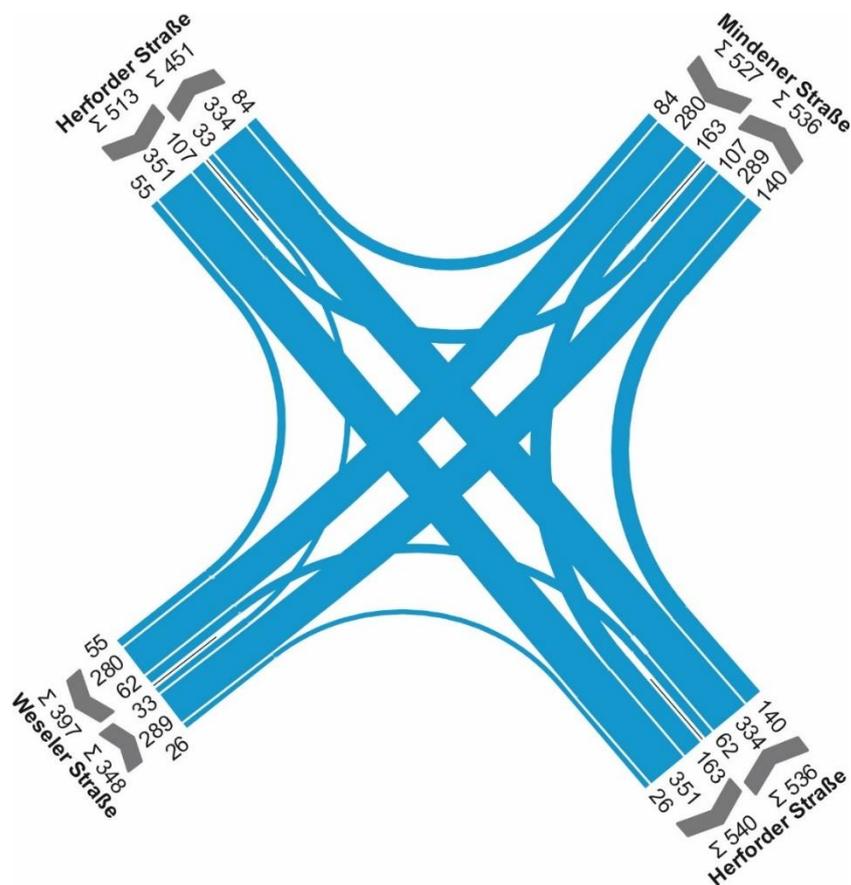


Abb. 33 Strombelastungsplan der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h]

Das höchste Verkehrsaufkommen am Knotenpunkt Mindener Straße/ Brunnenallee wurde im Zeitraum zwischen 15:30 und 16:30 Uhr erfasst. Die Gesamtbelastung am Knotenpunkt liegt bei 1.094 Kfz/h (vgl. Abb. 34).

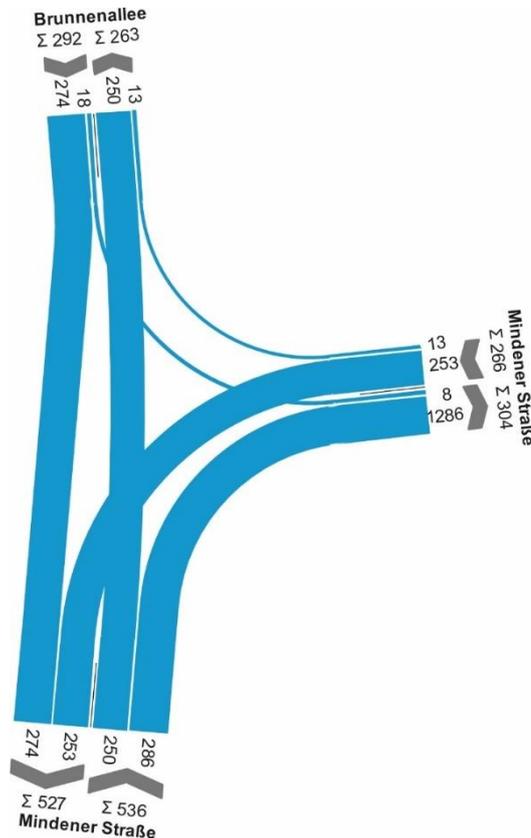


Abb. 34 Strombelastungsplan der nachmittäglichen Spitzenstunde [Kfz/h]

Die beiden Knotenpunkte weisen eine räumliche Nähe zueinander auf. Da beide Knotenpunkte signalisiert sind, wird eine Grünkoordinierung zwischen den Knotenpunkten berücksichtigt. Dies bedeutet, dass die Grünzeiten der einzelnen Signalgeber so verteilt werden, dass es zu möglichst wenig Haltevorgängen zwischen den beiden Knotenpunkten kommt und der geringe Stauraum somit weitestgehend frei bleibt.

2.4.2 Bestandsknotenpunkt

Berücksichtigung der Analyseverkehre

Der signalisierte Knotenpunkt Herforder Straße/ Mindener Straße/ Weseler Straße wird mit einem zweiphasigen Signalzeitenprogramm und einer Umlaufzeit von 120 Sekunden betrieben. Unter Berücksichtigung der Analyseverkehre ist der Knotenpunkt mit der Verkehrsqualitätsstufe D zu bewerten (vgl. Abb. 35 links). Maßgebend ist der Linksabbiegestrom aus nordwestlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 56 Sekunden.

Ergänzend werden die Verkehrsqualitäten bei Reduzierung der Umlaufzeit auf 90 Sekunden untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt ähnliche mittlere Wartezeiten aufweist. Dies führt dazu, dass weiterhin die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht wird (vgl. Abb. 35 rechts). Maßgebend ist der Linksabbiegestrom aus südöstlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 58 Sekunden.

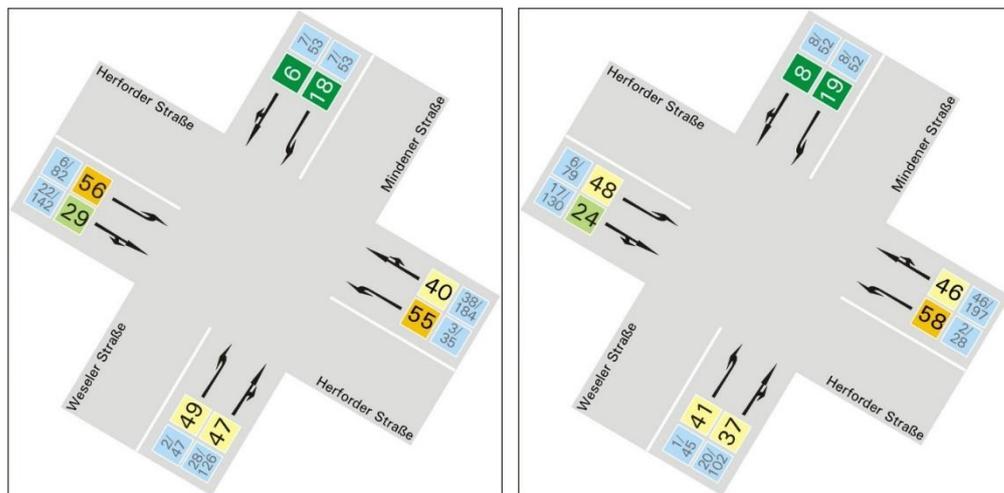


Abb. 35 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung der Analyseverkehre (li: Umlaufzeit 120 s, re: Umlaufzeit 90 s)

Der signalisierte Knotenpunkt Mindener Straße/ Brunnenallee wird mit einem dreiphasigen Signalzeitenprogramm und auf Grund der Grünkoordinierung ebenfalls mit einer Umlaufzeit von 120 Sekunden betrieben. Unter Berücksichtigung der Analyseverkehre ist der Knotenpunkt mit der Verkehrsqualitätsstufe C zu bewerten (vgl. Abb. 36 links). Maßgebend ist der Linksabbiegestrom aus östlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 49 Sekunden.

Ergänzend werden die Verkehrsqualitäten bei Reduzierung der Umlaufzeit auf 90 Sekunden untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass der Knotenpunkt ähnliche mittlere Wartezeiten aufweist, in der Tendenz sogar leicht besser zu bewerten ist. In der Gesamtbewertung wird jedoch weiterhin die Verkehrsqualitätsstufe D erreicht (vgl. Abb. 36 rechts). Maßgebend ist ebenfalls der Linksabbiegestrom aus östlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 48 Sekunden.

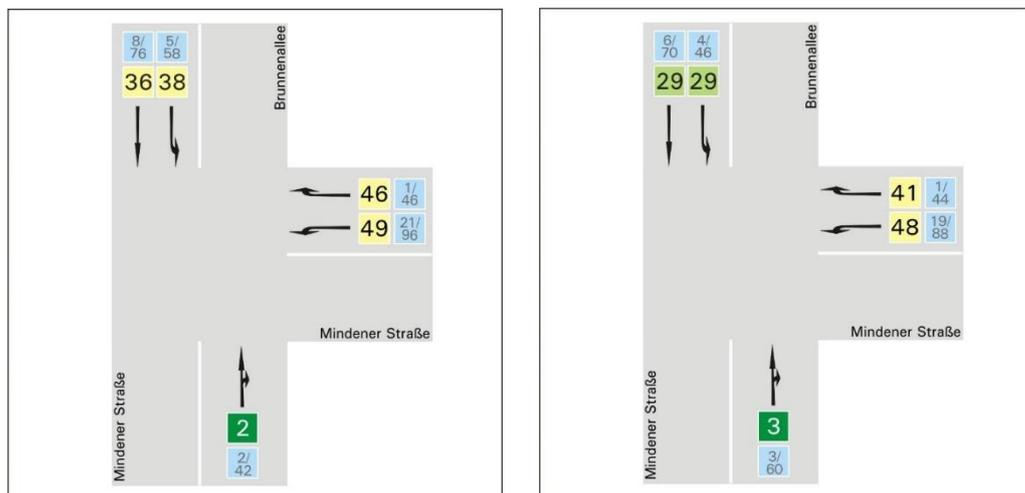


Abb. 36 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung der Analyseverkehre (li: Umlaufzeit 120 s, re: Umlaufzeit 90 s)

Berücksichtigung von Zusatzverkehren

Am Knotenpunkt Herforder Straße/ Mindener Straße/ Weseler Straße können bei einer Umlaufzeit von 120 Sekunden weitere 15% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden bis die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht wird. Maßgebend ist sowohl der südöstliche als auch südwestliche und nordwestliche Linksabbiegestrom mit einer mittleren Wartezeit von 70 Sekunden (vgl. Abb. 37).

Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden können ebenfalls weitere 15% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden, bis die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht wird. Maßgebend ist der Linksabbiegestrom aus nordwestlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 68 Sekunden (vgl. Abb. 37)

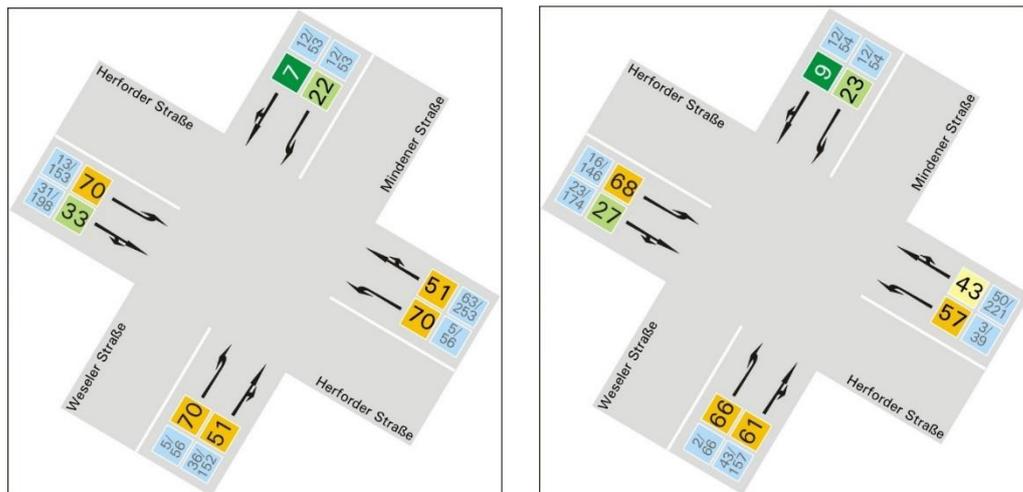


Abb. 37 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung von Zusatzverkehren (li: Umlaufzeit 120 s, re: Umlaufzeit 90 s)

Am Knotenpunkt Mindener Straße/ Brunnenallee können bei einer Umlaufzeit von 120 Sekunden weitere 15% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden, bis die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht wird. Maßgebend ist sowohl der östliche Linksabbiegestrom mit einer mittleren Wartezeit von 62 Sekunden (vgl. Abb. 38).

Bei einer Umlaufzeit von 90 Sekunden können ebenfalls weitere 15% des Gesamtverkehrsaufkommens abgewickelt werden bis die Leistungsfähigkeitsgrenze erreicht wird. Maßgebend ist auch hier der Linksabbiegestrom aus östlicher Richtung mit einer mittleren Wartezeit von 66 Sekunden (vgl. Abb. 37)

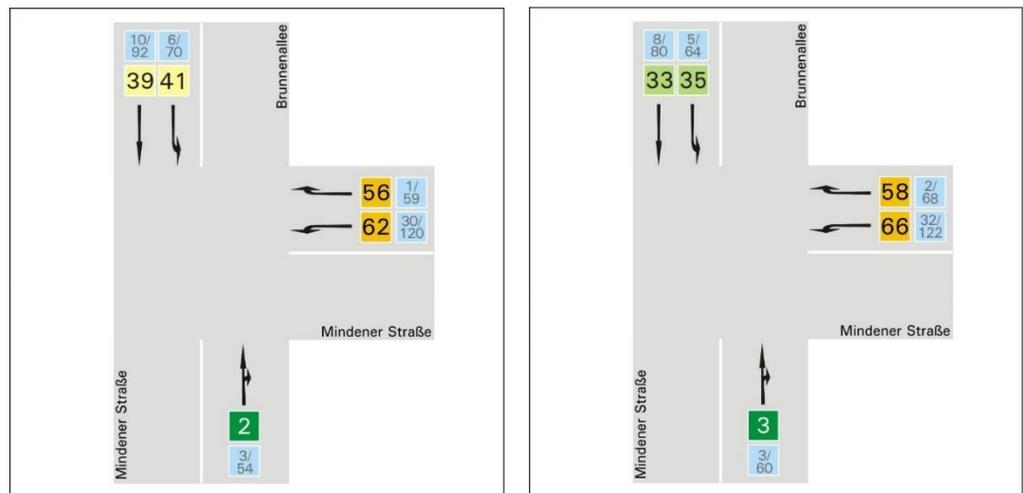


Abb. 38 Verkehrsqualitäten und Rückstaulängen unter Berücksichtigung von Zusatzverkehren (li: Umlaufzeit 120 s, re: Umlaufzeit 90 s)

Demzufolge kann nachgewiesen werden, dass bei einer ggf. auftretenden Mehrbelastung durch die Abstufung des Elsemühlenwegs (zwischen Süden-ger Straße und Mindener Straße) zur Erschließungsstraße mit verkehrsberuhigenden Maßnahmen für den Kfz-Verkehr die Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes weiterhin sichergestellt ist.

2.5 Bismarckstraße

Seit 1990 hat sich die städtische Siedlungsstruktur und somit auch das Straßennetz der Stadt Bünde hinsichtlich seiner Bedeutung weiterentwickelt. Aus diesem Grund wurde im Zuge der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplanes die Klassifizierung des Straßennetzes überarbeitet. Ziel ist es vor allem, in der Innenstadt die Anzahl der Sammelstraßen zu reduzieren, um diesen Bereich verkehrlich zu entlasten und durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen den Kfz-Verkehr zu entschleunigen und nach Möglichkeit zu reduzieren. Die Herabstufung dieser Straßen zu Erschließungsstraßen kann sowohl straßenverkehrsrechtliche als auch punktuelle Umgestaltungen zur Verkehrsberuhigung mit sich bringen, wodurch bspw. die Aufenthaltsqualität im Bereich des Tönnies-Wellensiek-Platzes erheblich gesteigert werden soll. Der ÖPNV wird dabei nicht beeinflusst.

Der Zugangsbereich in die Fußgängerzone (Tönnies-Wellensiek-Platz) ist als verkehrsberuhigter Bereich VZ 325 beschildert. Die Verbindung über die Kaiser-Wilhelm-Straße/Bismarckstraße wird von vielen Autofahrenden als Umfahrung genutzt. Das Kfz-Aufkommen liegt bei etwa 5.600 Kfz/24h. Die ist mit den Anforderungen an einen verkehrsberuhigten Bereich nicht verträglich. Vor und hinter dem verkehrsberuhigten Bereich liegt die zul. Geschwindigkeit bei 50 km/h. Auf der Achse verkehren zudem mehrere Stadtbuslinien. In der Kaiser-Wilhelm-Straße ist ein Schutzstreifen markiert. Der Knotenpunkt Bismarckstraße/Nordring ist signalisiert. Der Radverkehr wird in allen Zufahrten auf der Fahrbahn geführt.

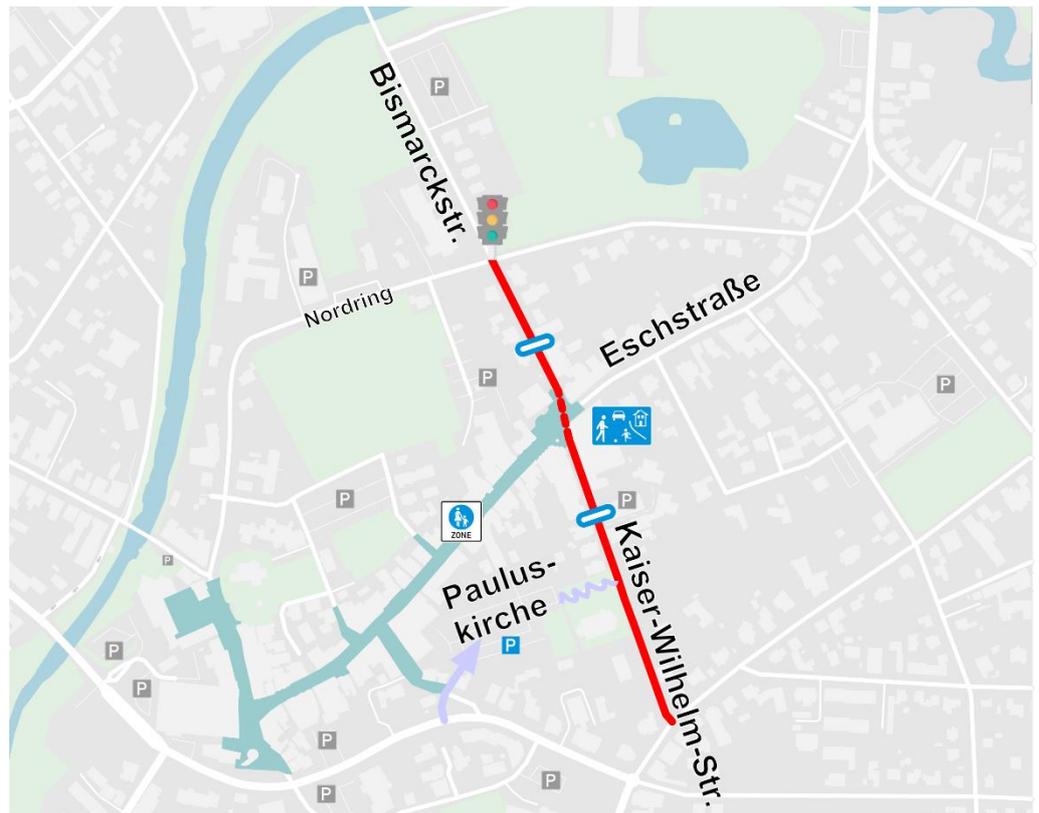


Abb. 39 Konfliktbereich Kaiser-Wilhelm-Straße/Bismarckstraße

2.5.1 Analyseverkehrsaufkommen

Das Kfz-Aufkommen in der Bismarckstraße liegt bei etwa 5.600 Kfz/24h. In der nachmittäglichen Spitzenstunde verkehren etwa 550 Kfz/h über die Kaiser-Wilhelm-Straße/Bismarckstraße. Nur ein geringer Anteil ist dabei auf die abbiegenden Verkehrsströme in die Eschstraße zurückzuführen.

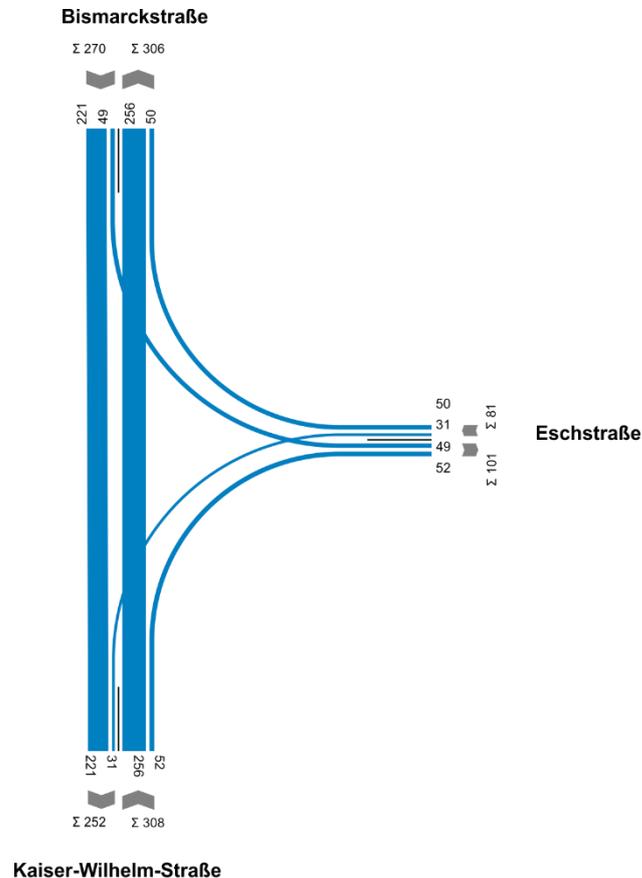


Abb. 40 Analyseverkehrsstärken in der Nachmittagsspitzenstunde (Kfz/h)

2.5.2 Maßnahmenempfehlungen

Zur verträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer wird eine Bündelung verschiedener Maßnahmen empfohlen. Durch die Umsetzung der eher „weiche“ Maßnahmen kann schon eine Verbesserung der Gesamtsituation erreicht werden:

- Einrichtung einer T-30-Zone in der Bismarckstraße und Kaiser-Wilhelm-Straße bis zum Beginn des verkehrsberuhigten Bereiches oder Erweiterung des verkehrsberuhigten Bereiches bis zum Nordring (Straßenumbau erforderlich)
- Demarkierung Schutzstreifen in der Kaiser-Wilhelm-Straße,
- der barrierefreie Ausbau der Haltestellen am Kaiser-Wilhelm-Platz (bereits geplant),
- Maßnahmen zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs (bspw. bauliche Einengungen),
- die Zufahrt zum Parkplatz Pauluskirche nur noch über die Elsestraße, um Parksuchverkehre zu verringern sowie

- die Umgestaltung des KP Nordring/Bismarckstraße mit ARAS oder als abknickende Vorfahrtsstraße.

Etwas weiter gedacht sind auch noch restriktivere Maßnahmen für den Kfz-Verkehr möglich, in dem der Durchgangsverkehr durch die Einrichtung von modalen Filtern oder der Einrichtung von Einbahnstraßen in der Kaiser-Wilhelm-Straße/Bismarckstraße unterbunden wird. Auch die Ausweitung der Fußgängerzone in Richtung Bismarckstraße wäre denkbar. Die Erreichbarkeit für den ÖPNV und weitere Nutzungen muss sichergestellt bleiben.

Für den Knotenpunkt Bismarckstraße/Nordring werden im Rahmen des Konzeptes zwei Varianten dargestellt. In der Variante 1 bleibt der signalisierte Knotenpunkt in seiner Knotenpunktgeometrie bestehen. In allen Zufahrten werden für den Radverkehr ARAS mit Führungshilfen markiert. Die Anforderungen an den Busverkehr wurden anhand einer Schleppkurvenprüfung überprüft und nachgewiesen. Die Tempo-30-Zonen in der westlichen Zufahrt des Nordrings und der südlichen Zufahrt der Bismarckstraße beginnen direkt im Knotenpunktbereich. Die östliche und nördliche Zufahrt ist Teil des Sammelstraßennetzes.



Abb. 41 Markierung ARAS an allen Zufahrten am Knotenpunkt Bismarckstraße/Nordring – Variante 1

In der Variante 2 wird der Verlauf des Sammelstraßennetzes aufgegriffen. Die östliche und nördliche Zufahrt wird als abknickende Vorfahrtsstraße baulich gestaltet. Für den Fuß- und Radverkehr sind jeweils Fußgängerüberwege oder Mittelinseln vorgesehen. Die Zufahrten im Süden und im Westen werden aufgepflastert, der Eingangsbereich in die Tempo-30-Zonen wird demzufolge durch die Straßenraumgestaltung eindeutig.



Abb. 42 Knotenpunktentwurf abknickende Vorfahrtsstraße Nordring/Bismarckstraße – Variante 2

Beide Varianten wären grundlegend denkbar, um den Verkehr entsprechend der Straßenklassifizierung zu lenken. Kurzfristig könnte die Variante 1 umgesetzt werden. Die bauliche Umsetzbarkeit der Variante 2 sollte in weiteren Detailbetrachtungen geprüft werden.

Durch den geplanten barrierefreien Ausbau der Haltestellen am Tönnies-Wellensiek-Platz auf beiden Seiten ist davon auszugehen, dass durch die Fahrbahneinengungen die Verbindung insgesamt für den Autoverkehr unattraktiver wird.

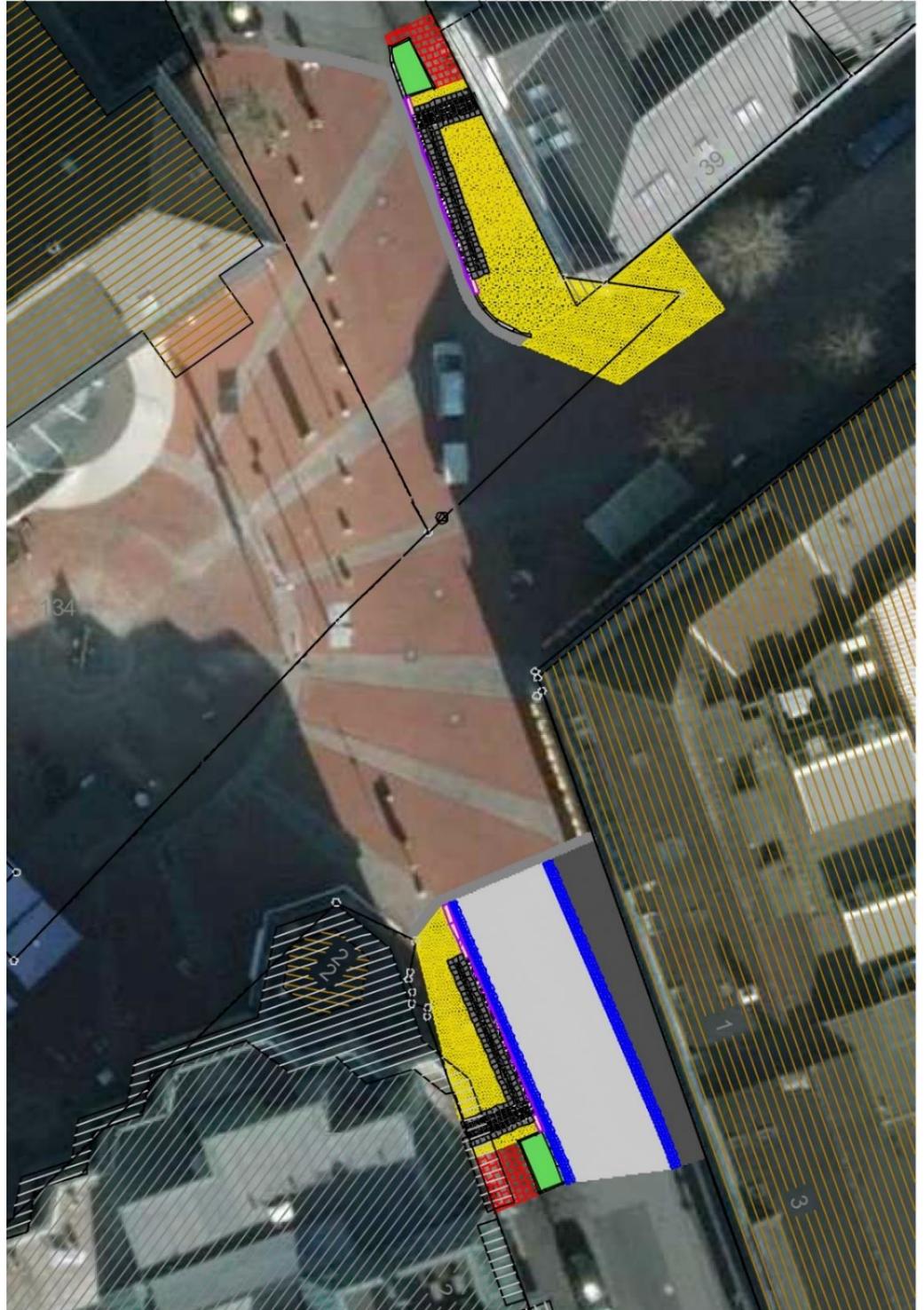


Abb. 43 Planungen der Stadt Bünde zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen am Wellensiek-Platz

2.5.3 Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise

Nach dem Umbau der Haltestellen sowie der Einrichtung der Geschwindigkeitsreduzierung und der Anpassung der Erreichbarkeit des Parkplatzes an der Pauluskirche sollte das Verkehrsaufkommen erneut erhoben werden. Sofern hier keine Reduzierung der Verkehrsmengen zu vermerken ist, sind weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen im Zuge der Kaiser-Wilhelm-Straße/Bismarckstraße in Form von baulichen Einengungen zu untersuchen.

Als kurzfristige Lösung zur Verbesserung der Radverkehrssituation sollen am Knotenpunkt Nordring/Bismarckstraße ARAS in den Zufahrten markiert werden (Variante 1). Eine Ausweitung des verkehrsberuhigten Bereichs bis zum Knotenpunkt wäre ebenfalls denkbar, dies ist aber mit weiteren baulichen Maßnahmen verknüpft.

Ziel ist es, den Durchgangsverkehr auf der Achse zu reduzieren und nach Möglichkeit nur noch Anliegerverkehre die Durchfahrt zu ermöglichen. Da die Kontrolle solcher verkehrsordnerischen Maßnahmen schwierig ist, wird empfohlen hier auch kurz- bis mittelfristig Maßnahmen zur Unterbindung des Durchgangsverkehrs vorzusehen.

In der folgenden Tabelle sind die Maßnahmen abschnittsbezogen dargestellt. Zu den Fördermöglichkeiten wird auf das Kapitel 11 im Berichtsteil verwiesen. Für die Kostenschätzung wurden pauschale Kostenansätze zugrunde gelegt.

Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf insgesamt etwa 7.750 € (ohne Anpassung des Knotenpunktes Nordring/Kaiser-Wilhelm-Straße). Da der Umbau der barrierefreien Haltestellen bereits in Planung ist, wurden hier keine Kosten ermittelt. Die Kosten für den Knotenpunkt Nordring/Kaiser-Wilhelm-Straße belaufen sich in der Variante 1 auf etwa 4.000 € und in der Variante 2 auf etwa 100.000 €.

Tab. 7 Empfehlung weitere Vorgehensweise in der Bismarckstraße

Straße	Von... Bis...	Abstimmung	Maßnahme	Grund- erwerb	Länge [m]	Kosten[€]	Förder- möglich- keiten	Umsetzung	Ziele VEP					
									Förderung des Umweltverbundes	Leistungs-fähiges Straßennetz	Schaffung von Aufent-haltsqualität	Stadtver-trägliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Kaiser- Wilhelm- Straße	Hinden- burgstr. bis Eschstraße (Beginn VZ 325)		Demarkierung Schutzstreifen, Einrichtung Tempo-30- Zone		205	6.150		mittelfristig	x	x	x	x		
Bismarck- straße	Eschstraße bis Nordring		Einrichtung Tempo-30- Zone		Beschil- derung	800		kurzfristig	x	x	x			
Wellensiek- Platz	-		Ausbau barrierefreie Haltestellen			in Planung	x	kurzfristig	x	x	x			
Parkplatz Pauluskirche	-		Anpassung Beschilderung		Beschil- derung	800		kurzfristig	x	x	x			
KP Nordring/ Kaiser- Wilhelm- Straße			Markierung A R A S		Variante 1	4.000		kurzfristig	x	x	x			
			Umbau KP		Variante 2	100.000	x	mittelfristig	x	x	x			
Summe (ohne Umbau barrierefreie Haltestellen und Knotenpunkt)						7.750								

3 Steckbriefe Online-Beteiligung



Beschilderung/ Markierung

- Einheitliche und deutliche Markierung und Beschilderung (von T-30-Zonen, Einbahnstraßen, Warnung Wildwechsel, Wartelinien, Sackgassen, gefährlichen Rechtsvor-Links-Kreuzungen)

E-Mobilität

- Angebot von Carsharing (E-Carsharing) und Ladestellen für Elektroautos ausbauen

Gefahrenstellen

- Behebung gefährlicher und unübersichtlicher Bereiche (Querungsstellen, Beleuchtung, Engstellen, überhöhte Geschwindigkeit)

Geschwindigkeit

- Lösung zur Vermeidung von überhöhter Geschwindigkeit von Kfz-Verkehr, Straßenraumgestaltung lädt zu hohen Geschwindigkeiten ein (Kontrollen, bauliche Maßnahmen erforderlich)

Knotenpunktsignalisierung

- Anpassung der LSA-Schaltung für kürzere Wartezeiten zur Vermeidung von Rückstauereignissen und konfliktfreies Linksabbiegen

Oberflächenqualität

- Allgemeinere Verbesserung der Straßen (Schlaglöcher, Spurrillen, Straßenbeleg)





Regelverstöße

- Lösung von mehrfachen Regelverstößen von Ausfahrtsverboten, Einbahnstraßenregelungen etc. durch bauliche Maßnahmen und/oder Kontrollen

Schulwegsicherheit

- Einheitliche Lösung chaotischer Zustände an Schulen und Kitas für mehr Sicherheit und Ordnung für alle Verkehrsteilnehmer (Eltern-Taxis)

Sichteinschränkung

- Verbesserung von Sichtverhältnissen an kritischen Strecken, Kreuzungen und Kurven

Verkehrsbelastung

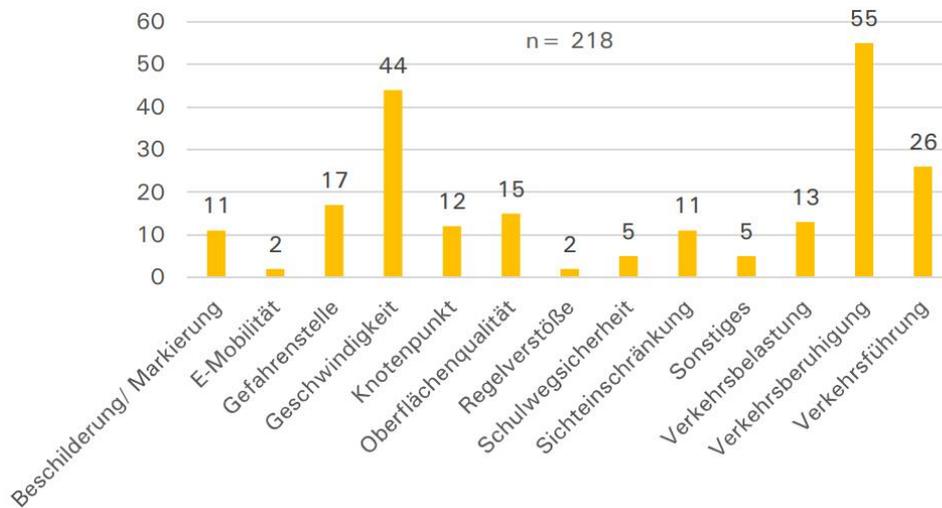
- Regelung zur Entlastung von Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und deren Ausweichstrecken

Verkehrsberuhigung

- Verkehrsberuhigung für mehr Verkehrssicherheit bspw. in Form von T-30-Zonen prüfen und diese Regelungen durchsetzen und kontrollieren

Verkehrsführung

- Überprüfung der Verkehrsführung an kritischen Punkten, straßenverkehrsrechtliche Anpassungen vornehmen (z.B. Einbahnstraße) und bauliche Maßnahmen (z.B. Kreisverkehr)



Anzahl der Nennungen von Unterkategorien innerhalb der Kategorie Autoverkehr



Gehwege

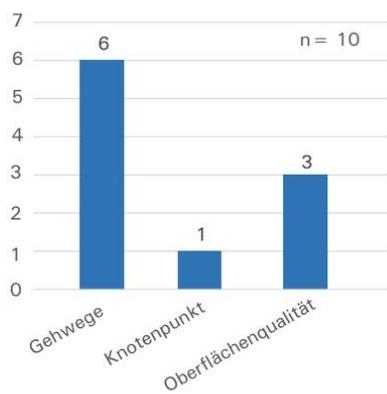
- Fehlende Barrierefreiheit an Gehwegen und Haltestellen (taktile Elemente, Absenkungen)

Knotenpunkte

- Barrierefreiheit an signalisierten Knotenpunkten verbessern

Oberflächenqualität

- Oberflächenqualität ausbessern und somit Barrieren abbauen, damit alle Bereiche auch von Personen mit Behinderung, Rollatoren und Kinderwagen uneingeschränkt benutzt werden können



Anzahl der Nennungen
von Unterkategorien
innerhalb der Kategorie
Barrierefreiheit





Bahnhof

- Nordzugang Bahnhof wünschenswert, Verbesserung der Situation am Bahnhofplatz für alle Verkehrsteilnehmenden

Bedienungsqualität

- Erhöhung des Taktes und Verbesserung der Abfahrtszeiten (Sonntags, Berücksichtigung von Arbeitszeiten)

E-Mobilität

- Einführung emissionsarmer bzw. -freier Fahrzeuge

Erschließung

- Bessere Erschließung von Ortsteilen und Prüfen von zusätzlichen Haltestellen

Flankierende Angebote

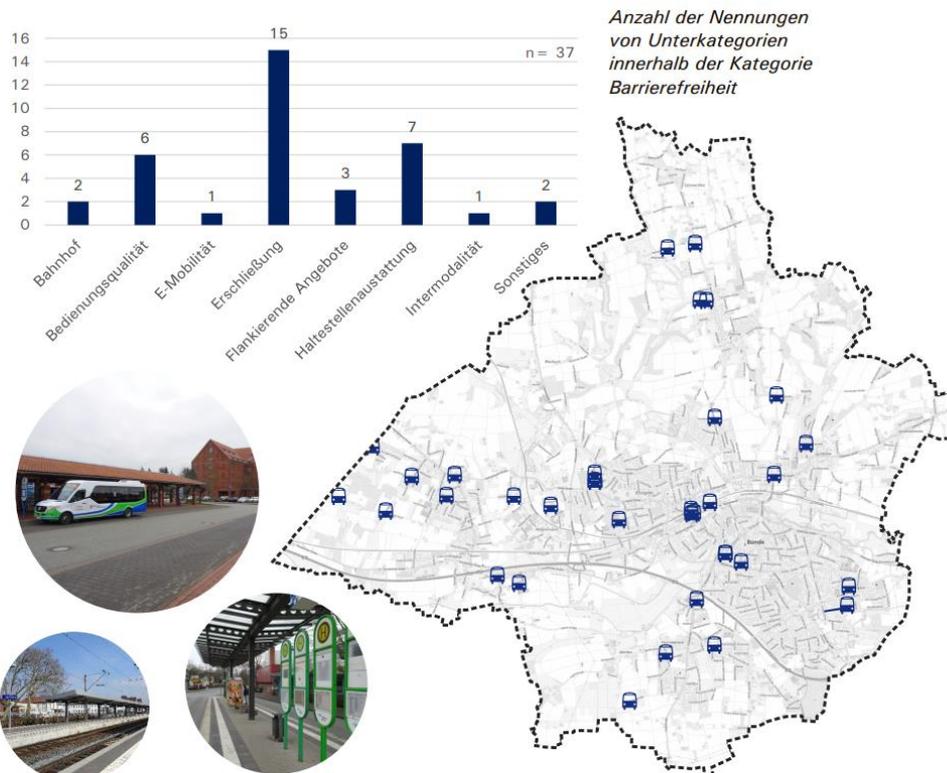
- 1-Euro-Ticket, flexiblere Form des ÖPNV und entsprechende Apps zur Anforderung

Haltestellenausstattung

- Verbesserung der Haltestellenausstattung (Beleuchtung, Überdachung, etc.)

Intermodalität

- Attraktivierung von Intermodalität, z.B. Wartezeiten bei Verbindung zwischen Bus und Bahn verringern





Beleuchtung

- Fehlende Beleuchtung an Gehwegen, Strecken für Zufußgehende (Schulwege)

Fehlender Gehweg

- Fehlende straßenbegleitende Gehwege an Hauptverkehrs- und Nebenstraßen

Gefahrenstelle

- Behebung gefährlicher und unübersichtlicher Stellen und Strecken (Querung, Dunkelheit, Engstellen, überhöhte Geschwindigkeit)

Oberflächenqualität

- Allgemeiner Verbesserung der Gehwege (Unebenheiten, Wurzeln, loser Belag)

Querung

- Herstellung von sicheren Querungsmöglichkeiten ohne Sichteinschränkungen; Kfz-Verkehr an Querungshilfen entschleunigen, damit eine sichere Querung gewährleistet ist





Regelverstöße

- zugeparkte Gehwege, Konflikte mit freilaufenden Hunden

Sichteinschränkung

- Bessere Sichtverhältnisse an Kreuzungen schaffen

Verkehrsberuhigung

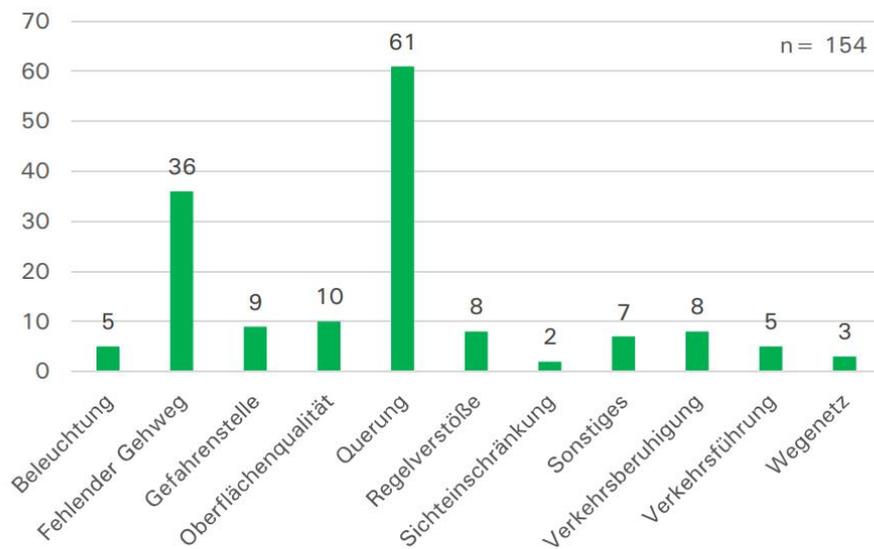
- Verkehrsberuhigung für mehr Verkehrssicherheit

Verkehrsführung

- Überprüfung der Verkehrsführung an Knackpunkten, Entlastung von wichtigen Fußwegeverbindungen (z.B. Unterführung am Bahnhof)

Wegenetz

- Gestaltung von Wegenetzen zur Erholung, Plätze und Wege zum Verweilen schaffen



*Anzahl der Nennungen
 von Unterkategorien
 innerhalb der Kategorie
 Fußverkehr*



Oberflächenqualität

- Verbesserung des Zustands von Parkplätzen (Unebenheiten, Markierungen, Beleuchtung)

Parkleitsystem

- Einführung eines dynamischen Parkleitsystems zur Erleichterung der Parkplatzsuche und Reduzierung von Parksuchverkehr

Parkraumregelung

- Überarbeitung der Parkraumregelungen und Ausweitung von Halteverbotszonen oder punktuellen Parkverboten

Regelverstöße

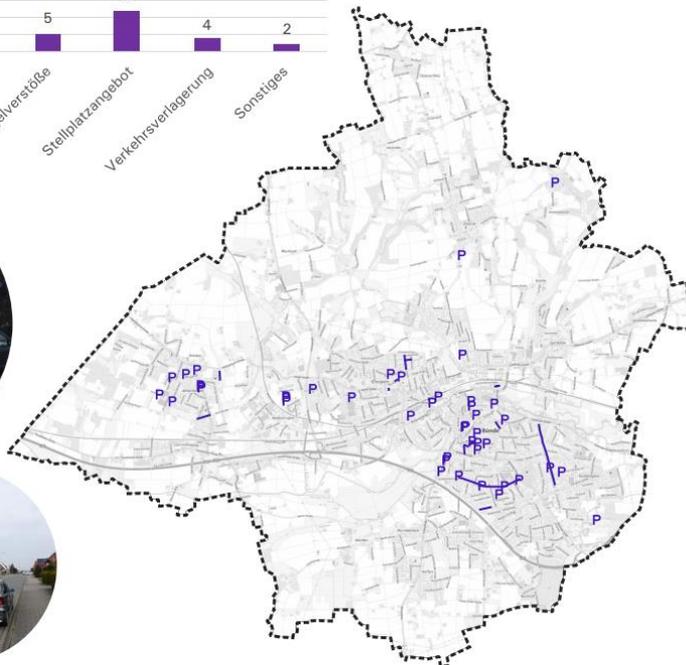
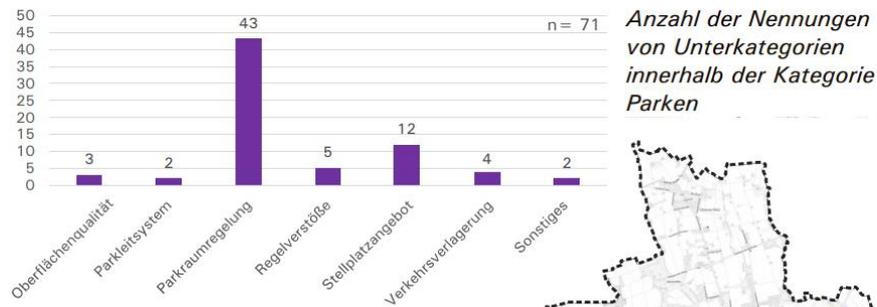
- Lösung von regelmäßigen Verstößen gegen Halteverbote, wodurch andere Verkehrsteilnehmer gefährdet oder eingeschränkt werden

Stellplatzangebot und Parkraumbewirtschaftung

- Prüfen des Stellplatzangebotes und deren Bewirtschaftung

Verkehrsverlagerung

- Stellplatzangebot ausreichend, Flächen umgestalten





Beschilderung/ Markierung

- fehlende Beschilderung oder Markierung zur Führung des Radverkehrs (Begreifbarkeit)

Fahrradparken

- Ausbau von Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen an Schulen, Einzelhandel, ÖPNV-Haltestellen

Fehlender Radweg

- Verbesserung der Situation für Radfahrende durch den Bau von Radwegen, in Bereichen wo keine Radwege vorhanden sind bzw. wo die Führung im Mischverkehr nicht vertäglich/ regelkonform ist.

Gefahrenstelle

- Behebung gefährlicher und unübersichtlicher Stellen und Strecken (Querung, Dunkelheit, Engstellen, überhöhte Geschwindigkeit)

Knotenpunkt

- Anpassung der LSA-Schaltung für kürzere Wartezeiten beim Linksabbiegen und während Stoßzeiten

Mängel Radverkehrsanlage

- Behebung etlicher Mängel der bestehenden Radverkehrsanlagen für eine sichere und komfortable Nutzung (Breite)





Oberflächenqualität

- Allgemeinere Verbesserung der Radwege (Unebenheiten, Wurzeln, loser Belag, etc.)

Parken

- Behebung von Behinderung durch parkende Autos auf Radwege, Einengung von Straßenabschnitten durch parkende Autos führt zu gefährlichen Situationen bei Gegenverkehr

Querung

- Herstellung von sicheren Querungsmöglichkeiten ohne Sichteinschränkungen; MIV an Querungshilfen entschleunigen, damit eine sichere Querung gewährleistet ist

Radschnellverbindung

- Information über den Stand des geplanten Radschnellweges gewünscht

Regelverstöße

- Lösung von mehrfachen Regelverstößen z.B. Rotlichtverstöß an Bedarfs-LSA, Missachtung von Fahrradstraßenregelung etc. durch bauliche Maßnahmen und/oder Kontrollen

Sichteinschränkung

- Bessere Sichtverhältnisse an Kreuzungen schaffen

Verkehrsberuhigung

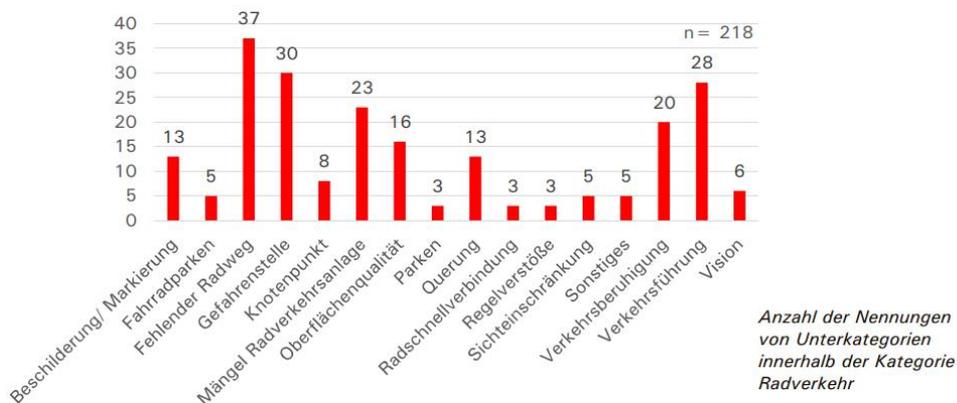
- Verkehrsberuhigung für mehr Verkehrssicherheit z.B. in Form von Fahrradstraßen, Fahrradzonen und T-30-Zonen prüfen und diese Regelungen deutlich machen und kontrollieren

Verkehrsführung

- Überprüfung der Verkehrsführung an Knackpunkten, eventuelle Regeländerungen und bauliche Maßnahmen

Vision

- Shared Space in der Fußgängerzone, Radeln ohne Alter, Förderung von Lastenrädern





Aufenthaltsqualität

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität von öffentlichen Bereichen und Spielplätzen

Beleuchtung

- Verbesserung der Straßenbeleuchtung, Soziale Sicherheit verbessern

Beschilderung/ Markierung

- Klare Beschilderung und Markierungen (z.B. Wartelinien an Rechts-vor-Links-Kreuzungen) schaffen Orientierung

Gefahrenstelle

- Gefahrenstellen erkennen und entschärfen - Bahnhofstunnel umgestalten!

Geschwindigkeit

- Lösung des Problems der Geschwindigkeitsüberschreitung in Wohngebieten, bauliche Barrieren umsetzen

Oberflächenqualität

- Allgemeinere Verbesserung der Straßen, Radwege und Gehwege (Unebenheiten, Wurzeln, loser Belag)





Querung

- Herstellung von sicheren Querungsmöglichkeiten ohne Sichteinschränkungen; MIV um Querungshilfen abbremsen, damit eine sichere Querung gewährleistet ist

Schulwegsicherheit

- Einheitliche Lösung von chaotischen Zuständen an Schulen und Kitas für mehr Sicherheit und Ordnung für alle Verkehrsteilnehmenden

Sichteinschränkung

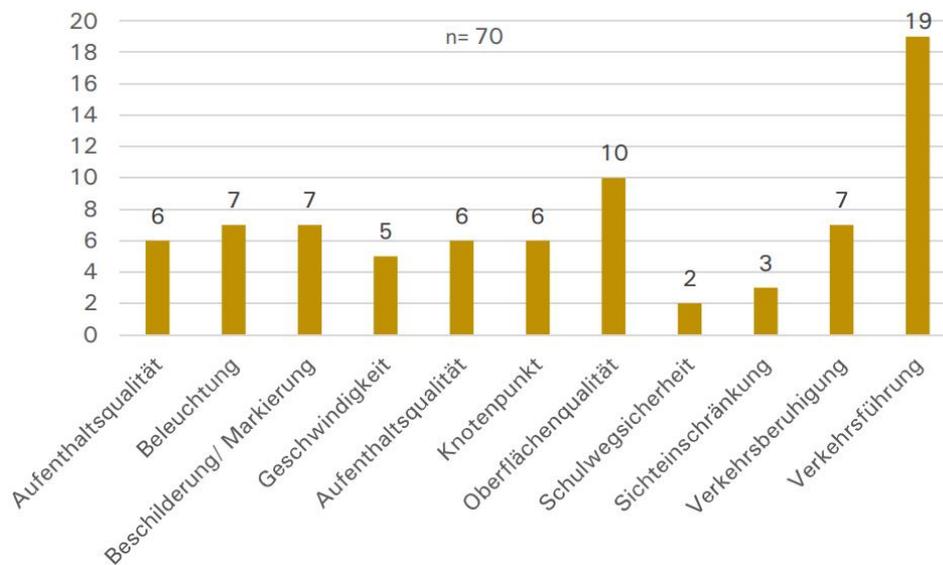
- Bessere Sichtverhältnisse an Haltestellen, Kurven und Kreuzungen schaffen

Verkehrsberuhigung

- Verkehrsberuhigung für mehr Verkehrssicherheit z.B. in Form von T30-Zonen prüfen und diese Regelungen deutlich machen und kontrollieren.
- Shared Space-Ansatz in Bünde integrieren.

Verkehrsführung

- Überprüfung der Verkehrsführung an Knackpunkten, eventuelle Regeländerungen (z.B. Einbahnstraßen) und bauliche Maßnahmen (z.B. Kreisverkehr)



Anzahl der Nennungen von Unterkategorien innerhalb der Kategorie Straßenraumgestaltung

4 Maßnahmensteckbriefe

Steckbriefe Kfz-Verkehr

Maßnahme Kfz-Verkehr 01

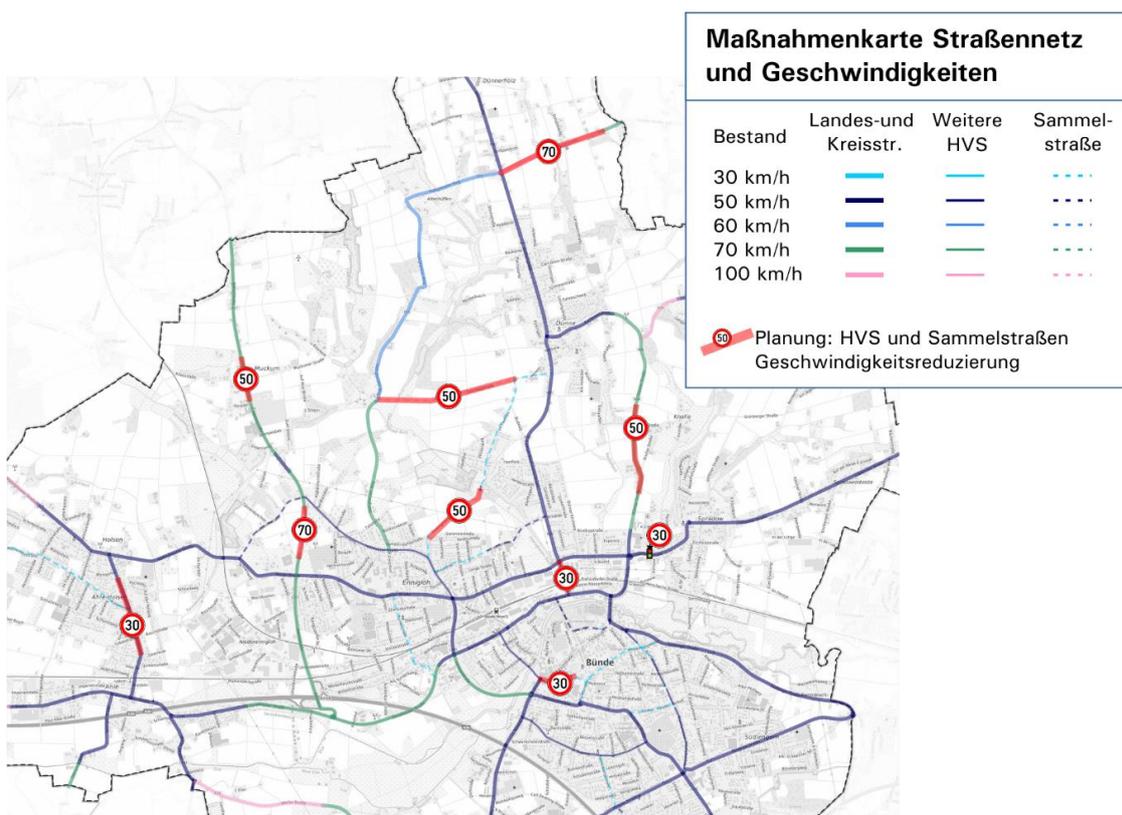
Harmonisierung und Anpassung der Geschwindigkeit



Maßnahmenbeschreibung

Außerhalb der konstanten Umsetzung von Tempo-30-Zonen in Wohngebieten gilt in Bünde auf Hauptverkehrsstraßen die Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Gerade in Straßenräumen von Hauptverkehrsstraßen, die innenstadtnah (z.B. Wasserbreite) geführt werden, sind durch die hohe Verkehrsbelastung gepaart mit Tempo-50 Aufenthalts- und Lebensqualität durch die dominierenden Kfz stark eingeschränkt.

Die Maßnahme sieht vor, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den im Plan markierten Hauptverkehrsstraßen (s.u.) aus städtebaulichen Gründen auf 30 km/h zu reduzieren. Dieses Tempo-Niveau erhöht auf der einen Seite das Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmer (FußgängerInnen und RadfahrerInnen) und mindert die Emissionen. Auf der anderen Seite wird die Reisezeit für Kfz-FahrerInnen durch die Innenstadt spürbar, aber nicht drastisch verlängert, so dass die Nutzung des Hauptverkehrsstraßennetzes attraktiver wird. Dazu ist die Störanfälligkeit des fließenden Verkehrs bei Tempo-30 wesentlich geringer. Der Verkehrsablauf kann auf niedrigerem Niveau verstetigt werden. Nach Umsetzung der Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit ist zu empfehlen, dass regelmäßige Kontrollen durchgeführt werden.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Straßen NRW
- Stadt Bünde
- Kreis Herford



Maßnahme Kfz-Verkehr 02 Ausweitung und Optimierung von Tempo-30-Zonen



Maßnahmenbeschreibung

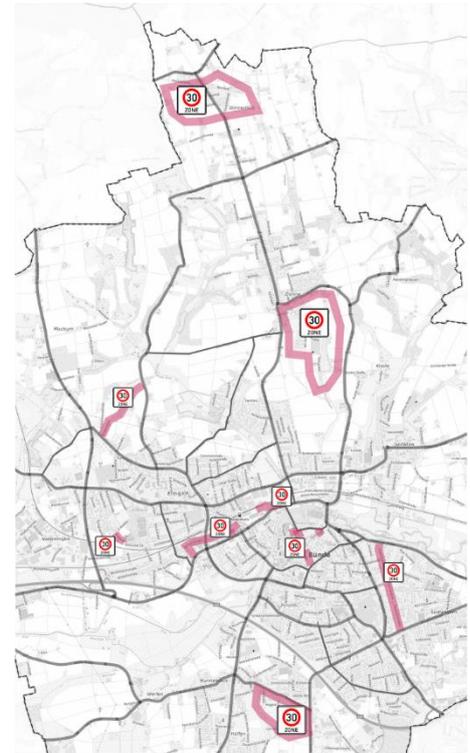
Es wird empfohlen, grundsätzlich alle Straßen in Wohngebieten des Stadtgebietes - abseits des definierten Vorbehaltsnetzes - als Tempo-30-Zonen auszuweisen. Dies ist in Bünde größtenteils der Fall. Lediglich folgende Wohngebiete sollen ergänzt werden:

- Wohngebiet in Dünne südlich der Raiffeisenstr.
- Wohngebiet in Dünnerholz.
- Wohnstraßen südlich Kurt-Schumacher-Str.
- Wohnstraße Wilhelmstr.

Die Erkennbarkeit und Einhaltung der Zonen-Regelung und damit die Akzeptanz sind durch geeignete Maßnahmen zu unterstützen und zu sichern.

Bestehende Tempo-30-Zonen sollen auf ihre Wirksamkeit überprüft werden und bei Bedarf punktuell optimiert werden:

- Versetztes Parken
- Betonung Rechts-vor-Links
- Belagswechsel
- Markierungen
- Geschwindigkeitsdisplays und -kontrollen



— Vorbehaltsnetz
— Sammelstraßen

 **Ausweitung Tempo-30-Zonen**

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Straßen NRW



Maßnahme Kfz-Verkehr 03 Verkehrsberuhigende Maßnahmen im Nebennetz



Maßnahmenbeschreibung

Eine Verkehrsberuhigung dient nachweislich der Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Vermeidung von Lärmbelastigungen und der Erhöhung der Wohnumfeldqualität. Zur Geschwindigkeitsreduzierung können auch mehrere einfache Elemente zusammenwirken, die jeweils für sich genommen weniger wirksam wären:

- Verdeutlichung Rechts-vor-Links-Regelung
- Punktuelle Einengung durch vorgezogene Seitenräume oder seitliche Pflanzenbeete im Einfahrtsbereich oder Fahrbahnteiler als Querungshilfe
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs durch versetztes Parken
- Fahrbahnmarkierung bspw. Piktogramm Achtung Schule oder Kinder an Orten mit besonderer Aufmerksamkeitsanforderung
- Vorgezogene Seitenräume durch sogenannte „Gehwegnasen“.
- Punktuelle Aufpflasterungen oder Belagswechsel



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde



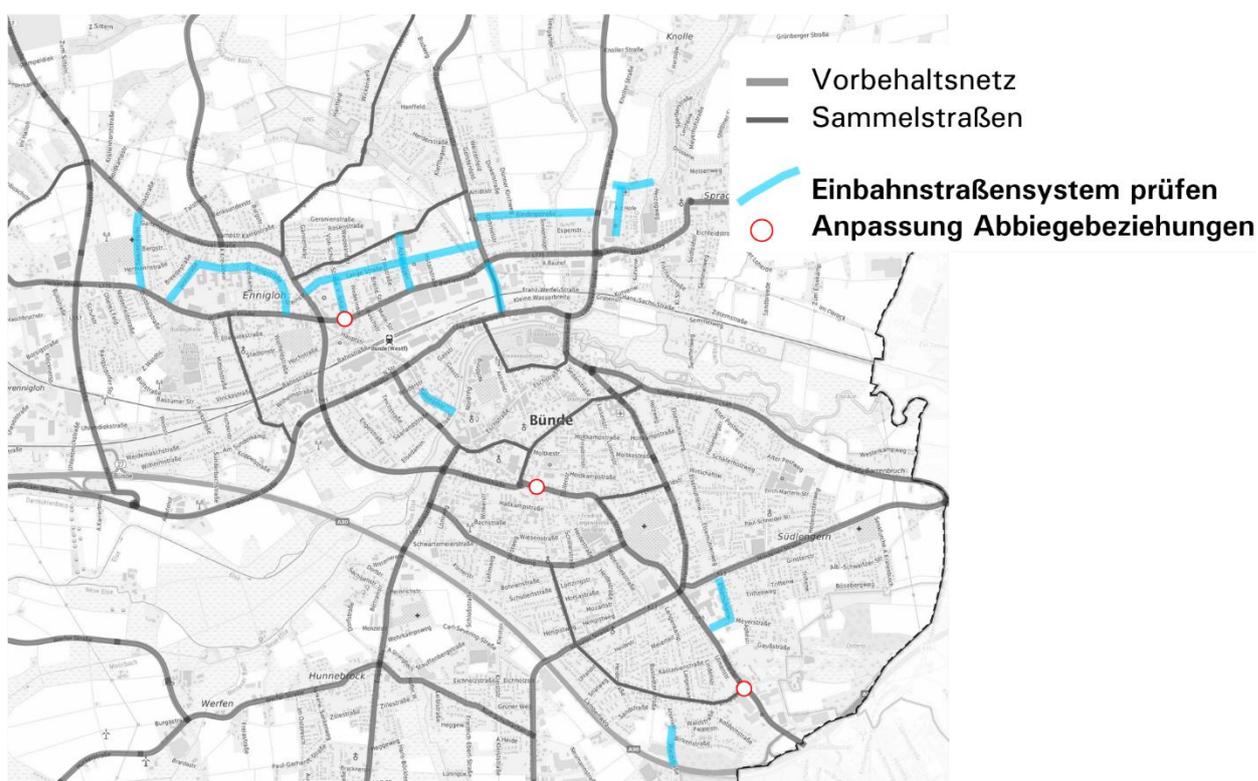
Maßnahme Kfz-Verkehr 04 Verkehrsberuhigung durch verkehrslenkende Maßnahmen



Maßnahmenbeschreibung

Neben baulichen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung kommen auch verkehrslenkende Maßnahmen wie die Einrichtung von Einbahnstraßen, Abbiegeverbote an Knotenpunkten oder die Einrichtung von Fahrradstraßen in Betracht.

Zur Vermeidung von Schleichverkehren bietet sich generell eine Reihe unterschiedlicher Maßnahmen an. Als restriktive Maßnahme kommt im klassischen Sinn eine Sperrung (Durchfahrtsverbot, Anlieger frei) in Betracht, deren Einhaltung – insbesondere bei Schleichwegen – ohne Kontrollen allerdings schwer zu überprüfen ist. Neben Durchfahrtsverboten und Anliegerstraßen (bspw. bei Fahrradstraßen mit Anlieger frei) kommt als weitere restriktive Maßnahme die Einführung einer Einbahnregelung in Betracht. Diese betrifft allerdings auch die Anwohner selbst und kann als negativer Effekt - je nach Situation - durch nötig werdende Umwegfahrten zudem den Anwohnerverkehr verstärken. Zum Schutz von Wohnstraßen sollten daher nach Möglichkeit zunächst „weichere“ Maßnahmen ergriffen werden. Neben der klassischen Einbahnstraße sollte auch die Einrichtung einer „Unechten“ Einbahnstraße mit Verbot der Einfahrt aus einer Fahrtrichtung, aber einer Befahrung auf dem Abschnitt in beide Richtungen geprüft werden. Das Prinzip der gegenläufigen Einbahnstraßen bietet sich vor allem zur Vermeidung von Durchgangsverkehren in Wohnstraßen an (bspw. Ringstraße/Jahnstraße).



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bündel



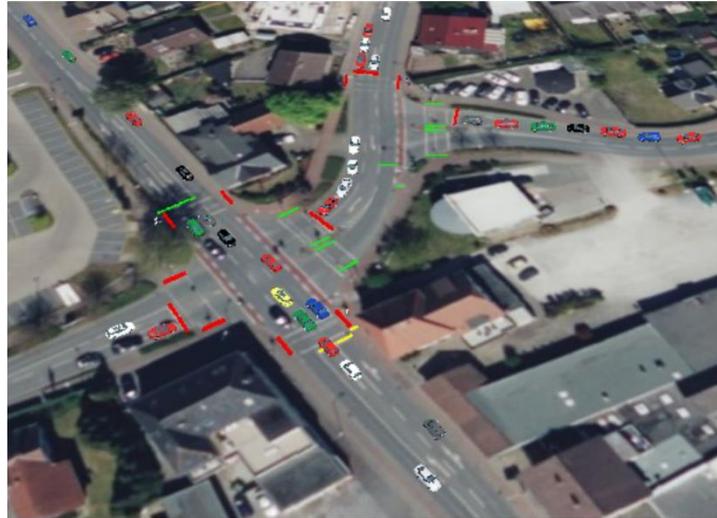
Maßnahme Kfz-Verkehr 05 Verkehrsflussoptimierung



Maßnahmenbeschreibung

Im Bündler Straßennetz kommt es vor allem in den Spitzenstunden an einigen Knotenpunkten zu Rückstau-Erscheinungen.

Durch eine Umverteilung der Grünzeiten an signalisierten Knotenpunkten, eine Anpassung der Umlaufzeiten, eine Koordinierung der Knotenpunkte oder auch durch bauliche und markierungstechnische Maßnahmen können neue Kapazitäten geschaffen werden. Diese werden gezielt an drei, an der Leistungsfähigkeitsgrenze sich befindenden Knotenpunkten, anhand einer Verkehrsflusssimulation untersucht.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure



- Stadt Bünde
- Straßen NRW
- Kreis Herford

Maßnahme Kfz-Verkehr 06 Einrichtung und Anpassung Kreisverkehre



Maßnahmenbeschreibung

Durch den Einsatz von Kreisverkehren können zusätzliche Emissionen durch Halten und Anfahren minimiert werden, da durch einen kontinuierlichen Verkehrsfluss Rückstauereignisse verhindert werden. Kreisverkehre weisen gegenüber signalisierten Kreuzungen sowohl in Bezug auf die Verkehrssicherheit, als auch auf den Verkehrsablauf erhebliche Vorteile auf:

- Verringerung der Konflikte durch fehlende Linksabbiegestreifen,
- Kontinuierlichen Verkehrsfluss (Reduzierung Rückstauereignisse),
- Niedrigere Unfallkosten,
- Geringere Wartungs- und Betriebskosten,
- Brechen die Linearität von Straßenräumen (Gestaltungselement),
- Reduzierung der Geschwindigkeit und
- je nach Verkehrsaufkommen und Verteilung sind Kreisverkehre häufig leistungsfähiger.

An sieben Knotenpunkten in Bünde wird die Prüfung zur Einrichtung eines Kreisverkehres empfohlen (bspw. Dobergstraße/Herforder Straße).

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure



- Stadt Bünde
- Straßen NRW

Maßnahme Kfz-Verkehr 07 Anpassung von vorfahrtgeregelten Knotenpunkten



Maßnahmenbeschreibung

Neben der Verbesserung der Querungssituation für den Fuß- und Radverkehr werden für ausgewählte Knotenpunkte Umgestaltungen empfohlen, die auch zu einer Verbesserung des allgemeinen Verkehrsablaufs für alle Verkehrsteilnehmer führen. Durch eine Umgestaltung zu einem teilsignalisierten Knotenpunkte kann zum Einem die Querung für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden, aber auch das Linkseinbiegen auf die Hauptverkehrsstraße. Insgesamt werden weniger Konflikte erwartet.

Das definierte Straßennetz für den Kfz-Verkehr soll sich auch in der Straßenraumgestaltung widerspiegeln. Entsprechend ist die Anpassung von Vorfahrtregelungen durch bauliche Elemente zu unterstreichen, um unerwünschte Verkehre zu vermeiden.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Straßen NRW



Maßnahme Kfz-Verkehr 08 Gestaltung von Ortseingängen



Maßnahmenbeschreibung

An einigen Ortseingängen in Bünde ist die inner- und außerörtliche Situation schwer erkennbar, was zu einem nicht angepassten Verhalten im Kfz-Verkehr führt. Mit geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen wie bspw. Mittelinseln kann eine Reduzierung der Geschwindigkeiten erzielt werden. Zusätzlich kann eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr integriert werden. Insbesondere beim Wechsel im Außerortsbereich auf eine einseitige Radverkehrsführung ist die Kombination mit einer Fahrbahnverschwenkung und Mittelinsel sinnvoll.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Straßen NRW
- Kreis Herford



Steckbriefe Ruhender Verkehr

Maßnahme Ruhender Verkehr 01

Gemäß dem Beschluss des Rates der Stadt Bünde vom 20.06.2023 ist der Steckbrief Ruhender Verkehr 01 nicht mehr Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2035.

Maßnahme Ruhender Verkehr 02

Gemäß dem Beschluss des Rates der Stadt Bünde vom 20.06.2023 ist der Steckbrief Ruhender Verkehr 02 nicht mehr Bestandteil des Verkehrsentwicklungsplanes 2035.

Maßnahme Ruhender Verkehr 03 Zuwegung und Barrierefreiheit von Parkplätzen



Maßnahmenbeschreibung

Um für den zu erwartenden Nutzer- und Besucherkreis die weitestgehend selbstbestimmte Erreichbarkeit ohne fremde Hilfe zu gewährleisten, sind PKW-Stellplätze in die barrierefreie Gestaltung einzubeziehen.

Dazu zählen:

- Barrierefreie Zuwegung der Parkplätze
- gute Oberflächenbeschaffenheit der Parkierungsanlagen
- (bspw. Sanierung Parkplatz Phillipstraße erforderlich)
- Nachweis von Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen
- Berücksichtigung von Sicherheitstrennstreifen zu Geh- und Radwegen



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- IHK
- Parkhausbetreiber

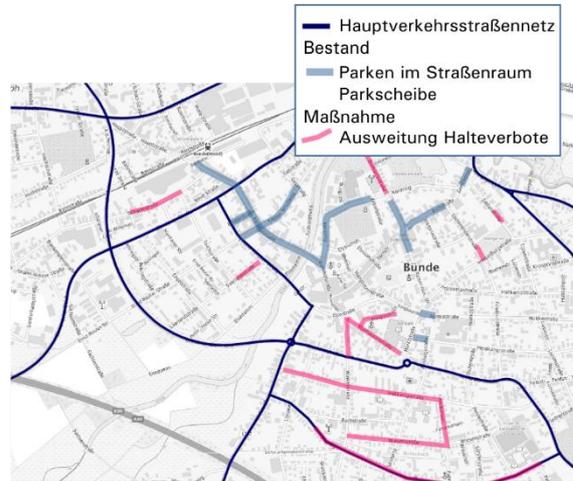


Maßnahme Ruhender Verkehr 04 Ausweitung von Halteverbotszonen



Maßnahmenbeschreibung

Ausreichende Sichtbeziehungen sind durch ein kontrolliertes Halteverbot sicherzustellen. Insbesondere im Bereich der Schulen sowie im Zuge von neu einzurichtenden Fahrradstraßen ist das Parken zu regulieren.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- IHK



Maßnahme Ruhender Verkehr 05 Umgestaltung Stellplätze

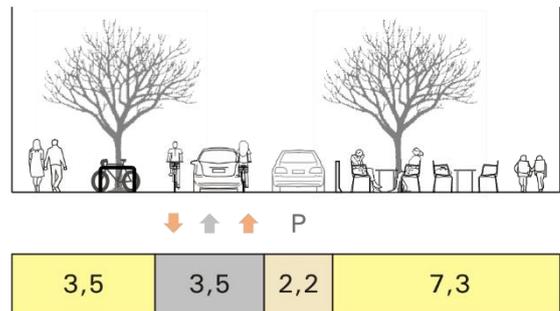


Maßnahmenbeschreibung

Durch die (temporäre) Umnutzung von Pkw-Stellplätzen bietet sich die Möglichkeit, Aufenthaltsbereiche zu schaffen und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.



Mögliche Umgestaltung der Bahnhofsstraße



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik



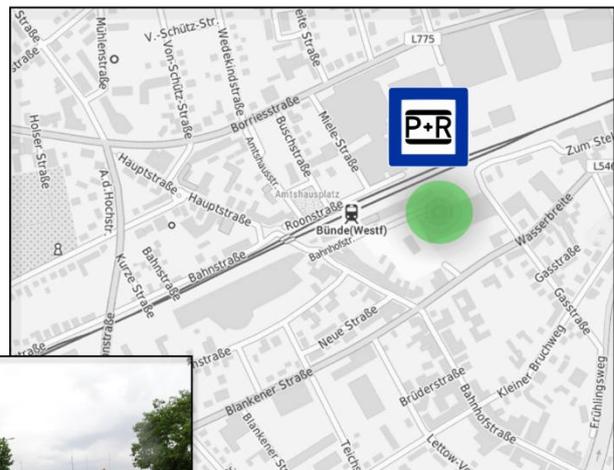
Maßnahme Ruhender Verkehr 06 Ausbau P+R am Bahnhof



Maßnahmenbeschreibung

Um dem Mehrbedarf an Pkw-Stellplätzen am Bahnhof gerecht zu werden ist angedacht auf dem P+R-Parkplatz an der Straße "Am Stellwerk" eine Parkpalette zu realisieren.

Die Gestaltung soll im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbs zur Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes erfolgen.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik



Maßnahme Ruhender Verkehr 07 Attraktivierung Mitfahrerparkplatz



Maßnahmenbeschreibung

Die Förderung von Fahrgemeinschaften sollte in Bünde weiterhin verfolgt werden. Dazu zählt auch, dass künftig nicht nur der Umstieg von einem Auto in das andere Auto möglich ist, sondern auch die An- und Abfahrt mit dem ÖPNV und Fahrrad verbessert wird.

- Eine zusätzliche Haltestelle ist bei einer Erweiterung des Stadtbusses in Richtung Ahle/Holsen zu prüfen.
- Aufgrund der Vandalismusgefahr sind für den Radverkehr vorwiegend diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten z.B. Radboxen/Radkäfig und etwa 5 Radbügel vorzusehen.

Lage Mitfahrerparkplatz in Bünde



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- Straßen NRW
- Aufgabenträger ÖPNV



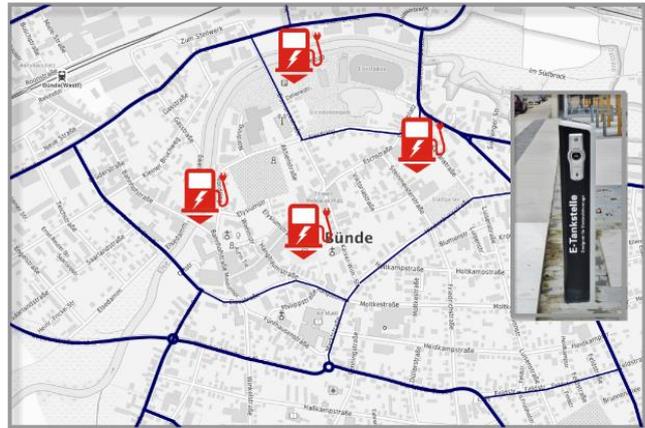
Maßnahme Ruhender Verkehr 08 Ausbau E-Ladesäulennetz



Maßnahmenbeschreibung

Das öffentlich zugängliche E-Ladesäulennetz ist so auszubauen, dass der prognostizierte Bedarf gedeckt werden kann. Ebenso sind Lösungsansätze u.a. für das Thema „Kosten beim Parken/Laden“ im öffentlichen Straßenraum zu entwickeln. Als erster Schritt wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur an wichtigen öffentlichen Zielen (z.B. Rathaus) und intermodalen Schnittstellen (z.B. Bahnhof und Mitfahrerparkplatz) empfohlen. Dabei ist es anzustreben, private Akteure an Standorten mit hohem Bedarfspotential zur Errichtung weiterer Ladesäulen zu motivieren.

Vorhandene Ladesäulen in Bünde



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik



Steckbriefe Radverkehr

Maßnahme 01

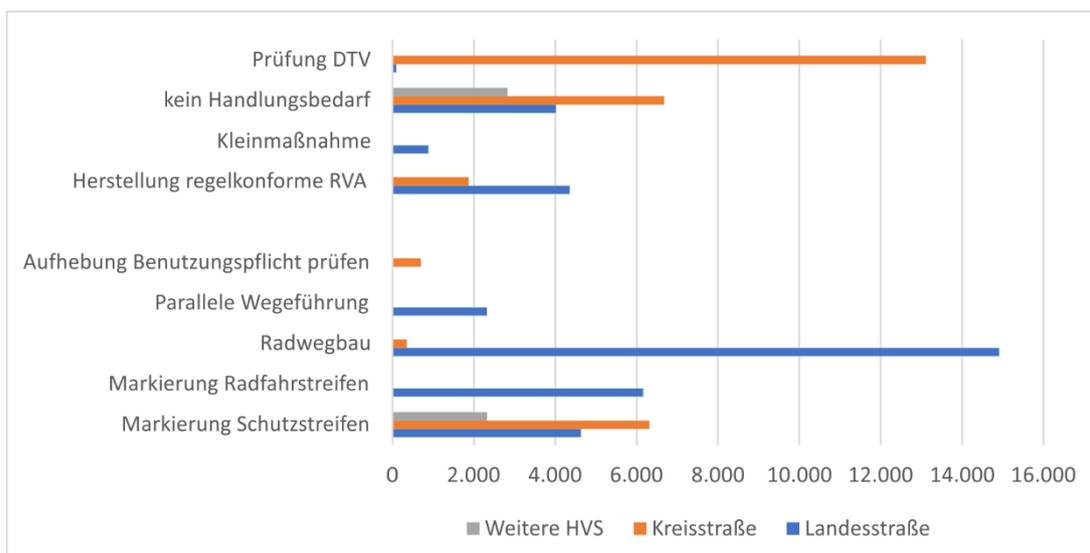
Durchgängige und sichere Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

Maßnahmenbeschreibung

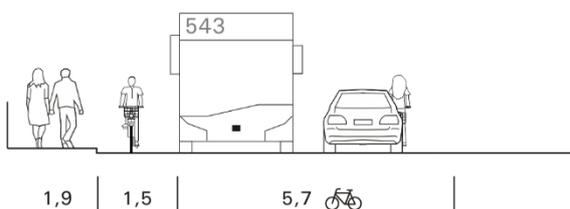
In Bünde wurde für alle Hauptverkehrsstraßen die Radverkehrsführung anhand der ermittelten Verkehrsstärke sowie der zulässigen Geschwindigkeit bewertet und Maßnahmenempfehlungen formuliert. An Hauptverkehrsstraßen sind Radfahrende aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens besonders schutzbedürftig. Es werden ebenfalls Maßnahmen zur Optimierung des Bestands an HVS aufgeführt (bspw. Führungshilfe markieren.)

Die Maßnahmenempfehlungen reichen von Markierung von Schutz- oder Radfahrstreifen über den Bau von neuen Radwegen oder auch die Prüfung von parallelen Wirtschaftswegen, wenn hier bereits gut nutzbare Wege vorhanden sind.

Vor allem Landesstraßen weisen fehlende Radwege auf, an Kreisstraßen wird an vielen Abschnitten die Markierung von Schutzstreifen empfohlen.



Variante I: Markierungslösung im Bestand, Schutzstreifen einseitig



Holzhauser Straße

Die durchgängige einseitige Markierung eines Schutzstreifens sowie einer Fahrradpiktogrammreihe lassen sich kurzfristig umsetzen und tragen zu einer Verbesserung der Radverkehrsführung bei.

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC
- Kreis Herford
- Straßen NRW



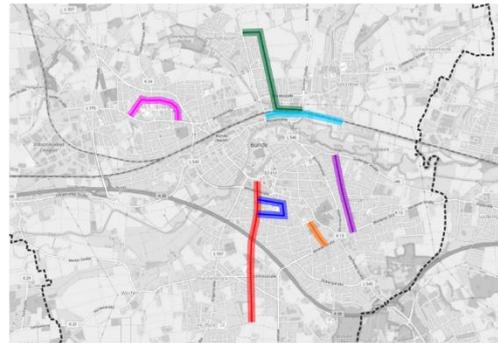
Maßnahme 02 Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Maßnahmenbeschreibung

Auf den verschiedenen Abschnitten wird die Einrichtung einer Fahrradstraße bzw. Fahrradzone aufgrund der Netzfunktion zur Bevorrechtigung des Radverkehrs empfohlen. Eine Vorfahrtberechtigung an den Knotenpunkten sowie die Schaffung einer gut befahrbaren Oberflächenqualität gehen mit der Maßnahme einher. Die Einrichtungen von Fahrradstraßen/zonen ist gesamtstädtisch zu betrachten. Ggf. sollte ein Konzept für Fahrradstraßen/zonen erarbeitet werden, in dem die Standards für künftige Fahrradstraßen definiert werden.



- Friedrich-Ebert-Straße/Schlossstraße/Winkelstraße
- Haßkampstraße/Fahrenkampstraße/Wiesenstraße
- Papendiekstraße
- Jahnstraße/Ringstraße
- Franz-Werfel-Straße/Dünner Kirchweg/Hanfelf
- Grabenstraße/Kleine Wasserbreite
- Elsemühlenweg



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC

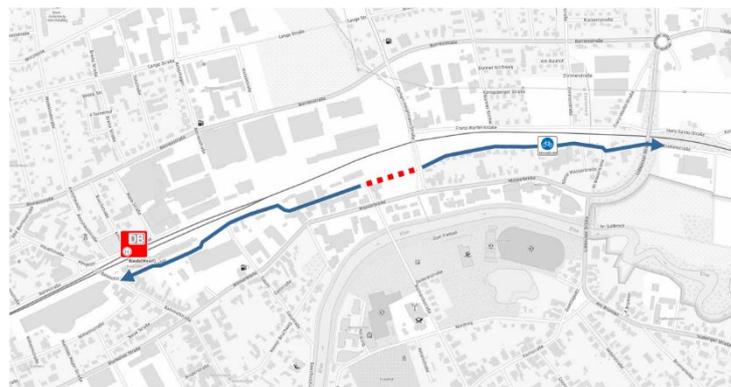


Maßnahme 03 Lückenschluss Bahnhof - Kleine Wasserbreite

Maßnahmenbeschreibung

Zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Bahnhofs für den Radverkehr wird eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen der Straße Am Stellwerk sowie der Gerhart-Hauptmann-Straße und kleine Wasserbreite angestrebt. Der Lückenschluss ermöglicht ein durchgängiges Radwegenetz parallel zur Hauptverkehrsstraße.

- - - Lückenschluss
- Verbindung Bahnhofstraße/
Zum Stellwerk/
Kleine Wasserbreite/
Grabenstraße



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC



Maßnahme 04 Autofreier Bahnhofstunnel

Maßnahmenbeschreibung

Der Bahnhofstunnel weist für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion auf. Der Bahnhofstunnel ist Bestandteil des Radverkehrsnetzes und soll von allen Radfahrenden sicher befahrbar sein. Dies ist nur unter Wegnahme des Autoverkehrs möglich. Die Auswirkungen für den Autoverkehr sollten im Rahmen eines Verkehrsversuch evaluiert werden. Für die Akzeptanz der Maßnahme ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit wichtig.

 Autofreier Bahnhofstunnel

 Wichtige Anbindung an das Radwegenetz



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC



Maßnahme 05 Verdichtung Radverkehrsnetz

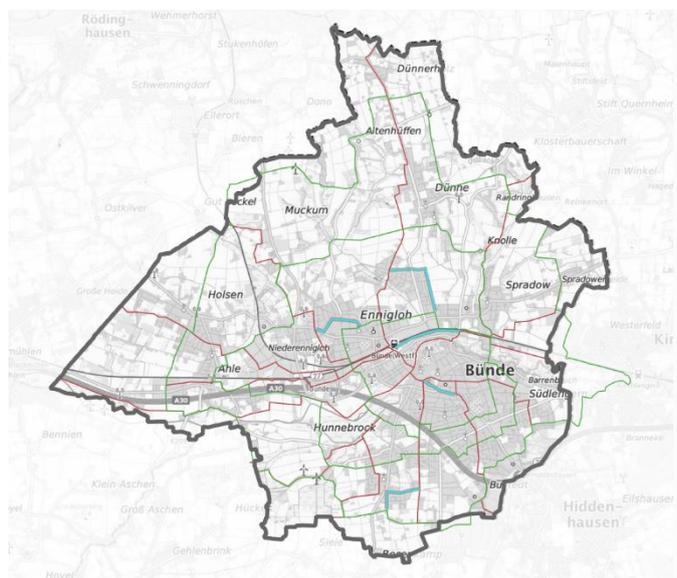
Maßnahmenbeschreibung

Das Radverkehrsnetz soll auf relevanten Routen des Radverkehrs verdichtet werden, um Lücken zu schließen und die radfahrerfreundlichsten Verbindungen in einer guten Qualität auszuweisen. Auf den Abschnitten sind Maßnahmen zur Sicherstellung einer sicheren und komfortablen Radverkehrsführung (bspw. Fahrradstraßen) vorgesehen. Eine Anpassung der Wegweisung ist entsprechend vorzunehmen.

 Radverkehrsnetz Ringe

 Radverkehrsnetz Linien

 Netzergänzung



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC

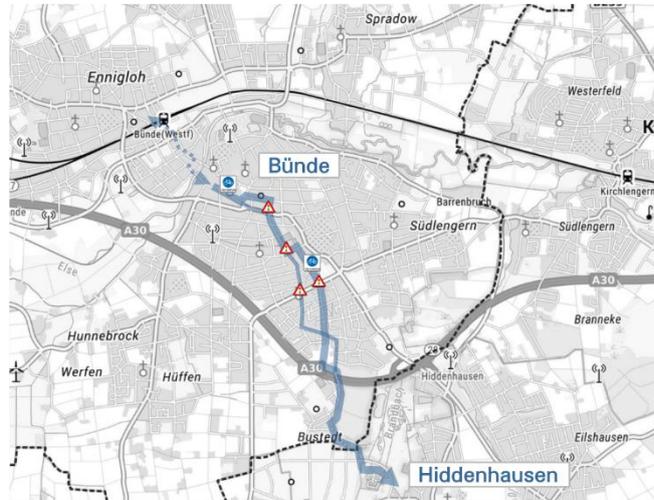


Maßnahme 06 Radschnellverbindung Bünde - Hiddenhausen - Herford

Maßnahmenbeschreibung

Für die Stadt Bünde wird derzeit eine mögliche Trassenverbindung Bünde – Hiddenhausen – Herford untersucht. Die derzeitigen Planungen sehen einen Anschluss in Bünde am Museumsplatz vor. Langfristig sollte eine Weiterführung in Richtung Bahnhof fokussiert werden.

- Vorzugsvariante
- - - Kleinräumige Untervariante
- - - - - Verlängerung in Richtung Bahnhof
-  Vorhandene bzw. Empfehlung Einrichtung Fahrradstraße/Zone
-  Querungsbedarf



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC
- Kreis Herford



Maßnahme 07 Optimierung und Schaffung sicherer Querungsanlagen

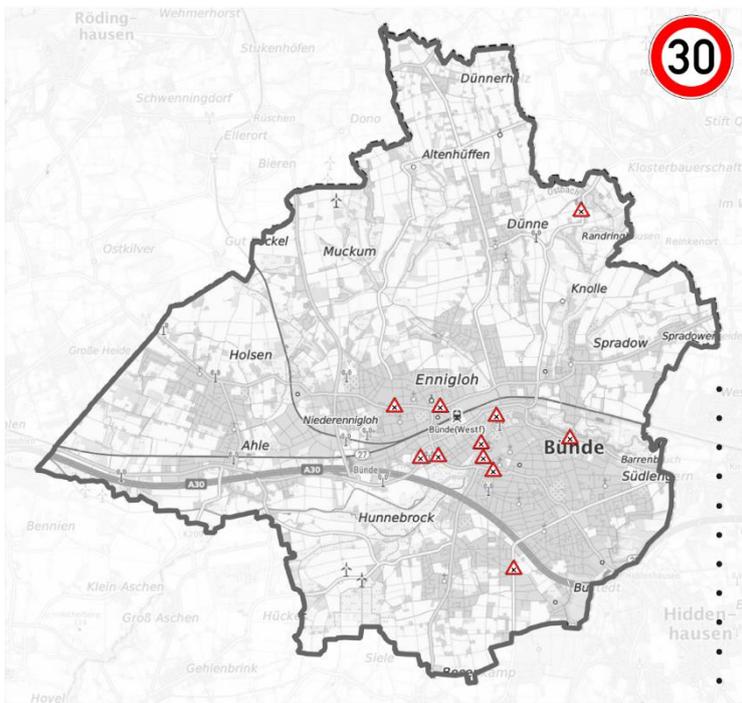
Maßnahmenbeschreibung

Um einem Querungsbedarf nachzukommen, ist die Anordnung von Querungshilfen sinnvoll. Querungshilfen können sowohl punktuell – bspw. zur Unterstützung einer wichtigen Wegeverbindung als auch in regelmäßigen Abständen – wenn ein linearer Querungsbedarf besteht – eingesetzt werden. Es sind gute Sichtverhältnisse zwischen Kfz- und querendem Fuß- und Radverkehr sicherzustellen. Hier können gewisse Synergieeffekte mit dem Fußverkehr erreicht werden.



Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit für den Radverkehr kommen verschiedene Maßnahmen in Betracht:

- Mittelinsel
- Markierungslösungen
- bauliche Aufplasterungen zur Bevorrechtigung des Radverkehrs
- Geschwindigkeitsreduzierung für den Kfz-Verkehr
- Verbesserung der Sichtbeziehungen



- Bäderstraße - Querung Nebennetz
- Südlenger Str./Elsemühlenweg/Semmelstr.
- Bismarckstraße - Querung Elsedamm
- Elsedamm/Bahnhofsstraße
- Kurt-Schumacher-Straße/Weseler Straße
- Wittekindstraße/Winkelstraße
- Ernst-Reuter-Straße/Levisonstraße
- Osnabrücker Straße/Sachsenstraße
- Holser Straße/Turnerstraße
- Borriesstraße/Von-Schütz-Straße
- Elsestraße/Klinkstraße

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Straßen NRW
- Kreis Herford



Maßnahme 08 Regelkonforme Führung an Kreisverkehren

Maßnahmenbeschreibung

An innerörtlichen Kreisverkehren soll der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt werden.

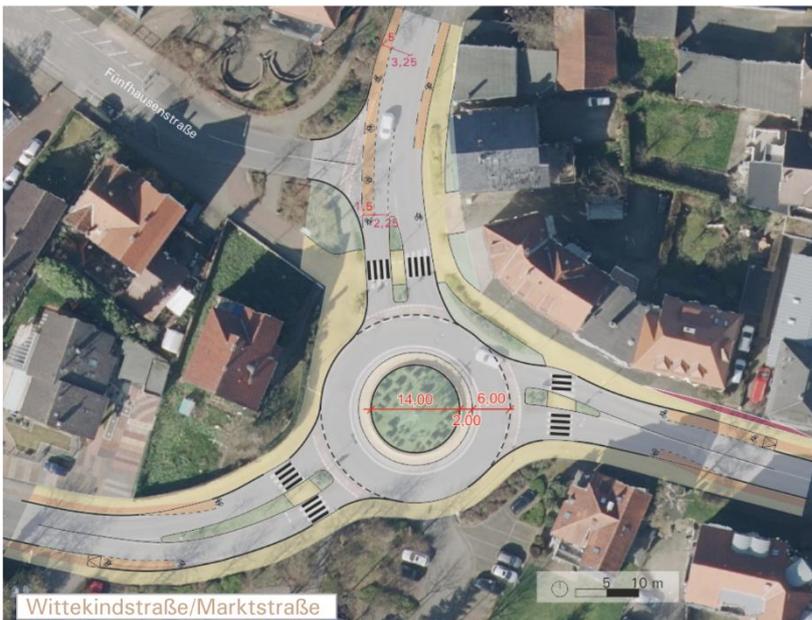
Sofern eine Führung im Seitenraum erfolgt, sind in den Zufahrten neben Fußgängerüberwegen Radfahrerfurten anzulegen.

Furten sind durch Rotmarkierungen zu verdeutlichen. An Zweirichtungswegen sollte zusätzlich eine Beschilderung auf die besondere Gefahrensituation hinweisen.



Handlungsbedarf besteht an den Kreisverkehren in Bünde:

- Wittekindstraße/Marktstraße
- Wittekindstraße/Klinkstraße
- Lübbecker Str./Meyerhofstr.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Straßen NRW
- Politik
- ADFC



Maßnahme 09 Anpassung signalisierter Knotenpunkte

Maßnahmenbeschreibung

Ziel der Radverkehrsplanung an Knotenpunkten ist es, ein Angebot für Radfahrende zu schaffen, damit diese möglichst sicher, schnell und komfortabel fahren können. Dabei müssen gestalterische und signaltechnische Aspekte berücksichtigt werden:

- ARAS (Aufgeweitete Radaufstellstreifen)
- gestaffelte Haltelinien
- kurze Umlaufzeiten
- Führungshilfen am Knotenpunkten
- Eigenständige Radfahrersignale
- Grünpfeil für Radfahrende



Handlungsbedarf besteht an den signalisierten Knotenpunkten in Bünde:

- Engerstraße/Kurt-Schumacher-Straße
- Brunnenallee/Herforder Straße/Mindener Straße
- Brunnenallee/Mindener Straße
- Lübbecke Straße/Wasserbreite
- Wasserbreite/Bismarckstraße
- Borriesstraße/Levisonstraße
- Osnabrücker Straße/Sunderbachstraße
- Hansastrasse/Holzhauser Straße
- Borriesstraße/Gerhart-Hauptmann-Straße
- Elsestraße/Elsedamm/Lettow-Vorbeck-Straße
- Levisonstraße/Blankener Straße
- Weseler Straße/Dobergstraß
- Elsestraße/Fünfhausenstraße

Am Knotenpunkt Engerstraße/Kurt-Schumacher-Straße soll die Radverkehrsführung durch eine sichtbare Markierung im Knotenpunkt verbessert werden.

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC
- Kreis Herford
- Straßen NRW



Maßnahme 10 Beseitigung punktueller Hindernisse

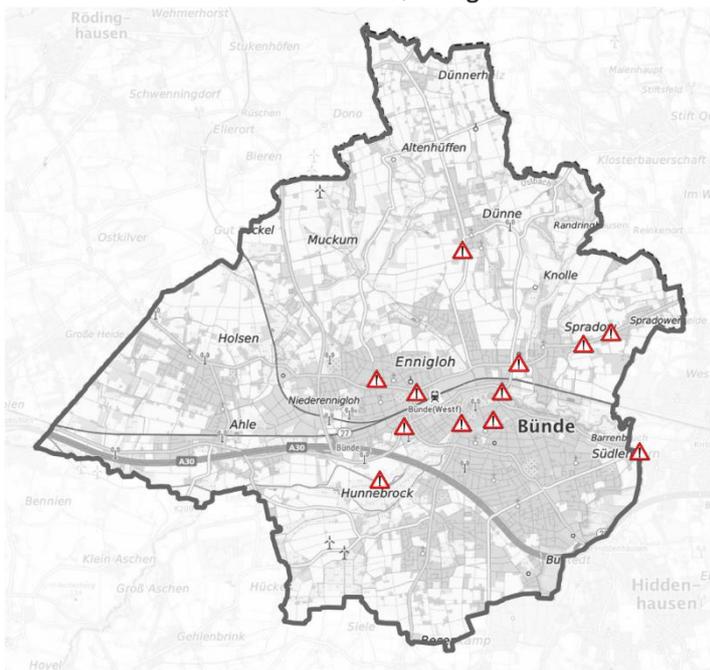
Maßnahmenbeschreibung

Die Grundprinzipien und wichtige Vorgaben der Barrierefreiheit haben auch Auswirkungen auf Planungen für den Radverkehr. Poller sollten reflektierend sein und eine ausreichende Durchlassbreite gewährleisten (1,50 m).

Ohnehin schmale Radwege sollten durch einen regelmäßigen Grünschnitt (bspw. entlang Osnabrücker Straße und Lübbecke Straße) freigehalten werden.



schmale Umlaufsperrung in Bünde



Punktuelle Handlungsbedarfe bestehen in Bünde an folgenden Knotenpunkten und Strecken:

- Lübbecke Straße/Kösliner Straße
- Lübbecke Straße/Schweriner Straße
- Lübbecke Straße/Virchowstraße
- Südlenger Straße (nördlich Kreisverkehr)
- Heinestraße
- Schulzentrum Ennigloh
- Zuwegung Hauptstraße ab Borriesstraße/Levisonstraße
- Lübbecke Straße/Elsedamm

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Stadt Bünde
- Straßen NRW



Maßnahme 11 Oberflächenanierung Radverkehrsverbindungen

Maßnahmenbeschreibung

Auf Basis einer Bestandsanalyse sind einzelne Abschnitte von wichtigen Alltagsradwegeverbindungen sukzessive zu erneuern. Die Umsetzung definierter Qualitätsstandards ist dabei zu berücksichtigen. Außerdem ist zu beachten, dass durchgängige Oberflächenenerneuerungen umgesetzt werden. Sofern möglich, sind Oberflächenarbeiten im Zusammenhang mit anderen baulichen Maßnahmen zu verbinden.

Punktuelle Hindernisse durch Schlaglöcher o.Ä. wurden ebenfalls aufgenommen.

Bei der Bestandsanalyse wurden für alle Radwegeverbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen Handlungsempfehlungen formuliert (bspw. Dünner Straße). Betroffen sind aber auch Routen des Nebennetzes (bspw. Schloßstraße).

Radwege mit guter Oberflächenbeschaffenheit



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC
- Kreis Herford

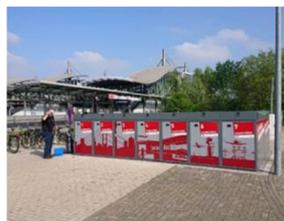


Maßnahme 12 Anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen

Maßnahmenbeschreibung

Abstellanlagen an den Quell- und Zielorten der Radfahrer sowie an ÖPNV-Umsteigepunkten in einer entsprechenden Anzahl und Qualität sind ein wesentliches Element der Förderung des Radverkehrs. Das Fehlen geeigneter Abstellplätze wird aus Nutzersicht häufig als Hemmnis für eine verstärkte Radnutzung genannt.

Grundsätzlich soll an allen wichtigen Infrastrukturzielen (Schulen, Verwaltungsgebäude, Freizeiteinrichtungen), an Einkaufsstätten, in Nahversorgungsbereichen und in den Innenstädten, bei Arbeitgebern, an wichtigen Haltepunkten des ÖV sowie im Wohnumfeld eine ausreichende und qualitativ gute Ausstattung mit Radabstellanlagen gegeben sein.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Politik
- ADFC



Maßnahme 13 Fahrradkultur

Maßnahmenbeschreibung

Die Stärkung des Radverkehrs bedeutet eine Gesundheitsförderung, Stärkung der lokalen Nahversorgung, Entlastung vom Kfz-Verkehr und damit die Reduktion von Luftschadstoffen, CO₂ und Lärm. Diese positiven Effekte des Radverkehrs sollen Bestandteil des Marketings und der Öffentlichkeitsarbeit sein, ebenso wie der Aspekt, dass Radfahren Spaß macht.

Folgende Maßnahmen können die Fahrradnutzung positiv beeinflussen:

Etablierung Lastenradverleih
Fahrradförderung an Schulen
Betriebliches Mobilitätsmanagement
Öffentlichkeitsarbeit **Informationsübermittlung**
Bewusstseinsstärkung **Radzählstellen**
Serviceangebote



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- ADFC



Steckbriefe Fußverkehr

Maßnahme Fußverkehr 01 Regelkonforme Gehwege an Hauptverkehrsstraßen

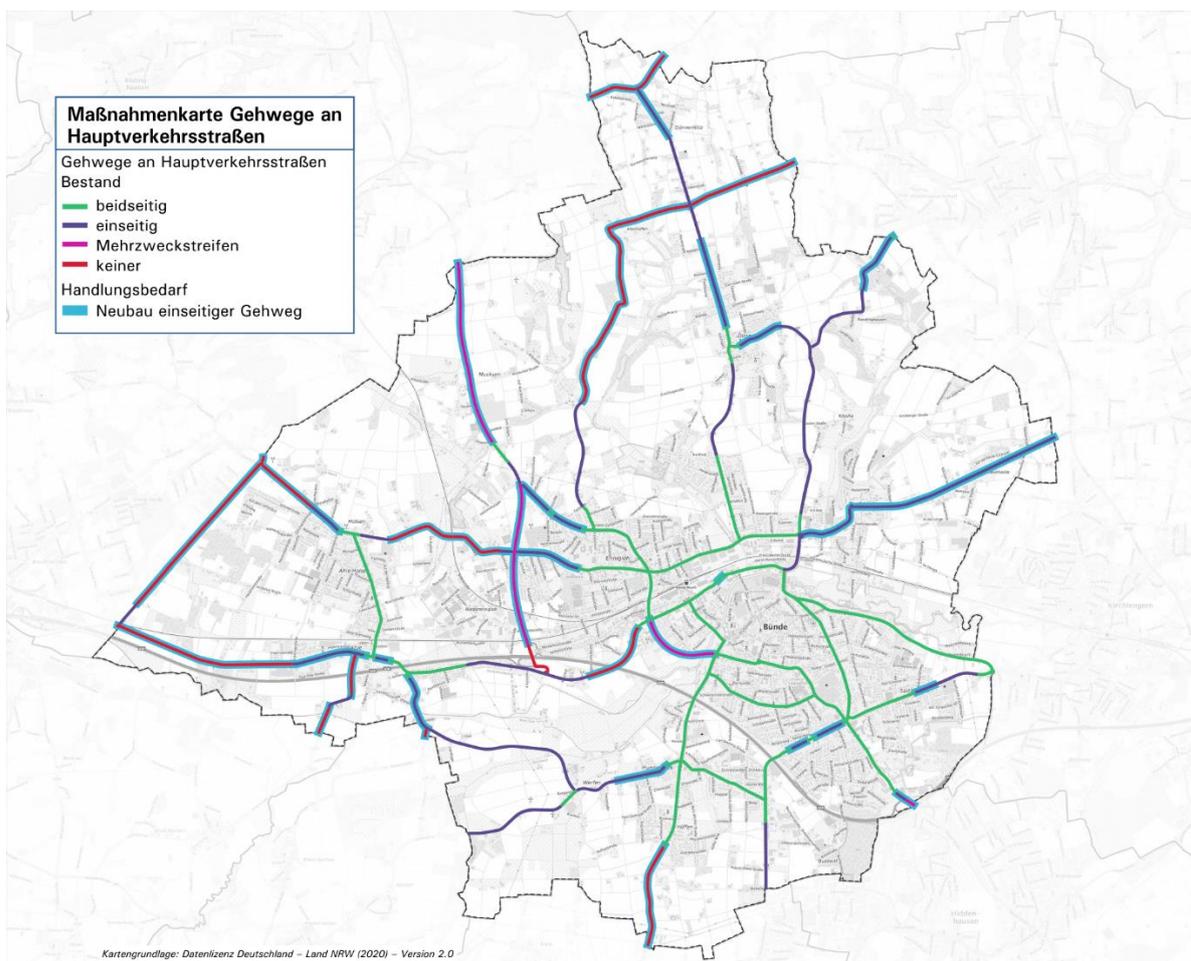


Maßnahmenbeschreibung

Die Stadt Bünde hat das Ziel, an dem definierten Hauptverkehrsstraßennetz innerorts beidseitige barrierefreie Gehwege vorzuhalten. Außerorts sollte zumindest einseitig ein Gehweg vorhanden sein. Insgesamt ergibt sich im Bänder Straßennetz ein Handlungsbedarf an 45 % des Straßennetzes.

Entsprechend den räumlichen Möglichkeiten und orientiert an den Vorgaben der EFA empfiehlt es sich, ein oder mehrere Programme aufzustellen, in denen das Gehwegenetz in Bünde sukzessive verbessert wird und die vorhandenen Gehwege in einer ausreichenden Breite und Oberflächenqualität hergestellt werden.

Eine regelmäßige Reinigung bzw. Winterdienst sollte im Rahmen des Alltagsgeschäftes im gesamten Gehwegenetz stattfinden. Zur Steigerung der Straßenraumqualität sowie der Sicherheit sollten alle Gehwege auf Möglichkeiten und Bedarf von zusätzlichem Straßengrün sowie auf eine ausreichende Beleuchtung geprüft werden.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Straßen NRW
- Stadt Bünde
- Kreis Herford



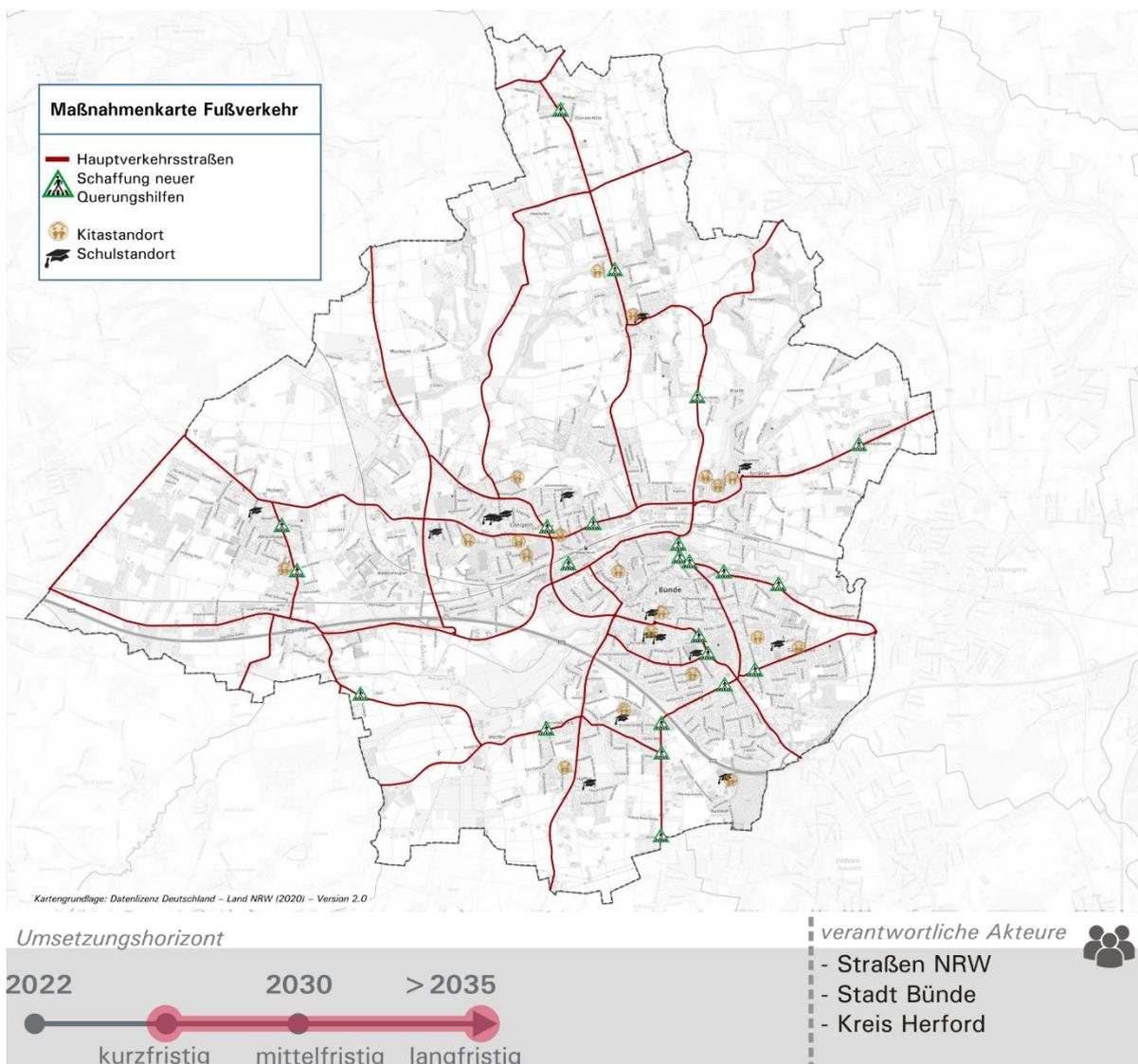
Maßnahme Fußverkehr 02 Einrichten und Optimierung von Querungshilfen



Maßnahmenbeschreibung

Querungshilfen erleichtern dem Fuß-, aber auch dem Radverkehr das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Besonders für schwächere Verkehrsteilnehmende sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. Besonders auf wichtigen Wegebeziehungen und Hauptverkehrsstraßen besteht in Bünde diesbezüglich noch Handlungsbedarf. In der folgenden Karte sind die während der Analyse und dem Beteiligungsverfahren festgestellten fehlenden Querungsstellen verortet.

Zudem ergibt sich für bereits vorhandene Querungsstellen Handlungsbedarf in Bezug auf die Sichtbeziehungen und den barrierefreien Ausbau.



Maßnahme Fußverkehr 03 Nahmobilitätsfreundliche Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen



Maßnahmenbeschreibung

Wegen der besonderen Schutzbedürftigkeit kommt den Belangen des Fußverkehrs in der Gestaltung und Planung von Knotenpunkten und Lichtsignalanlagen eine hohe Bedeutung zu. Neben langen Wartezeiten an Lichtsignalanlagen sind insbesondere Mängel wie Umwege und zu schmale Mittelinseln zu vermeiden.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure



- Stadt Bünde
- Straßen NRW
- Kreis Herford

Maßnahme Fußverkehr 04 Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten



Maßnahmenbeschreibung

Die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit für Kfz trägt maßgeblich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduzierung von Unfällen bei. Dies kommt besonders dem Fußverkehr zu Gute, weshalb insbesondere in den Wohngebieten max. 30 km/h als Tempolimit empfohlen werden. Zudem sollte dies durch entsprechende bauliche Maßnahmen im Straßenraum verdeutlicht werden. In Abschnitten mit erhöhtem Fußgängerverkehr - z. B. in den Ortskernen - sollte auch auf Hauptverkehrsstraßen eine Reduzierung der erlaubten Höchstgeschwindigkeit erfolgen.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure



- Stadt Bünde
- Straßen NRW
- Kreis Herford
- Polizei

Maßnahme Fußverkehr 05 Kindergerechte Verkehrsplanung



Maßnahmenbeschreibung

Wichtige Aspekte eines kindergerechten Verkehrs(-ablaufs) sind

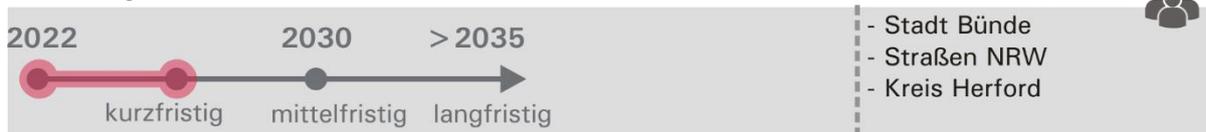
- niedrige Kfz-Geschwindigkeiten,
- kurze Wartezeiten an Lichtsignalanlagen,
- begreifbare Steuerungen mit möglichst konstanten Phasenfolgen sowie
- zusätzliche Querungsstellen an für Kinder bedeutenden Wegebeziehungen.

Über die genannten Einzelmaßnahmen an Verkehrsanlagen hinaus sind die Ansprüche von Kindern an ihr weiteres Umfeld in der Planung zu berücksichtigen:

- Platz für Aufenthalt und Kinderspiel auch in Straßenräumen im direkten Wohnumfeld.
- Nahgelegene und sicher erreichbare Spiel-/Bolzplätze.
- Sichere Wege zur Kindertagesstätte und zur Schule zu Fuß und mit dem Fahrrad.

Für die flächenhafte, sichere Erreichbarkeit von Schulen gibt es seit Jahren das Planungsinstrument der Schulwegpläne.

Umsetzungshorizont



Maßnahme Fußverkehr 06 Schulwegplanung



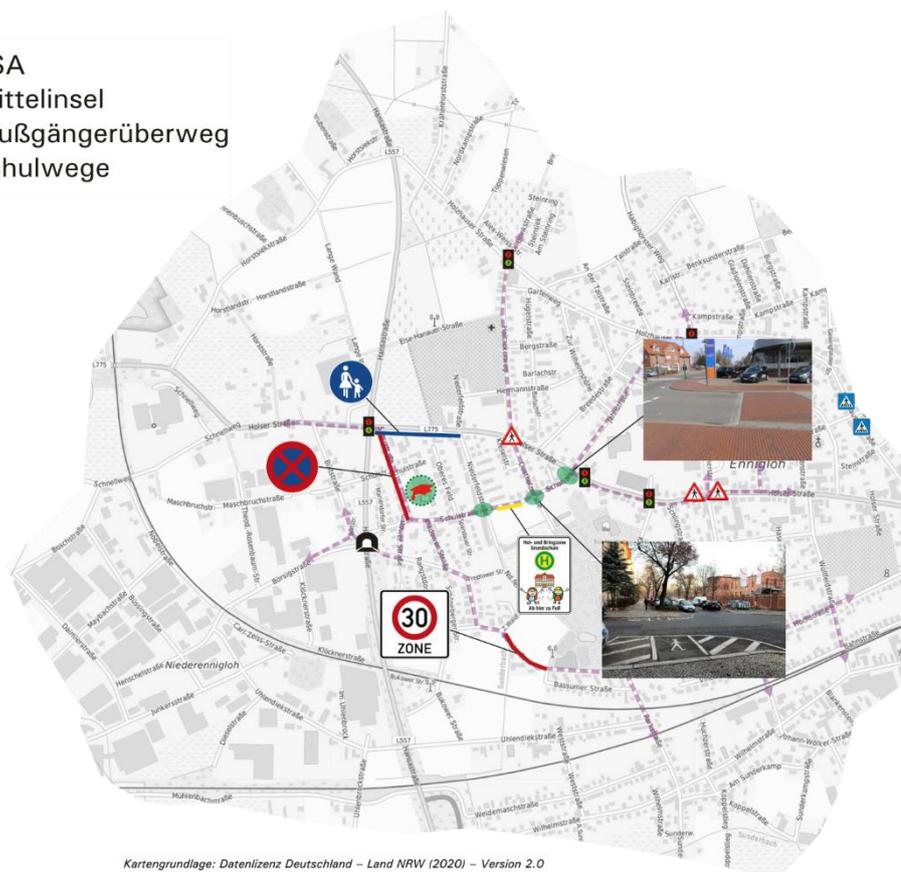
Maßnahmenbeschreibung

Da durch die Anforderungen an das Schulumfeld komplexe Aufgaben und Zusammenhänge erforderlich werden, ist zu empfehlen, an Grund- und weiterführenden Schulen ein verkehrliches Gesamtkonzept anzuwenden, bei dem mehrere Themen wie Eltern-Haltestellen und Kfz-Verkehrsführung, Querungsbedarf und Fahrradabstellanlagen behandelt werden.

Als Beispiel werden hier für die Grundschule in Ennigloh Maßnahmen aufgezeigt, die sich gegenseitig bedingen und in Varianten abgewogen werden können:

- Einrichtung einer Elternhaltestelle direkt an der Schulstraße
- Einrichtung barrierefreie Gehwege an der Holser Straße
- Markierung Piktogramm Tempo 30 im direkten Umfeld der Schule
- Einrichtung Halteverbotszone an der Schulstraße zum Freihalten von Sichtbeziehungen
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Geschwindigkeitsdämpfung) an den Einmündungen
- Kurzfristige Markierung von Gehwegvorstreckungen/Gehwegüberfahrten
- Einrichtung ausreichender und moderner Fahrradabstellanlagen
- Das Zufußgehen unterstützen durch Maßnahmen wie „Walking-Bus“

- Vorhandene LSA
- ▲ Vorhandene Mittelinsel
- ▲ Vorhandener Fußgängerüberweg
- ➔ Empfohlene Schulwege



Kartengrundlage: Datenlizenz Deutschland – Land NRW (2020) – Version 2.0

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Straßen NRW
- Grundschule Ennigloh



Maßnahme Fußverkehr 07 Altengerechte Verkehrsplanung



Maßnahmenbeschreibung

Die Ansprüche älterer Menschen sind:

- Gute Erreichbarkeit und Erkennbarkeit von Verkehrsanlagen
- Kombination optischer und akustischer Informationen
- Stärkung des Nahbereichs, kurze Wege
- Vermeidung zu großer Komplexität der Verkehrsanlagen
- Generell niedrigere Geschwindigkeiten im Fahrzeugverkehr
- Trennung der Verkehrsarten (zum Beispiel Zufußgehende und Radfahrende)

Anzustreben sind außerdem verständliche und übersichtliche Informationen in der Wegweisung. Weiterhin spielt die Frage der sozialen Sicherheit zum Beispiel durch ausreichende Straßenbeleuchtung eine wesentliche Rolle.



Maßnahme Fußverkehr 08 Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Bahnhofstraße

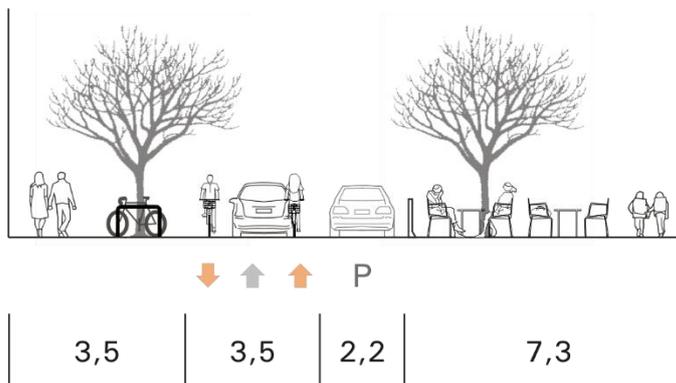


Maßnahmenbeschreibung

Durch eine zeitgemäße und verkehrsgerechte Nutzung können Straßenräume nachhaltig städtebaulich aufgewertet werden, ohne einzelne Nutzergruppen einschränken zu müssen. Die untersuchten Räume in Bünde bergen dafür ein großes Potenzial, nicht nur einzelne Verkehrsteilnehmer zu fördern, sondern auch den Randnutzungen wie z.B. Anwohnern und Gewerbetreibenden einen wertvollen Lebensraum zu schaffen. Mit zugeschnittenen Maßnahmen soll auf städtebauliche Missstände reagiert werden.

Umgestaltung Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße in Bünde bietet viel Potenzial, die Aufenthaltsqualität für Alle deutlich zu erhöhen. Durch eine Neuordnung der Verkehrsflächen - durch die Einrichtung einer Einbahnstraße - können zentrale Funktionen herausgestellt werden. Im Allgemeinen soll den Geschäftsfunktionen mehr Fläche zur Verfügung gestellt werden, damit Außenverkäufe und -gastronomie möglich gemacht werden können. Zukünftig sollte bei Maßnahmen stärker darüber abgewogen werden, ob Pkw-Parkraum zugunsten anderer Funktionen vermindert werden kann, sofern Alternativen zu Verfügung stehen. Dadurch kann viel Fläche anderen Nutzungen zugeschlagen werden. Die Pkw-Parkflächen könnten stärker in die Gestaltung des Seitenraums eingebunden sein, z.B. zur Gestaltung von Parklets.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure
- Stadt Bünde



Maßnahme Fußverkehr 09 Erhöhung der Aufenthaltsqualität - Eingangsbereich Fußgängerzone



Maßnahmenbeschreibung

Begegnungszonen oder Shared Spaces sind Bereiche, die auf gegenseitige Rücksichtnahme aller Verkehrsteilnehmer abzielen. Durch eine niveaugleiche, einheitliche Gestaltung von Knotenpunkten oder Straßenabschnitten, die einen besonders hohen Querungsbedarf im Fußverkehr aufweisen, wird die Aufmerksamkeit erhöht und die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmern gefördert. Ziel ist ein langsamerer, dafür gleichmäßiger Verkehrsfluss, von dem alle profitieren.

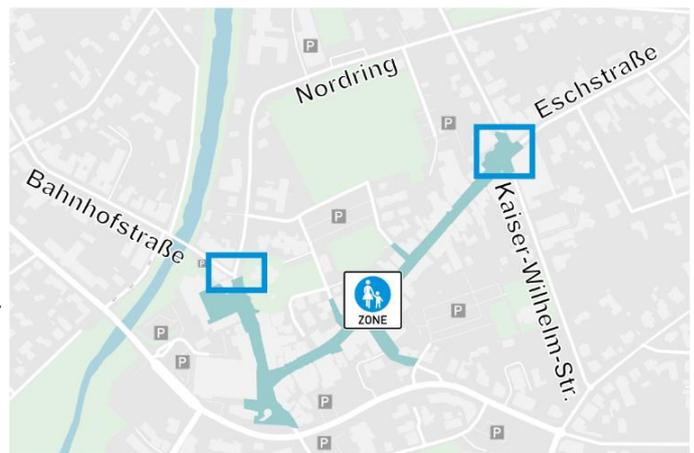
Eingang Bahnhofstraße

Durch die Einbahnstraßenregelung in der Bahnhofstraße kann die Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität des Eingangsbereiches zur Fußgängerzone über die Bahnhofstraße erheblich verbessert werden. Begegnungsverkehre in dem engen Kurvenbereich werden vermieden. Der Knotenpunktbereich könnte zusätzlich aufgepflastert werden und als eine Art „Begegnungszone“ gestaltet werden.



Zugang Tönnies-Wellensiek-Platz

Der östliche Zugang der Fußgängerzone im Bereich des Tönnies-Wellensiek-Platzes ist derzeit von hohem Durchgangsverkehr geprägt. Die Stadt Bünde plant zeitnah den Umbau der Bushaltestellen, die eine Verkehrsberuhigung mit sich bringen werden. Weiterhin wird durch die Abstufung der Kaiser-Wilhelm-Straße zur Erschließungsstraße und den damit einhergehenden Maßnahmen von einer verträglicheren Verkehrsabwicklung ausgegangen.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde



Steckbriefe ÖPNV

Maßnahme ÖPNV 01

Beseitigung von Erschließungsdefiziten - Ausbau Stadtbusliniennetz



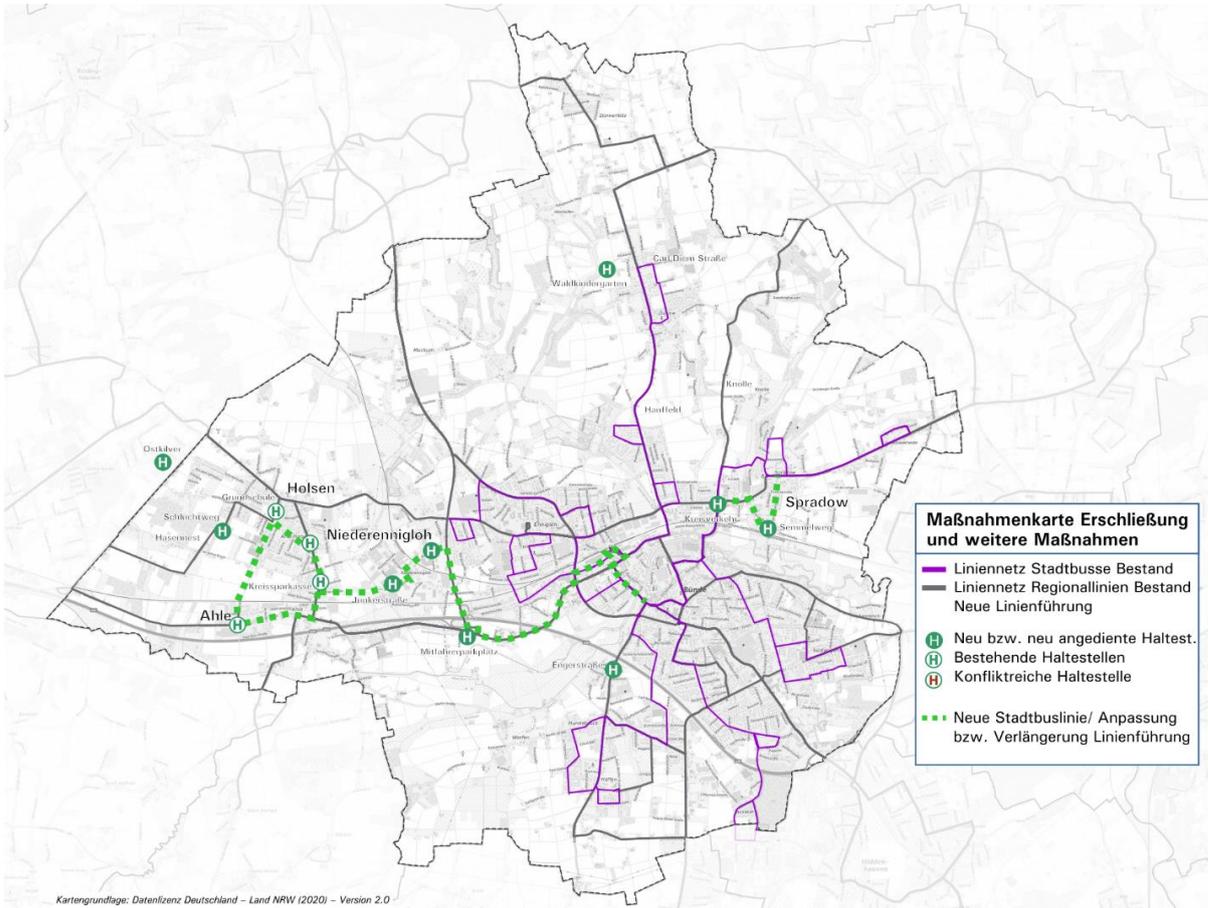
Maßnahmenbeschreibung

Unter diesen Bereich fallen Maßnahmen, die vorhandene Erschließungsdefizite beheben bzw. verringern sowie die Erreichbarkeit der Stadtteile mit dem ÖPNV verbessern.

Es wird eine sukzessive Anpassung der Stadtbuslinienführung angestrebt.

Dies umfasst

- die Planung einer neuen Stadtbuslinie zur Anbindung des Gewerbegebietes Ennigloh (läuft derzeit als Probejahr) und der Stadtteile Holsen und Ahle sowie den Bau neuer bzw. die Wiederanbindung ehemaliger Haltestellen.
- Die Anbindung des südlichen Spradow durch eine Anpassung der bestehenden Linienführung.
- Die Andienung bzw. Verlegung von Haltestellen durch den Regionalverkehr.
- Etablierung von Bedarfshaltestellen.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Aufgabenträger ÖPNV
- Stadt Bünde



Maßnahme ÖPNV 02 Optimierung Taktung



Maßnahmenbeschreibung

Hier sind Maßnahmen angeführt, die aufgrund neuer bzw. veränderter Fahrgastpotenziale die Attraktivität des ÖPNV erheblich steigern:

- Ziel ist ein durchgängiges attraktives Angebot von Montag bis Samstag im Stadtbusverkehr zu schaffen. Angestrebt wird ein 30-Minuten-Takt zwischen 06:00 und 20:00 Uhr.
- Zudem sollten die Umstiegszeiten zwischen Bahn- und Busverkehren optimiert werden. Hier kommt es teilweise zu langen Wartezeiten.
- Außerdem ist eine Anpassung der Regionalbuslinien an die Schulanfangs- und endzeiten anzustreben.
- Auch ein Angebot am Sonntag ist durch On-Demand-Verkehre möglich.

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Aufgabenträger ÖPNV
- Stadt Bünde



Maßnahme ÖPNV 03 Flexible Bedienungsformen - On-Demand-Verkehre



Maßnahmenbeschreibung

Gerade für dünn besiedelte Orts- oder Stadtteile wie Werfen und Dünnerholz sind bedarfsorientierte Verkehre wie z.B. Anrufbusse oder andere „On-Demand-Verkehre“ sinnvoll. Diese ergänzen das vom Aufgabenträger finanzierte ÖPNV-Angebot.

Auch ein Angebot am Sonntag ist durch On-Demand-Verkehre möglich.

Die OWLMobil App ist darauf ausgelegt, auch flexible Bedienungsformen mit aufzunehmen.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Aufgabenträger ÖPNV
- Stadt Bünde
- Politik



Maßnahme ÖPNV 04 Ausbau barrierefreie Haltestellen



Maßnahmenbeschreibung

Die Haltestellen des straßengebundenen ÖPNV und die Ausstattungselemente befinden sich in der Regel in der Baulast der Stadt Bünde. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke aus dem Jahr 2020 sieht folgende Mindestausstattung für das „Grundnetz“ vor:

- taktile Leitsysteme (Auffindestreifen, Einstiegsfeld und Leitstreifen),
- barrierefreier Zugang mit Fußweg,
- Erhöhung des Einstiegsbereichs an den Haltestellen,
- Sitzgelegenheiten,
- Informationen zum ÖPNV-Angebot,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer.

Der Ausbau der barrierefreien Haltestellen ist für Bünde in „drei Ringe“ unterteilt, die bis 2023 barrierefrei umgebaut werden sollen.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Stadt Bünde
- Kreis Herford
- Aufgabenträger ÖPNV
- Land NRW





Maßnahmenbeschreibung

Zur Stärkung des Umweltverbundes ist die Verbindung der Stärken des ÖPNV und des Fahrrades unerlässlich. Die Verknüpfung von Wegen mit dem Rad und dem ÖPNV (Bike & Ride) sollte in Zukunft mehr Beachtung finden. Bindeglied zwischen den Verkehrsmitteln sind die Haltestellen mit B+R-Anlagen. Abstellanlagen für Fahrräder sind in ausreichender Anzahl an wichtigen Verknüpfungspunkten und weiteren zentralen Haltestellen vorzuhalten. Derzeit besteht nahezu kein Angebot an Abstellanlagen an Bushaltestellen im Bündler Stadtgebiet. Die Abstellanlagen sollten hohe Qualitätsstandards erfüllen. Dazu sollten jeweils zwei Rahmenhalter zum Einsatz kommen; am Bahnhof und Museumplatz bieten sich auch abschließbare Fahrradboxen mit E-Ladesäulen an. Am Mitfahrerparkplatz sollen ebenfalls überdachte und vandalismussichere Abstellanlagen geschaffen werden.

In Summe ergibt dies 26 Standorte sowie weitere acht Standorte, für die zwar bisher keine Flächenverfügbarkeiten vorhanden sind, die aber aufgrund ihrer lokalen Gegebenheiten langfristig mit in die Planung aufgenommen werden sollen.



Anforderungen an Fahrradabstellanlagen und Beispiel Fahrradbügel in Bad Rothenfelde



Maßnahme ÖPNV 06 Mobilstationen



Maßnahmenbeschreibung

Mit der Einrichtung von Mobilitätsstationen wird das Ziel verfolgt, den Verkehrsteilnehmern ein breites Nutzungsspektrum (Multimodalität) an unterschiedlichen Verkehrsträgern zu gewähren. Bei einem gut ausgebauten Netz an Mobilitätsstationen ist eine einfache Verknüpfung der Verkehrsmittel (Intermodalität) zugunsten kürzerer Reisezeiten das Ziel.

In Bünde ist geplant im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs eine Mobilstation am Bahnhof vorzusehen. Eine weitere kleine Mobilstation sollte am Museumsplatz vorgesehen werden. Die Integration in einem Mobilitätsmarketing innerhalb eines wiederkehrenden Designs und die entsprechende Außendarstellung muss obligatorisch sein. Das Angebot am Mitfahrerparkplatz sollte ebenfalls ausgebaut werden.

- Umstieg auf alle Verkehrsträger möglich
- mindestens ein hochwertiger Verknüpfungspunkt (z.B. Bahnhof, zentrale Parkieranlage)
- vielfältiges Informationsangebot
- entsprechende Außendarstellung



Beispiel Mobilitätsstation aus Darmstadt

Je nach Ausstattung ist die Integration von Ladeinfrastruktur zu prüfen .



Beispiel Mobilitätsstation aus München

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Aufgabenträger ÖPNV
- Stadt Bünde



Maßnahme ÖPNV 07 Intensivierung Öffentlichkeitsarbeit - kostenloser ÖPNV an Aktionstagen



Maßnahmenbeschreibung

Die deutliche Qualitätssteigerung für das ÖPNV-System, die sich durch die Maßnahmen-Umsetzung aus dem VEP und ergänzenden Aktivitäten ergibt, erfordert ein gezielteres und offensiveres Marketing mit einer klareren Ausrichtung auf Produkte und besondere Angebote bzw. Angebotsverbesserungen. Dazu sind strategische Leitlinien auf Basis der landesweiten Aktivitäten zu entwickeln und ein angemessenes jährliches Marketingbudget bereitzustellen.

Um bereits während der Bearbeitungszeit des VEP aktiv zu werden, hat sich die Stadt Bünde in Zusammenarbeit mit dem Lenkungskreis entschlossen ein Modellprojekt zu starten. Die Stadt Bünde prüft derzeit mit der Stadtverkehrsgesellschaft an welchen Aktionstagen ein kostenloses ÖPNV Angebot zur Verfügung gestellt werden kann.

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Aufgabenträger ÖPNV
- Stadt Bünde



Maßnahme ÖPNV 08 Alternative Antriebe



Maßnahmenbeschreibung

Bei Ersatz- oder Neubeschaffung von Fahrzeugen strebt die Stadt Bünde den Einsatz klimaschonender Antriebstechnologien an. Langfristiges Ziel ist der Linienbetrieb mit reinen Elektrofahrzeugen. Durch die Vermeidung von CO₂-Emissionen und den begrenzten Aktionsradius sind diese für den städtischen Einsatz besonders gut geeignet. Zusätzlich bietet die geringere Lärmentwicklung dieser Fahrzeuge ideale Einsatzmöglichkeiten in lärmsensiblen Gebieten. Für die Umrüstung können zudem Fördermittel des Bundes beantragt werden.



Busbahnhof in Bad Eisenach



Elektrobus in Regensburg

Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- Aufgabenträger ÖPNV

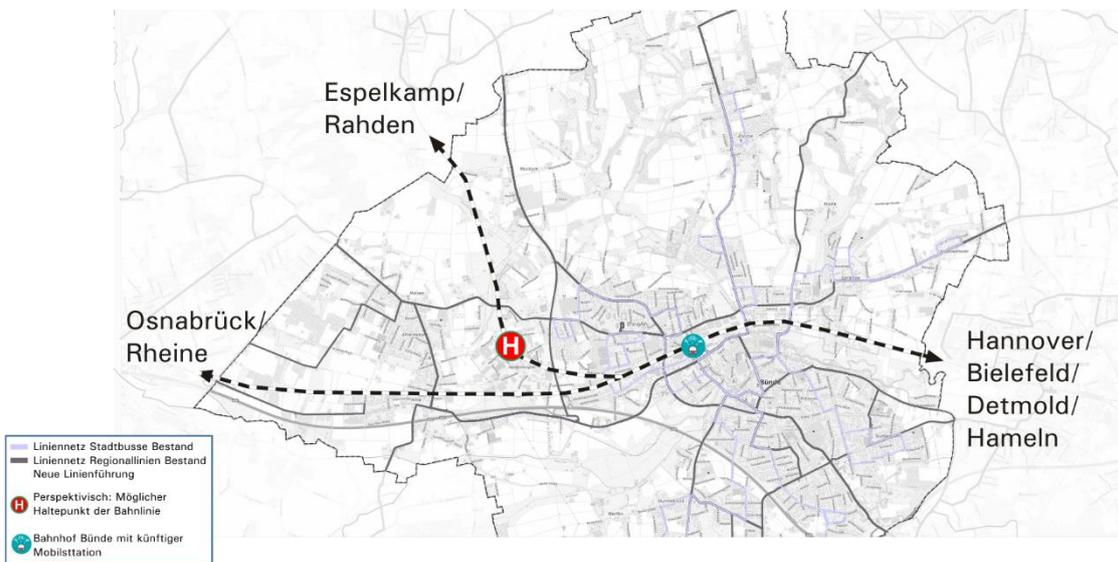


Maßnahme ÖPNV 09 SPNV Anbindung Gewerbegebiet Ennigloh



Maßnahmenbeschreibung

Das Gewerbegebiet Ennigloh hat eine hohe Beschäftigtendichte und ist für viele Pendler und Pendlerinnen aus dem näheren Umfeld ein wichtiger Arbeitsstandort. Derzeit erfolgt die Anbindung fast ausschließlich mit dem Auto, da weder eine gute Bus- noch Schienenverbindung vorhanden ist. Perspektivisch wird ein möglicher Haltepunkt im Schienenpersonennahverkehr zur Anbindung des Gewerbegebietes Ennigloh empfohlen. Derzeit verkehrt auf dem Schienennetz der RB 71 zwischen Rahden und Bielefeld (eingleisig) in einem 60 Minuten Takt. Zur Einrichtung eines Haltepunktes ist Flächenerwerb zu tätigen.



Umsetzungshorizont



verantwortliche Akteure

- SPNV (DB)
- Stadt Bünde
- Aufgabenträger ÖPNV



5 Maßnahmentabellen

Maßnahmentabellen Kfz-Verkehr

Strecken

Straßennetz und Geschwindigkeiten			Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Bodelschwinghstraße	hohe Geschwindigkeiten	Durchgängig Tempo 70	mittel- bis langfristig	x	x				
Dünner Straße	Konflikte im Bereich der Haltestelle, hohe Geschwindigkeiten	Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h sowie Fahrbahneinengung, Querungshilfe Schulverkehr							
Lübbecker Straße (Fußgänger LSA, östlich KV)	Fußgänger-LSA wird häufig bei rot überfahren	Reduzierung Geschwindigkeit auf 30 km/h							
Weseler Straße	Geschwindigkeit für auf kurzem Abschnitt auf 100 km/h freigegeben	durchgängig Tempo 50							
Hansastraße	Geschwindigkeit für auf kurzem Abschnitt auf 100 km/h freigegeben	Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h							
Hansastraße	Knotenpunkt Muckumer Straße, schlechte Einsehbarkeit, Unfallschwerpunkt	Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h							
Engerstraße	KP August-Bebel-Straße und An den Höfen Unfallschwerpunkt, Geschwindigkeit 70 km/h	Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h							
Ahler Straße	hoher Querungsbedarf Fuß- und Radverkehr	Reduzierung Geschwindigkeit auf 30 km/h							
Maßnahmen Sammelstraße Geschwindigkeitsreduzierung			Umsetzung	Ziele VEP					
Esestraße/Hangbaumstraße	bleibt Sammelstraße, bisher Charakter einer HVS, teilw. 50 km/h	Siehe Maßnahme Knotenpunkt Klinkstraße/Esestraße, Tempo 30 ab Klinkstraße	mittel- bis langfristig	x	x				
Gerhart-Hauptmann-Straße (zwischen Borriesstraße und Wasserbreite)	Konflikte Durchgangsverkehr, Konflikte Radverkehr	Verkehrsberuhigende Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs prüfen, ggf. Geschwindigkeit auf 30 km/h prüfen							
Zuschlagstraße	hohe Geschwindigkeiten, Bestand 100 km/h	Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h prüfen, verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen							
Gewinghauser Straße (zwischen Kampstraße und Neulandstraße)	T 100 im Bestand	Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h prüfen							

Maßnahmen Ausweitung Tempo 30-Zonen (Bestand > 30 km/h)			Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweitverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Wilhelmstraße, Blankensteinstraße, Teichstraße	Tempo 50, aber rechts-vor-links	Integration Tempo 30-Zone, Ausbau der Anliegerstraßen entsprechend des Zonencharakters	mittel- bis langfristig	x		x	x		
Wohnstraßen Dünnerholz									
Wohnstraßen im Bereich Klusstraße Wohnstraßen südlich Kurt-Schumacher-Straße									
Elsenhöfenweg (zwischen Südlenger Straße und Mindener Straße)	keine Sammelstraße mehr, wichtige Achse für den Radverkehr, hohe Geschw., zugespärkter Straßenraum	Tempo-30-Zone oder 30 km/h, Anpassung der Vorfahrtsregelung an den Knotenpunkten prüfen, verkehrsberuhigende Maßnahmen, Parkregulierung, , Option: Fahrradstraße prüfen	mittel- bis langfristig	x			x		
Kaiser-Wilhelm-Straße/Bismarckstraße	außerhalb VZ 325 50 km/h	Tempo-30-Zone oder 30 km/h, Demarkierung Schutzstreifen, Barrierefreier Ausbau der Haltestellen am Kaiser-Wilhelm-Platz	mittel- bis langfristig	x	x	x	x		
Eschstraße	keine Sammelstraße mehr, wichtige Achse für den Radverkehr	Tempo 30-Zone erweitern bis Nordring, Anpassung KP Steinmeisterstr./Eschstr., Rückbau der abknickenden Vorfahrtsstr., verkehrsberuhigende Maßnahmen	mittel- bis langfristig	x		x	x		
Nordring	Sammelstraße nur zwischen Südlenger Straße und Bismarckstraße	Tempo 30 ab Knotenpunkt Bismarckstraße/Nordring zwischen Lübbecke Straße und Bismarckstraße, Erreichbarkeit Parkplatz Laurentiuskirche sicherstellen, siehe KP-Entwurf	mittel- bis langfristig	x		x	x		
Zum Stellwerk	Zufahrt Bahnhof, T50	Geschwindigkeitssenkung auf 30 km/h prüfen / Tempo-30-Zone	kurzfristig	x			x		
Bültstraße	Teilstück T-30 endet aufgrund einseitiger Bebauung	Durchgängig T-30	kurzfristig	x		x	x		
Winkelstraße	bisher T-50	T-30 oder Fahrradstraße	kurzfristig	x			x		
Maßnahmen Nebennetz Verkehrsberuhigung (Bestand > 30 km/h)									
Uhlendiekstraße	Lkw Verkehre fahren durch Wohngebiete	Lkw Verbot aus Richtung Parkstraße, Erschließung Gewerbegebiet Ennigloh überprüfen	mittel- bis langfristig		x		x		

Maßnahmen Verkehrsberuhigung (Bestand < 30 km/h)				Ziele VEP						
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung	Umsetzung	Förderung des	Leistungsfähiges	Schaffung von	Stadtverträgliche	Stärkung der	Förderung der	
				Umweltverbundes	Straßennetz	Aufenthaltsqualität	Abwicklung des	Mobilitätskompetenz	Elektromobilität	
Mühlenfeldstraße	Konflikte Durchgangsverkehr, hohe Geschwindigkeiten, Oberflächenqualität, T30	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen, Oberflächensanierung	mittel- bis langfristig	x			x			
Steinmeisterstr./ Friedrichstr.	vorher Sammelstraße, T30, hohe Geschwindigkeiten	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	mittel- bis langfristig	x		x	x			
Dünner Kirchweg (zwischen Bindingstraße und Borriesstraße)	T-30 nicht mehr erkennbar	Markierung und verkehrsberuhigende Maßnahmen erforderlich	kurzfristig							
Heidestraße	hohe Geschwindigkeiten	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	mittel- bis langfristig	x			x			
Kaiser-Wilhelm-Straße	hohe Geschwindigkeiten im verkehrsberuhigten Bereich	Umgestaltung barrierefreie Haltestellen, verkehrsberuhigende Maßnahmen	mittel- bis langfristig	x			x			
Gebrüder-Grimm-Straße	hohe Geschwindigkeiten	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	mittel- bis langfristig	x			x			
Schnellweg	hohe Geschwindigkeiten	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	mittel- bis langfristig	x			x			
Stadionstraße/Wollsieckstr.	hohe Geschwindigkeiten	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	mittel- bis langfristig	x			x			
Bustedter Straße	hohe Geschwindigkeiten	Prüfung Geschwindigkeitsüberschreitung, ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen	mittel- bis langfristig	x			x			
Schulstraße	Verkehrschaos, Eltern-Taxis, hohe Geschwindigkeiten	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen (siehe Schulwegplanung Ennigloh)	mittel- bis langfristig	x			x			

Prüfen Einrichtung Einbahnstraßenregelung			Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltssqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Bindingstraße	hohe Geschwindigkeiten, viel Durchgangsverkehr	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen, Einbahnstraßenregelung	kurz- bis mittelfristig	x	x		x		
Bahnhofstraße	T30, viel Durchgangsverkehr, hohe Geschwindigkeit, wenig Aufenthaltsqualität	Straßenraumumgestaltung, gegenläufige Einbahnstraßen prüfen, Geschwindigkeitsreduzierung max. 20 km/h		x	x	x	x		
Lange Straße	hohe Geschwindigkeiten, viel Durchgangsverkehr	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen, Einbahnstraßenregelung		x	x		x		
Waldstraße	hohe Geschwindigkeiten, Lkw-Durchgangsverkehr (Zufahrt Industriebiet)	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen, Einbahnstraßenregelung prüfen: Unechte Einbahnstraße ab Birkenstraße aus Richtung Norden		x	x		x		
Jahnstraße/Ringstraße	Verkehrschaos, Eltern-Taxis	Einrichtung Fahrradzone mit gegenläufigen Einbahnstraßen prüfen		x	x		x		
Holtackerweg	Durchgangsverkehr zwischen Holser Straße und Holzhauser Straße	Einbahnstraße, verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen		x	x		x		
Meyerstr./Eisemühlenweg	Umfahrung des Dreiländerecks, Elsemühlenweg zwischen Mindener Straße und Meyerstraße sehr schmal für Begegnungsverkehr zur Erschließung der Gewerbebetriebe	verkehrslenkende Maßnahmen prüfen, Unechte Einbahnstraße ab Triftenweg aus Richtung Norden, Erschließung Gewerbe über Meyerstraße, keine Behinderung des ÖPNV		x	x		x		
Spradower Schweiz/Virchowstraße	Durchgangsverkehr zur Umfahrung Lübbecker Straße, hohe Geschwindigkeiten, Spradower Schweiz und Virchowstraße soll im Zuge der Bebauung des Erdbeerfeldes ausgebaut werden	Virchowstraße Einbahnstraße prüfen, Verlagerungseffekte durch Ausbau prüfen		x	x		x		
Ackerhagen	Durchgangsverkehr zur Umfahrung KP Borriesstraße/Gerhart-Hauptmann-Straße	Einbahnstraße in Richtung Nord-Süd einrichten		x	x		x		
Von-Schütz-Straße	Durchgangsverkehr zur Umfahrung KP Borriesstraße/Holzhauser Straße	Einbahnstraße in Richtung Süd-Nord einrichten - Alternativ Abbiegeverbot		x	x		x		
Gerhart-Hauptmann-Straße (zwischen Borriesstraße und Wasserbreite)	Konflikte Durchgangsverkehr, Konflikte Radverkehr	verkehrsberuhigende Maßnahmen prüfen, Einbahnstraßenregelung, Geschwindigkeit auf 30 km/h prüfen	x	x		x			
Hindenburgstraße	Sammelstraße, Befahrung in beide Richtungen ermöglichen	Einbahnstraßenregelung zwischen Luisenstraße und Brunnenallee aufheben, Anpassungen Knotenpunkt Hindenburgstraße/Brunnenallee (Vollsignalisierung prüfen)	x	x		x			

Oberflächensanierung

Kirchbrink	kurzfristig
Weseler Straße	
Schlossstraße	
Mühlenfeldstraße	
Dustholzstraße	
Schinkestraße	
Rödinghauser Straße	

Umgestaltung Ortseingänge		Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Bereich		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Südlenger Straße	L546 - OE Bünde	mittel- bis langfristig				x		
Dünner Straße	K26 - OE Spradow					x		
Wiehenstraße	K30 - OE Dünne							
Gerhard-Hauptmann-Straße	K30 - OE Dünne							
Rödinghauser Straße	L775 - OE Ahle-Holsen							
Osnabrücker Straße	L546 - OE Ahle und OE Bünde							
Weseler Straße	K13 - OE Hunnebrock							
Enger Straße	L557 - OE Hüffen							

Knotenpunkte

Anpassung Signalisierung und bauliche Gestaltung von LSA-KP				Umsetzung	Ziele VEP					
KP	Straßen	Mangel	Maßnahme		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
LSA	Borriesstraße/Gerhart-Hauptmann-Straße	lange Wartezeiten, bedingt verträgliche Linksabbieger, Unfallschwerpunkt, Einsehbarkeit	siehe Maßnahme Rad	mittelfristig	x	x		x		
LSA	Herforder Straße/Weseler Straße	lange Wartezeiten, bedingt verträgliche Linksabbieger, Unfallschwerpunkt, Einsehbarkeit	siehe Maßnahme Rad	langfristig	x	x				
LSA	Enger Straße/Kurt-Schumacher-Straße	lange Wartezeiten, Rückstauereignisse, Führung Radverkehr	siehe Maßnahme Rad	langfristig	x	x				
LSA	Levisonstraße/Blankener Straße	lange Wartezeiten, Kfz-Verkehr nutzt Mehrzweckstreifen	siehe Maßnahme Rad	mittelfristig	x	x				
LSA	Borriesstraße/Levisonstraße	lange Wartezeiten, bedingt verträgliche Linksabbieger, Unfallschwerpunkt, Einsehbarkeit	siehe Maßnahme Rad	mittelfristig	x	x				
LSA	Bahnhofstraße/Wasserbreite	lange Wartezeiten, häufiges Fahren bei Rot	Anpassung Signalisierung	mittelfristig	x	x				

Einrichtung Teilsignalisierung				Umsetzung	Ziele VEP					
KP	Straßen	Mangel	Maßnahme		Förderung des Umweitverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Enger Straße/Schwartemeierstraße	schlechte Sichtbeziehungen, Konflikte beim Einbiegen, Konflikte an FGÜ	Teilsignalisierter Knotenpunkt mit Bedarfs-LSA (siehe KP-Entwurf)	mittelfristig	x					
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Hindenburgstraße/Brunnenallee	Unfallsschwerpunkt	Voll- oder Teilsignalisierung prüfen bei Aufhebung Einbahnstraße	mittelfristig	x					
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Am Brunnen/Nordring	Leistungsfähigkeitsengpässe, Querungssituation für Fußgänger schlecht	Knotenpunktumgestaltung, Prüfung Kreisverkehr oder Teilsignalisierung	kurz-/ mittelfristig	x					

Maßnahmenvorschläge vorfahrtgeregelte Knotenpunkte				Umsetzung	Ziele VEP					
KP	Straßen	Mangel	Maßnahme		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Eschstraße/Steinmeisterstraße	Bestand abknickende Vorfahrtsstraße, keine Sammelstraße mehr	Umbau rechts-vor-links	mittelfristig	x			x		
Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Klinkstraße/Elsestraße	Führung HVS	Variante 1: Markierung und Beschilderung der angepassten Vorfahrtregelung	kurzfristig	x			x		
			Variante 2: Abknickende Vorfahrtsstraße Lettow -Vorbeck-Straße/Klinkstraße, Elsestraße untergeordneter Arm (Tempo 30)	mittelfristig	x			x		
			Variante 3: Umgestaltung der Elsestraße mit Reduzierung der Querschnittsbreite, Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h, Führung des Radverkehrs im Mischverkehr	langfristig	x		x	x		
Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Nordring/Bismarckstraße	Anpassung durch Änderung Klassifiziertes Straßennetz, Durchgangsverkehr	Variante 1: Markierung ARAS	kurzfristig	x					
			Variante 2: Abknickende Vorfahrtsstraße Nordring Ost/Bismarckstraße Nord	langfristig	x	x	x	x		
Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Marktstraße/Heidkampstraße	Rechts-vor-Links wird nicht wahrgenommen, Pflasterung	Prüfen ob Marktstraße Vorfahrtsstraße oder Verdeutlichung Rechts-Vor-Links durch Gefahrenzeichen	kurzfristig	x					
Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Steinmeisterstraße/ Viktoriastraße	Durch Pflasterung wird Rechts-Vor-Links nicht wahrgenommen, unklare Regelung, Viktoriastraße Einbahnstraße	Beschilderung als Begegnungszone "Freundliches Miteinander", Rechts-vor-Links für Radfahrende, da Viktoriastraße Einbahnstraße Rad frei	kurzfristig	x			x		
Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Paul-Gerhard-Straße/Augustastraße	Konflikte Einsehbarkeit Hecke, hohe Geschwindigkeiten	Versetzung T-30-Schild in Richtung Westen, Markierung Fortführung Mehrzweckstreifen	kurzfristig	x			x		
Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt	Bahnhofstraße/Nordring	Gestaltung Kurvigkeit Knotenpunkt, Übergang Fußgängerzone	Aufpflasterung, Einrichtung Einbahnstraße Bahnhofstraße (siehe Entwurf)	mittelfristig	x			x		

Unterbindung Abbiegebeziehungen				Umsetzung	Ziele VEP					
KP	Straßen	Mangel	Maßnahme		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Dobergstraße/Herforder Straße	Konflikte beim Einbiegen auf Herforder Straße, Knotenpunktgeometrie schlecht, Kurvigkeit	Fahrbeziehungen prüfen, ggf. Linksabbiegen unterbinden, Umbau Kreisverkehr prüfen	langfristig	x			x		
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Herforder Straße/Penningstraße	Konflikte durch Linksabbieger auf Penningstraße führt zur Rückstau im Kreisverkehr	Linksabbiegen von Herforder Straße in Penningstraße unterbinden	langfristig	x			x		
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Borriesstraße/Von-Schütz-Straße	Linkseinbiegen auf Borriesstraße sehr konfliktreich, Fahrzeuge stehen auf Radwege	Linksabbiegeverbot aus Richtung Von-Schütz-Straße	kurzfristig	x			x		

Einrichtung oder Anpassung an Kreisverkehr				Umsetzung	Ziele VEP					
KP	Straßen	Mangel	Maßnahme		Förderung des Umweitverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Dobergstraße/Herforder Straße	Konflikte beim Einbiegen auf Herforder Straße, Knotenpunktgeometrie schlecht, Kurvigkeit	Fahrbeziehungen prüfen, ggf. Linksabbiegen unterbinden, Umbau Kreisverkehr prüfen	langfristig	x	x		x		
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Südlenger Straße/Brunnenallee	Konflikte beim Abbiegen auf Südlenger Straße, fehlende Querungshilfen	Prüfung Kreisverkehr	langfristig	x	x		x		
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Osnabrücker Straße/Werfer Straße	Stopp-Schild wird missachtet, konfliktreicher KP	Prüfung Kreisverkehr	langfristig	x	x		x		
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Am Brunnen/Nordring	Leistungsfähigkeitsengpässe, Querungssituation für Fußgänger schlecht	Knotenpunktumgestaltung, Prüfung Kreisverkehr oder Teilsignalisierung	langfristig	x	x		x		
Vorfahrt geregelter Knotenpunkt	Osnabrücker Straße/Am Autohof	Unfallschwerpunkt	Knotenpunktgestaltung, Prüfung Einrichtung Kreisverkehr	langfristig	x	x		x		
LSA	Wasserbreite/Bismarckstraße	lange Wartezeiten	Prüfung Kreisverkehr	langfristig	x	x		x		
LSA	LSA Wasserbreite/Lübbecker Straße	lange Wartezeiten	Prüfung Kreisverkehr	langfristig	x	x		x		
LSA	Levisonstraße/Blankener Straße	lange Wartezeiten	Prüfung Kreisverkehr (siehe KP-Entwurf)	langfristig	x	x		x		
Kreisverkehr	Lübbecker Straße/Borriesstraße	Leistungsfähigkeitsengpässe	Prüfung, Bypass von Süden nach Osten, Anpassung Erschließung Lidl-Markt	langfristig	x	x		x		
Kreisverkehr	Marktstraße/Herforder Straße	Konflikte Radverkehrsführung und Kfz-Verkehr	Radverkehr auf die Fahrbahn führen (siehe KP-Entwurf)	langfristig	x	x		x		

Maßnahmentabelle Ruhender Verkehr

Maßnahmenkarte Ausweitung Halteverbotszone und weitere Maßnahmen		Umsetzung	Ziele VEP					
			Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Konflikte durch parkende Fahrzeuge - Ausweitung Halteverbotszonen bzw. punktuelle Halteverbote								
Kloppenburgerstraße	Durch parkende Autos wird der Busverkehr an der Kloppenburgstraße in Höhe des Kunstrasenplatzes stark behindert. Es sollte ein einseitiges Halteverbot festgelegt werden.	kurzfristig			x			
Rödinghauser Straße	Parkende Fahrzeuge am Fahrbahnrand schränken nutzbare Fahrbahnbreite deutlich ein (Höhe Hellmanns Genussmanufaktur)	kurzfristig			x			
Gerhart-Hauptmann-Straße	Parken auf dem Grünstreifen oder auf der Fahrbahn führt zu schlechten Sichtbeziehungen und Konflikten mit dem Radverkehr; Mindestabstände beim Überholen können nicht eingehalten werden, trotzdem werden im Bereich des Parkens Radfahrer überholt	kurzfristig			x			
Ahler Straße	Parkende Autos auf der Fahrbahn behindern den Verkehrsfluss	kurzfristig			x			
Holzhauser Straße (nördlich Wirtsheide)	Parken auf dem Gehweg neben Schutzstreifen führt zu Konflikten	kurzfristig			x			
Lange Straße	Konflikte durch parkende Fahrzeuge	kurzfristig			x			
Wilhelmstraße	Konflikte durch parkende Fahrzeuge	kurzfristig			x			
Bismarckstraße	Konflikte durch parkende Fahrzeuge	kurzfristig			x			
Südring	Konflikte durch parkende Fahrzeuge	kurzfristig			x			
Lengerheide	Konflikte durch parkende Fahrzeuge	kurzfristig			x			
Elsemühlenweg	Konflikte durch parkende Fahrzeuge	kurzfristig			x			
Lukasstraße	Fahrzeuge parken im Seitenraum (niveaugleich gestaltet), Fußgänger müssen auf Fahrbahn ausweichen	kurzfristig			x			
Steinmeisterstraße	Konflikte durch parkende Fahrzeuge auf der Fahrbahn	kurzfristig			x			
Philippstraße/Fünfhausenstraße/ Winkelstraße	Parksuchverkehr, Parkraumbewirtschaftung anpassen (bisher ohne Parkscheibe), Fünfhausenstraße Parkraumregulierung in der Fahrradstraße, geordnetes Parken, großen Defizite des Straßenraumes im Sinne der Aufenthaltsqualität und Verkehrsfunktion (Auch Ergebnis des ISEK) Maßnahme: geordnetes Parken durch z.B. Markierung von Parkplätzen Parken nur im Bereich gekennzeichneten Flächen (vgl. Hindenburgstraße)	mittelfristig		x	x			
Saarlandstraße	Konflikte durch parkende Fahrzeuge, ebenfalls im Einmündungsbereich	kurzfristig			x			
Schulstraße	Konflikte durch parkende Fahrzeuge, Schulwegsicherheit erhöhen	kurzfristig			x			

Allgemeine Mängel und Maßnahmen		Umsetzung	Ziele VEP					
Mängel an Parkplätzen			Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
P+ R am Bahnhof	Ausbau Parkplatzangebot	mittelfristig	x	x		x	x	x
Parkplatz am Schwimmbad	Parkplatz häufig überlastet, Ausbau prüfen	mittelfristig		x				
Parkplatz Sedanstraße	Barrierefreier Zugang nicht gewährleistet zur Sedanstraße durch parkende Fahrzeuge, punktuelle Halteverbote in Sedanstraße	kurzfristig				x		
Parkplatz Phillipstraße	Oberflächensanierung	kurzfristig				x		
Parkplatz Pauluskirche	Erschließung über Kaiser-Wilhelm-Straße abbinden, Erschließung nur noch über Elsestraße	kurzfristig	x			x		
Allgemeine Mängel und Maßnahmen								
Kontrolle	Freihaltung der Sichtfelder an Einmündungen durch vorgezogene Seitenräume und ergänzend Poller (bspw. Einmündung Haßkampstraße/Klinkstraße, Südring)	kurzfristig	x	x		x		
	Fahrzeuge parken auf Radwegen (bspw. Klinkstraße)	kurzfristig	x			x	x	
Parkregelung im Schulumfeld und Kitas	Verkehrschos, Parkraum im Schulumfeld und Kitas prüfen	kurzfristig	x			x	x	

Maßnahmentabellen Radverkehr

Maßnahmenempfehlung an Hauptverkehrsstraßen

Maßnahmentabelle Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen													
Nr.	Führung Bestand	DTV	Mangel	Lage	zul. Geschw.	Regelkonform Führung	Führung	Straße	Str.	Baulastträger	Anmerkung	Maßnahmenempfehlung	
1	Mehrzweckstreifen	13.040		außerorts	70	nein	Trennen	Hansastraße	L557	Landesstraße	Umnutzung zu Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
2	Mehrzweckstreifen	13.040		innerorts	50	nein	Trennen	Hansastraße	L557	Landesstraße	Umnutzung zu Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
3	Mehrzweckstreifen	13.040		außerorts	70	nein	Trennen	Hansastraße	L557	Landesstraße	Umnutzung zu Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
4	Mehrzweckstreifen	9.418		außerorts	70	nein	Trennen	Hansastraße	L557	Landesstraße	Umnutzung zu Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
5	Mehrzweckstreifen	13.687		außerorts	70	nein	Trennen	Hansastraße	L557	Landesstraße	Umnutzung zu Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
6	Mischverkehr	7.835		außerorts	100	nein	Trennen	Rödinghauser Straße	L775	Landesstraße		Radwegebau	
7	Mischverkehr	7.835		innerorts	50	nein	Teilseparation	Rödinghauser Straße	L775	Landesstraße		Schutzstreifen	
8	Mischverkehr	5.970		innerorts	50	nein	Teilseparation	Rödinghauser Straße	L775	Landesstraße		Schutzstreifen	
9	Mischverkehr	5.970		außerorts	50	nein	Trennen	Rödinghauser Straße	L775	Landesstraße		Radwegebau	
10	Mischverkehr	7.900		außerorts	50	nein	Trennen	Holser Straße	L775	Landesstraße		Radwegebau	
11	Mischverkehr	4.339		innerorts	50	nein	Teilseparation	Ahler Straße	L783	Landesstraße		Schutzstreifen	
12	getr. G+R	nicht benutzungspflichtig	4.339	nicht benutzungspflichtig; Einbauten durch Bäume; zu schmal, baulicher getr. Radweg	innerorts	50	nein	Teilseparation	Ahler Straße	L783	Landesstraße	Markierung Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn, Prüfung einseitig Schutzstreifen	Schutzstreifen
13	Mischverkehr		3.262		außerorts	100	nein	Trennen	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße	Radwegführung über parallelen Wirtschaftsweg, langfristig Ausbau Radweg an HVS prüfen	Radwegebau
14	Gehweg + Rad frei		3.262	teilweise sehr schmaler Gehweg, Gehweg wird zugeparkt	innerorts	50	nein	Mischverkehr	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße	Markierung Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	Fahrradpiktogramme
15	gem. G+R	Rad frei	9.068		innerorts	50	nein	Teilseparation	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße	ben.RVA erforderlich, durchgängige Führung sicherstellen, ggf. Verbreiterung prüfen	kein Handlungsbedarf
16	gem. G+R	Rad frei	10.477	oder zu schmal, einseitig Radfahrer frei	innerorts	50	nein	Trennen	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße	ben.RVA erforderlich, durchgängige Führung sicherstellen, ggf. Verbreiterung prüfen	kein Handlungsbedarf
17	gem. G+R		10.908		außerorts	70	ja	Trennen	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße	ben.RVA erforderlich, durchgängige Führung sicherstellen, ggf. Verbreiterung prüfen	kein Handlungsbedarf
18	gem. G+R		15.639		außerorts	70	ja	Trennen	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße	ben.RVA erforderlich, durchgängige Führung sicherstellen, ggf. Verbreiterung prüfen	kein Handlungsbedarf
19	Mischverkehr		13.204		außerorts	70	nein	Trennen	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße	Parallele Wegführung über Wirtschaftsweg vorhanden ab Sachsenstraße vorhanden	Parallele Wegführung
20	Mischverkehr		13.204		innerorts	50	nein	Trennen	Osnabrücker Straße	L546	Landesstraße		Radwegebau

Nr.	Führung Bestand	DTV	Mangel	Lage	zul. Geschw.	Regelkonform Führung	Führung	Straße	Str.	Baulastträger	Anmerkung	Maßnahmenempfehlung
21	Mischverkehr	9.999		innerorts	50	nein	Trennen	Wasserbreite	L546	Landesstraße	Markierung Schutzstreifen beidseitig	Schutzstreifen
22	Mischverkehr	14.097		innerorts	50	nein	Trennen	Wasserbreite	L546	Landesstraße	Umbau Straßenquerschnitt erforderlich, Einrichtung benutzungspflichtige RVA	Radwegebau
23	Mischverkehr	13.250		innerorts	50	nein	Trennen	Wasserbreite	L546	Landesstraße	Umbau Straßenquerschnitt erforderlich, Einrichtung benutzungspflichtige RVA	Radwegebau
24	Schutzstreifen	17.436		innerorts	50	nein	Trennen	Lübbecker Straße	L775	Landesstraße	Getrennte Führung erforderlich, Radfahrstreifen oder baulich getrennten Radweg prüfen	Radwegebau
25	Mischverkehr			außerorts	100	x	Prüfung DTV	Bünder Straße	L783	Landesstraße		Prüfung DTV
26	Mischverkehr			innerorts	50	x	Prüfung DTV	Bünder Straße	L483	Landesstraße		Prüfung DTV
27	gem. G+R	7.694	Einseitig, Zweirichtungsgradweg nicht benutzungspfl.	innerorts	50	nein	Teilseparation	Werfer Straße	L783	Landesstraße	Oberflächensanierung	Schutzstreifen
28	Mischverkehr	7.694		innerorts	50	nein	Teilseparation	Werfer Straße	L783	Landesstraße	Einseitig Schutzstreifen prüfen, Radweg endet unmittelbar auf Fahrbahn	Schutzstreifen
29	Schutzstreifen			innerorts	50	x	Prüfung DTV	Spenger Straße	K38	Kreisstraße		Prüfung DTV
30	gem. G+R			außerorts	50	x	Prüfung DTV	Spenger Straße	K38	Kreisstraße		Prüfung DTV
31	Mischverkehr			außerorts	70	x	Prüfung DTV	Spenger Straße	K38	Kreisstraße		Prüfung DTV
32	Mischverkehr	2.470		außerorts	70	ja	Mischverkehr	Schäferweg	K40	Kreisstraße	nach DTV keine ben. RVA erforderlich, aber aufgrund von Steigung und Schwerverkehrsanteil prüfen	kein Handlungsbedarf
33	gem. G+R	2.470		außerorts	50	ja	Mischverkehr	Schäferweg	K40	Kreisstraße	nach DTV keine ben. RVA erforderlich, aber aufgrund von Steigung und Schwerverkehrsanteil prüfen	kein Handlungsbedarf
34	Mischverkehr	11.233		außerorts	70	nein	Trennen	Engerstraße	L557	Landesstraße	kurzfristig Geschwindigkeitsreduzierung prüfen	Radwegebau
35	gem. G+R	11.233	schmal, Engstellen durch Einbauten	innerorts	50	ja	Trennen	Engerstraße	L557	Landesstraße	Führung über Pestalozzistraße, Schlossstraße, Ausbau Radweg Engerstraße/Klinkstraße aufgrund Flächenverfügbarkeiten schwierig	Parallele Wegeföhrung
36	gem. G+R	12.767	schmal, Engstellen durch Einbauten	innerorts	50	ja	Trennen	Engerstraße	L557	Landesstraße	Führung über Pestalozzistraße, Schlossstraße, Ausbau Radweg Engerstraße/Klinkstraße aufgrund Flächenverfügbarkeiten schwierig	Parallele Wegeföhrung
37	gem. G+R	15.265	schmal, Engstellen durch Einbauten	innerorts	50	ja	Trennen	Engerstraße	L557	Landesstraße	Führung über Pestalozzistraße, Schlossstraße, Ausbau Radweg Engerstraße/Klinkstraße aufgrund Flächenverfügbarkeiten schwierig	Parallele Wegeföhrung
38	gem. G+R	17.695	schmal, Engstellen durch Einbauten	innerorts	50	ja	Trennen	Klinkstraße	L557	Landesstraße	Führung über Pestalozzistraße, Schlossstraße, Ausbau Radweg Engerstraße/Klinkstraße aufgrund Flächenverfügbarkeiten schwierig	Parallele Wegeföhrung
39	Mischverkehr	10.257		außerorts	50	nein	Trennen	Holser Straße	L775	Landesstraße		Radwegebau
40	Mischverkehr	13.204		innerorts	50	nein	Trennen	Holser Straße	L775	Landesstraße	Radweg aus Abschnitt 41 endet unmittelbar auf Höhe des Schulzentrums	Radwegebau

Nr.	Führung Bestand	DTV	Mangel	Lage	zul. Geschw.	Regelkonform Führung	Führung	Straße	Str.	Baulastträger	Anmerkung	Maßnahmenempfehlung	
41	getr. G+R	nicht benutzungspflichtig	11.427	nicht benutzungspflichtig - fehlende Beschilderung, viel zu schmal	innerorts	50	nein	Trennen	Holser Straße	L775	Landesstraße	ben.RVA erforderlich, vorhandener baulicher getr. Radweg zu schmal, fehlende Beschilderung	Herstellung regelkonforme RVA
42	getr. G+R	nicht benutzungspflichtig	15.007	nicht benutzungspflichtig - fehlende Beschilderung	innerorts	50	nein	Trennen	Borriesstraße	L775	Landesstraße	ben.RVA erforderlich, vorhandener baulicher getr. Radweg zu schmal, fehlende Beschilderung	Herstellung regelkonforme RVA
43	Schutzstreifen		15.007		innerorts	50	nein	Trennen	Borriesstraße	L775	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h prüfen	Radwegebau
44	Schutzstreifen		12.511		innerorts	50	nein	Trennen	Borriesstraße	L775	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h prüfen	Radwegebau
45	gem. G+R	Rad frei	17.432	Beidseitig benutzungspflichtige RVA erforderlich	innerorts	50	nein	Trennen	Lübbecker Straße	L775	Landesstraße	Beidseitige benutzungspflichtige RVA erforderlich, Radweg verbreitern	Herstellung regelkonforme RVA
46	Mischverkehr		17.436		innerorts	50	nein	Trennen	Lübbecker Straße	L775	Landesstraße	Netzlücke, Radweg wird über Nebennetz (Am schwarzen Hagen) geführt, Fortführung gemeinsamer Geh- und Radweg	Radwegebau
47	gem. G+R	Rad frei	17.428	Beidseitig benutzungspflichtige RVA erforderlich	innerorts	50	nein	Trennen	Lübbecker Straße	L775	Landesstraße	Beidseitige benutzungspflichtige RVA erforderlich, Radweg verbreitern	Radwegebau
48	gem. G+R	Rad frei	15.133	Beidseitig benutzungspflichtige RVA erforderlich	innerorts	50	nein	Trennen	Lübbecker Straße	L775	Landesstraße	Beidseitige benutzungspflichtige RVA erforderlich, Radweg verbreitern	Radwegebau
49	gem. G+R		15.133		innerorts	50	ja	Trennen	Lübbecker Straße	L775	Landesstraße		kein Handlungsbedarf
50	gem. G+R	Einseitig, Zweirichtungsradsradweg	15.133		innerorts	50	ja	Trennen	Lübbecker Straße	L775	Landesstraße		kein Handlungsbedarf
51	Schutzstreifen	einseitig	6.502	Gegenrichtung nicht benutzungspflichtig gem. G+R	innerorts	50	nein	Teilseparation	Gerhard-Hauptmann-Straße	K30	Kreisstraße	Durchgängige beidseitige regelkonforme RVA schaffen, Parken unterbinden	Schutzstreifen
52	gem. G+R	Rad frei	6.502	Beidseitig Teilseparation erforderlich	innerorts	50	nein	Teilseparation	Gerhard-Hauptmann-Straße	K30	Kreisstraße	Durchgängige beidseitige regelkonforme RVA schaffen, Parken unterbinden	Schutzstreifen
53	gem. G+R	Rad frei	6.502		außerorts	100	nein	Trennen	Gerhard-Hauptmann-Straße	K30	Kreisstraße	Beidseitige benutzungspflichtige RVA erforderlich, Radweg verbreitern	Radwegebau
54	gem. G+R	Rad frei	6.682	Beidseitig Teilseparation erforderlich	innerorts	50	nein	Teilseparation	Gerhard-Hauptmann-Straße	K30	Kreisstraße		Schutzstreifen
55	Mischverkehr		2.470		außerorts	70	ja	Mischverkehr	Bremer Straße	L876	Landesstraße	schlechtes subjektives Sicherheitsempfinden, hohe Geschwindigkeiten	Radwegebau

Nr.	Führung Bestand	DTV	Mangel	Lage	zul. Geschw.	Regelkonform Führung	Führung	Straße	Str.	Baulastträger	Anmerkung	Maßnahmenempfehlung	
56	Mischverkehr			außerorts	60	x	Prüfung DTV	Habighorster Weg	K34	Kreisstraße	Fortführung Radweg prüfen, bereits geringe Geschwindigkeit	Prüfung DTV	
57	gem. G+R			außerorts	70	x	Prüfung DTV	Habighorster Weg	K34	Kreisstraße		Prüfung DTV	
58	gem. G+R	14.688		innerorts	50	ja	Trennen	Levisonstraße	L545	Landesstraße		kein Handlungsbedarf	
59	Mehrzweckstreifen	16.832		innerorts	70	nein	Trennen	Levisonstraße	L545	Landesstraße	Umnutzung zu Radfahrstreifen	Radfahrstreifen	
60	getr. G+R	nicht benutzungspflichtig	9.450	nicht benutzungspf. - fehlende Beschilderung	innerorts	50	nein	Trennen	Wittekindstraße	L545	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Radwegeausbau erforderlich, geringe Flächenverfügbarkeit	Herstellung regelkonforme RVA
61	getr. G+R	nicht benutzungspflichtig	10.904	nicht benutzungspf. - fehlende Beschilderung	innerorts	50	nein	Trennen	Herforder Straße	L545	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Radwegeausbau erforderlich, geringe Flächenverfügbarkeit	Herstellung regelkonforme RVA
62	getr. G+R		12.870	westlich nicht benutzungspf., beidseitig ben. RVA erforderlich	innerorts	50	nein	Trennen	Herforder Straße	L545	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Radwegeausbau erforderlich, geringe Flächenverfügbarkeit	Herstellung regelkonforme RVA
63	getr. G+R		12.870		innerorts	50	ja	Trennen	Herforder Straße	L545	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Radwegeausbau erforderlich, geringe Flächenverfügbarkeit	Herstellung regelkonforme RVA
64	getr. G+R	gem. G+R	12.870	getr. G+R westl.; gem. G+R östl. (optisch eher getr. G+R)	innerorts	50	ja	Trennen	Herforder Straße	L545	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Radwegeausbau erforderlich, geringe Flächenverfügbarkeit	Herstellung regelkonforme RVA
65	getr. G+R		15.627		innerorts	50	ja	Trennen	Herforder Straße	L545	Landesstraße	ben. RVA erforderlich, hohe Verkehrsstärken, Radwegeausbau erforderlich, geringe Flächenverfügbarkeit	Herstellung regelkonforme RVA
66	Mehrzweckstreifen		17.581		außerorts	70	nein	Trennen	Herforder Straße	L545	Landesstraße	Umnutzung zu Radfahrstreifen	Radfahrstreifen
67	getr. G+R		7.247	Grünschnitt notwendig	innerorts	50	nein	Teilseparation	Südlenger Straße	L546	Landesstraße	Grünschnitt notwendig	Kleinmaßnahme
68	Mischverkehr		8.971		innerorts	50	nein	Teilseparation	Südlenger Straße	L546	Landesstraße	Übergang auf Fahrbahn durch Rotmarkierung verdeutlichen, Gefahrenzeichen (kurzfristig), langfristig beidseitig Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen
69	Schutzstreifen		8.971		innerorts	50	ja	Teilseparation	Südlenger Straße	L546	Landesstraße	kein Handlungsbedarf	kein Handlungsbedarf
70	Mischverkehr		8.971		innerorts	50	nein	Teilseparation	Südlenger Straße	L546	Landesstraße	Markierung Schutzstreifen prüfen	Schutzstreifen
71	Mischverkehr		16.830		innerorts	50	nein	Trennen	Lübbecker Straße	L546	Landesstraße		Radwegebau
72	Schutzstreifen		8.675		innerorts	50	ja	Teilseparation	Klinkstraße	L557	Landesstraße		kein Handlungsbedarf
77	getr. G+R	nicht benutzungspflichtig	4.210	nicht benutzungspf. Baulich getrennt angelegt	innerorts	50	nein	Teilseparation	Südring		Weitere HVS		Fahrradpiktogramme
78	Radfahrstreifen		10.453		innerorts	50	ja	Trennen	Dünner Straße	K26	Kreisstraße		kein Handlungsbedarf
79	Schutzstreifen		10.453		innerorts	50	ja	Teilseparation	Dünner Straße	K26	Kreisstraße		kein Handlungsbedarf
80	gem. G+R		10.453		außerorts	70	ja	Trennen	Dünner Straße	K26	Kreisstraße	schlechte Oberflächenqualität	kein Handlungsbedarf

Nr.	Führung Bestand	DTV	Mangel	Lage	zul. Geschw.	Regelkonform Führung	Führung	Straße	Str.	Baulastträger	Anmerkung	Maßnahmenempfehlung
81	gem. G+R Rad frei	3.488		innerorts	50	nein	Mischverkehr	Raiffeisenstraße Bodelschwinghstraße	K33	Kreisstraße		Aufhebung Benutzungspflicht
82	Mischverkehr			außerorts	100	x	Prüfung DTV		K34	Kreisstraße	Prüfung DTV, Radwegebau	Prüfung DTV
84	gem. G+R	12.461	nicht benutzungspf. - fehlende Beschilderung	innerorts	50	ja	Trennen	Mindener Straße	K13	Kreisstraße		kein Handlungsbedarf
85	getr. G+R nicht benutzungspflichtig	7.202	nicht benutzungspf.	innerorts	50	ja	Teilseparation	Brunnenallee		Weitere HVS	Umbau	kein Handlungsbedarf
86	Schutzstreifen	7.202	Baustelle, Neumarkierung Schutzstreifen	innerorts	50	ja	Teilseparation	Brunnenallee		Weitere HVS	Umbau	kein Handlungsbedarf
87	Schutzstreifen	7.202	Baustelle, Neumarkierung Schutzstreifen	innerorts	30	ja	Teilseparation	Brunnenallee		Weitere HVS	Umbau	kein Handlungsbedarf
88	Schutzstreifen	7.202	Baustelle, Neumarkierung Schutzstreifen	innerorts	50	ja	Teilseparation	Brunnenallee		Weitere HVS	Umbau	kein Handlungsbedarf
89	Mischverkehr	5.187		innerorts	50	nein	Teilseparation	Werfer Straße	K21	Kreisstraße	Schutzstreifen ein- oder beidseitig prüfen	Schutzstreifen
90	gem. G+R Rad frei			innerorts	50	x	Prüfung DTV	Werfer Straße	K21	Kreisstraße	Prüfung DTV, Radverkehrsführung beidseitig sicherstellen	Prüfung DTV
91	gem. G+R		beidseitig	innerorts	50	x	Prüfung DTV	Hückerstraße	K21	Kreisstraße	Prüfung DTV, Radverkehrsführung beidseitig sicherstellen	Prüfung DTV
92	gem. G+R Rad frei		einseitig	innerorts	50	x	Prüfung DTV	Hückerstraße	K21	Kreisstraße	Prüfung DTV, Radverkehrsführung beidseitig sicherstellen	Prüfung DTV
93	gem. G+R Rad frei			außerorts	100	x	Prüfung DTV	Hückerstraße	K21	Kreisstraße	Prüfung DTV, Radverkehrsführung beidseitig sicherstellen	Prüfung DTV
94	Gehweg + Rad frei			außerorts	50	x	Prüfung DTV	Hückerstraße	K21	Kreisstraße	Prüfung DTV, Radverkehrsführung beidseitig sicherstellen	Prüfung DTV
95	gem. G+R			außerorts	50	x	Prüfung DTV	Hückerstraße	K21	Kreisstraße	Prüfung DTV, Radverkehrsführung beidseitig sicherstellen	Prüfung DTV
96	getr. G+R nicht benutzungspflichtig	7.089	nicht benutzungspf.	innerorts	50	ja	Teilseparation	Lettow-Vorbeck- Straße		Weitere HVS	Markierung Schutzstreifen prüfen, Markierung Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn	Schutzstreifen
97	gem. G+R Schutzstreifen	7.089	gem. G+R (südl.); Schutzstreifen (nördl.)	innerorts	50	ja	Teilseparation	Elsestraße		Weitere HVS		kein Handlungsbedarf
100	getr. G+R	5.800		innerorts	50	nein	Teilseparation	Mindener Straße	K13	Kreisstraße		Schutzstreifen

Nr.	Führung Bestand	DTV	Mangel	Lage	zul. Geschw.	Regelkonform Führung	Führung	Straße	Str.	Baulastträger	Anmerkung	Maßnahmenempfehlung
101	Schutzstreifen	5.800		innerorts	50	ja	Teilseparation	Mindener Straße	K13	Kreisstraße		kein Handlungsbedarf
102	getr. G+R nicht benutzungs pflichtig	8.801	nicht benutzungspf., Radweg endet an Parkplatz	innerorts	50	nein	Teilseparation	Weseler Straße	K13	Kreisstraße	Stadtauswärts Schutzstreifen markieren, Radweg endet an Parkplatz, fehlende Führungshilfe	Schutzstreifen
103	gem. G+R	8.801		innerorts	50	nein	Teilseparation	Weseler Straße	K13	Kreisstraße	Stadtauswärts Schutzstreifen markieren	Schutzstreifen
104	gem. G+R			außerorts	100	x	Prüfung DTV	Weseler Straße	K13	Kreisstraße	Prüfung DTV	Prüfung DTV
105	gem. G+R			außerorts	100	x	Prüfung DTV	Bäderstraße	K26	Kreisstraße	schlechte Oberflächenqualität	Prüfung DTV
106	gem. G+R			außerorts	50	x	Prüfung DTV	Bäderstraße	K26	Kreisstraße	schlechte Oberflächenqualität	Prüfung DTV
107	gem. G+R			außerorts	30	x	Prüfung DTV	Bäderstraße	K26	Kreisstraße	schlechte Oberflächenqualität	Prüfung DTV
108	gem. G+R		Radweg Schäden (Schild)	außerorts	50	x	Prüfung DTV	Bäderstraße	K26	Kreisstraße	schlechte Oberflächenqualität	Prüfung DTV
109	gem. G+R			außerorts	30	x	Prüfung DTV	Bäderstraße	K26	Kreisstraße	schlechte Oberflächenqualität	Prüfung DTV
110	gem. G+R			außerorts	50	x	Prüfung DTV	Bäderstraße	K26	Kreisstraße	schlechte Oberflächenqualität	Prüfung DTV
111	gem. G+R	6.489		außerorts	50	nein	Trennen	Wiehenstraße	K30	Kreisstraße	Beidseitige benutzungspflichtige RVA erforderlich, Radweg verbreitern	Herstellung regelkonforme RVA
112	Mischverkehr			innerorts	50	x	Prüfung DTV	Habighorster Weg	K34	Kreisstraße		Prüfung DTV
113	gem. G+R			außerorts	100	x	Prüfung DTV	Werfer Straße	K29	Kreisstraße		Prüfung DTV
114	gem. G+R			außerorts	70	x	Prüfung DTV	Werfer Straße	K29	Kreisstraße		Prüfung DTV
115	gem. G+R			innerorts	50	x	Prüfung DTV	Werfer Straße	K29	Kreisstraße		Prüfung DTV
116	getr. G+R	11.323	nicht benutzungspf. - fehlende Beschilderung Schutzstreifen	innerorts	50	ja	Trennen	Holzhauser Straße		Weitere HVS	Durchgängige regelkonforme Radverkehrsführung prüfen, ggf. einseitig Schutzstreifen	Schutzstreifen
117	Schutzstreifen	11.323	(nördl.); getr. G+R (südl.), nicht benutzungspf.	innerorts	50	nein	Trennen	Holzhauser Straße		Weitere HVS	Durchgängige regelkonforme Radverkehrsführung prüfen, ggf. einseitig Schutzstreifen	Schutzstreifen
118	getr. G+R	11.323	Radweg (nördl.); getr. G+R (südl.), nicht benutzungspf.	innerorts	50	ja	Trennen	Holzhauser Straße		Weitere HVS	Durchgängige regelkonforme Radverkehrsführung prüfen, ggf. einseitig Schutzstreifen	Schutzstreifen
119	Gehweg + Rad frei	6.267	Radweg (südl.); Gehweg + Rad frei (nördl.)	innerorts	50	nein	Teilseparation	Holzhauser Straße		Weitere HVS	Durchgängige regelkonforme Radverkehrsführung prüfen, ggf. einseitig Schutzstreifen	Schutzstreifen
120	Schutzstreifen	3.097		innerorts	50	ja	Teilseparation	Kurt- Schumacher- Straße		Weitere HVS		kein Handlungsbedarf

Fahrradabstellanlagen

Maßnahmetabelle Fahrradabstellanlagen														
Name der Einrichtung	Stadtteil	Art der Einrichtung	Datum, Uhrzeit	Stellplatzanzahl nach Art	Anzahl gesamt	Art	Überdachung	abgestellte Fahrräder nach Art	abgestellte Fahrräder gesamt	Wildparker im direktem Umfeld	Auslastung*	Anteil Wildparker	Handlungsbedarf	Lösungsansatz
Grundschule Holsen	Holsen	Schule	04.06.2014; 13:19 Uhr	28 (V)	28	Vorderradhalter	ja	4 (V)	4	0	14%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Grundschule Ennigloh	Ennigloh	Schule	03.06.2014; 13:44 Uhr	118 (V)	118	Vorderradhalter	nein	3 (V)	3	0	3%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Grundschule Spradow	Spradow	Schule	12.05.2014; 10:07 Uhr	40 (V)	40	Vorderradhalter	nein	6 (V)	6	2	15%	5%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Grundschule Dünne	Dünne	Schule	04.06.2014; 12:29 Uhr	55 (V)	55	Vorderradhalter	teilw eise	14 (V)	14	0	25%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Grundschule Südlengernheide	Südlengernheide	Schule	11.06.2014; 10:18 Uhr	48 (V)	48	Vorderradhalter	ja	0	0	0	0%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Grundschule Hunnebrock	Hunnebrock	Schule	06.06.2014; 09:06 Uhr	48 (V)	48	Vorderradhalter	nein	24 (V)	24	0	50%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Grundschule Bustedt	Bustedt	Schule	04.06.2014; 14:18 Uhr	58 (V)	58	Vorderradhalter	nein	5 (V)	5	0	9%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Grundschule Bünde-Mitte	Mitte	Schule	BAUSTELLE			Baustelle								
Freiherr-vom-Stein-Gymnasium	Ennigloh	Schule	17.06.2014; 11:50 Uhr	366 (V)	366	Vorderradhalter	ja	88(V)	88	5	24%	1%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Realschule Bünde-Nord	Ennigloh	Schule	17.06.2014; 11:47 Uhr	175 (V)	175	Vorderradhalter	ja	15 (V)	15	8	9%	5%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Erich-Kästner-Gesamtschule	Ennigloh	Schule	17.06.2014; 10:11 Uhr	304 (V)	304	Vorderradhalter	teilw eise	169 (V)	169	14	56%	5%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Pestalozzische Kreis Herford	Hüffen	Schule	06.06.2014; 08:55 Uhr	70 (V)	70	Vorderradhalter	teilw eise	10 (V)	10	3	14%	4%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Gymnasium am Markt	Mitte	Schule	23.03.2021; 14:00 Uhr	75 (R)	150	Rahmenhalter	nein	29 (R)	29	2	19%	1%	ja	Anlagen um einen Witterungsschutz ergänzen
Hauptschule Bünde/ Gesamtschule	Mitte	Schule	17.06.2014; 10:11 Uhr	175 (V)	175	Vorderradhalter	nein	36 (V)	36	4	21%	2%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Realschule Bünde-Mitte	Mitte	Schule	17.06.2014; 09:52 Uhr	267 (V)	267	Vorderradhalter	ja	182 (V)	182	6	68%	2%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Musikschule	Ennigloh	Freizeiteinrichtung	03.06.2014; 14:05 Uhr	51 (V)	51	Vorderradhalter	teilw eise	0	0	0	0%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Universium	Ennigloh	Freizeiteinrichtung	23.03.2021; 12:00 Uhr	4 (R)	8	Rahmenhalter	nein	0	0	0	0%	0%	ja	Anlagen um einen Witterungsschutz ergänzen
Stadtgarten/Stadthalle	Ennigloh	Freizeiteinrichtung	23.03.2021; 15:00 Uhr	16 (V) 4 (R)	24	Vorderradhalter	Rahmenhalter nein	0	0	0	0%	0%	ja	Anlagen um einen Witterungsschutz ergänzen
Stadtteilbüro Hunnebrock	Hunnebrock	Verwaltung	23.03.2021; 13:30 Uhr	0	0	-	-	0	0	0			ja	Einrichtung von witterungsgeschützten Rahmenhaltern.
Stadtteilbüro Bünde-Mitte	Mitte	Verwaltung	23.03.2021; 12:30 Uhr	0	0	-	-	0	0	0			ja	Einrichtung von witterungsgeschützten Rahmenhaltern.
Rathaus/Jugendamt Bünde	Mitte	Verwaltung	30.03.2021; 08:45 Uhr	12 (R)	24	Rahmenhalter	ja	2 (R)	2	0	8%	0%	nein	kein Handlungsbedarf
Finanzamt Bünde	Mitte	Verwaltung	23.03.2021; 13:00 Uhr	6 (V)	6	Vorderradhalter	nein	0	0	0	0%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Stadtbücherei	Mitte	Verwaltung	05.06.2014; 11:18 Uhr	12 (V)	12	Vorderradhalter	nein	2(V)	2	0	17%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Baubetriebshof/Dienstgebäude Am Brunnen/Südlengernstraße	Mitte	Verwaltung	10.06.2014; 10:20 Uhr	9 (V)	9	Vorderradhalter	ja	3 (V)	3	1	33%	11%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Polizei Bünde	Mitte	Verwaltung	23.03.2021; 14:00 Uhr	24 (V)	24	Vorderradhalter	teilw eise	0	0	0	0%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter
Lukas-Krankenhaus	Mitte	Verwaltung	23.03.2021; 15:00 Uhr	20 (V)	20	Vorderradhalter	nein	1 (V)	1	0	5%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Freibad Bünde-Mitte	Mitte	Freizeiteinrichtung	BAUSTELLE			Baustelle								
Bünder Welle	Ennigloh	Freizeiteinrichtung	30.03.2021; 09:00 Uhr	52 (V)	52	Vorderradhalter	nein	0	0	0	0%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter.
Pauluskirche	Mitte	Freizeiteinrichtung	23.03.2021; 14:00 Uhr	6 (R)	12	Rahmenhalter	nein	0	0	0	0%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.

Maßnahmentabelle Fahrradabstellanlagen															
Name der Einrichtung	Stadtteil	Art der Einrichtung	Datum, Uhrzeit	Stellplatzanzahl nach Art	Anzahl gesamt	Art	Überdachung	abgestellte Fahrräder nach Art	abgestellte Fahrräder gesamt	Wildparker im direktem Umfeld	Auslastung*	Anteil Wildparker	Handlungsbedarf	Lösungsansatz	
Fußgängerzone (Eschstraße)	Mitte	Auf'm Tie	23.03.2021; 13:15 Uhr	3 (R)	6	Rahmenhalter	nein	1 (R)	1	0	17%	0%	nein	kein Handlungsbedarf	
		Museumsplatz	23.03.2021; 13:15 Uhr	2 (R)	4	Rahmenhalter	nein	2 (R)	2	0	50%	0%	nein	kein Handlungsbedarf	
		Hangbaumstraße - Wellensiek Platz	23.03.2021; 13:15 Uhr	21 (R)	21	Rahmenhalter	nein	1 (R)	1	0	5%	0%	nein	kein Handlungsbedarf	
		Wellensiek Platz	23.03.2021; 13:15 Uhr	12 (V) 3 (R)	18	Vorderradhalter	Rahmenhalter	teilweise	3 (V) 0 (R)	3	0	17%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter.
		Hangbaumstraße	23.03.2021; 13:15 Uhr	18 (V) 6 (R)	42	Vorderradhalter	Rahmenhalter	teilweise	0	0	0	0%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter.
		Bürgerbüro Rathaus	23.03.2021; 13:15 Uhr	10 (R)	20	Rahmenhalter		teilweise	1	0	0	0%	0%	nein	kein Handlungsbedarf
		Bahnhofstraße (von Rathaus bis Museumsplatz)	23.03.2021; 13:15 Uhr	9 (R)	18	Rahmenhalter		nein	5 (R)	5	0	28%	0%	ja	Ergänzung eines Witterungsschutzes.
Bahnhof Bünde	Mitte	ÖPNV Busbahnhof	13.05.2014; 10:38 Uhr	12 (V) 12 (R)	24	Vorderradhalter	Rahmenhalter	ja	1 (V)	1	0	4%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter.
		Radstation		258 (DP)	258	Doppelstockparker		ja				0%	0%	nein	kein Handlungsbedarf, Aber Nutzbarkeit der Doppelstockparker verbessern
		Gleis				Vorderradhalter		nein	10	10	0			ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.
		Bahnhofplatz	13.05.2014; 10:23 Uhr	13 (V)	13	Vorderradhalter		nein	3 (V)	3	0	23%	0%	ja	Austausch der Vorderradhalter durch Rahmenhalter und Ergänzung eines Witterungsschutzes.

* Corona Einschränkungen 2020/2021

Weitere Maßnahmen

Beseitigung Punktueller Hindernisse			Umsetzung	Ziele VEP						
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität	
Eisebrücke	schlechte Oberflächenqualität	Oberflächensanierung	kurzfristig	x						
Heinestraße	Durchlasssperr für Radverkehr unkomfortabel, weichen auf Grünstreifen aus	Durchlass für Radverkehr auf Fahrbahn sicherstellen								
Kurve Viktoriastraße	Konflikte im Kurvenbereich, Einbahnstraße entgegenkommender Radverkehr	Gefahrenzeichen, Radverkehr entgegen der Einbahnstraße								
Lübbecker Straße/Elsedeich	fehlendes Hinweisschild Fortführung Radweg am Elsedeich	Wegweisung, Fortführung Radweg am Elsedamm ab Lübbecker Straße								
Lübbecker Straße/Kösliner Straße	Eingeschränkte Sichtbeziehung an Einmündung durch Grünwuchs	Grünschnitt								
Lübbecker Straße/Schweriner Straße	Eingeschränkte Sichtbeziehung an Einmündung durch Grünwuchs	Grünschnitt								
Lübbecker Straße/Virchow Straße	Eingeschränkte Sichtbeziehung an Einmündung durch Grünwuchs	Grünschnitt								
Osnabrücker Straße/Blankensteinstraße	stadteinwärts Seitenraum beginnt, Gefahrenstelle fehlende Bordsteinabsenkung	benutzungspflichtige RVA erforderlich, kurzfristig Führung auf Seitenraum ermöglichen								
Schulzentrum Ennigloh	Enge Durchlasssperr auf Schulgelände	Durchlasssperr entfernen oder ggf. aufweiten								
Südlenger Straße (nördlich Kreisverkehr)	Oberflächenqualität schlecht, Punktueller Hindernis	Punktuelle Ausbesserung								
Zuwegung Hauptstraße ab KP Borriesstraße/Levisonstraße	schmalere Radweg, Konflikte Fußverkehr	Führung aufweiten								

Optimierung Bestand entlang der Strecke (abseits Hauptverkehrsstraßen)				Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung	Umsetzung	Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Bahnhofstraße	Konflikte, Durchgangsverkehr	Variante 1: Einbahnstraße mit Längsparkständen Variante 2: Einbahnstraße mit Schrägparken	langfristig	x		x	x		
Bahnhofstunnel	Konfliktreiche Führung Radverkehr	Autofreie Bahnhofstunnel prüfen	langfristig	x			x		
Elsedamm	fehlende Beleuchtung, hohe Nutzung im Alltagsradverkehr	Beleuchtung	mittelfristig	x					
Esemühlenweg	Konflikte hohe Geschwindigkeiten, parkende Fahrzeuge an Einmündungen erschweren Sicht	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (siehe Maßnahme Kfz)	mittelfristig	x			x		
Esestraße (zwischen Klinkstraße und Fünfhausenstraße)	Aufhebung Benutzungspflicht	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (siehe Maßnahme Kfz)	kurzfristig	x			x		
Fünfhausenstraße	Konflikte in Fahrradstraße, bisher für alle Kfz freigegeben, ungeordnetes Parken	Parken neu ordnen, Freigabe nur für Anlieger, Einmündungsbereiche umgestalten, ggf. Netzverlegung über Fünfhausenstraße	kurzfristig	x		x			
Gerhart-Hauptmann-Straße	Konflikt Führung, hohe Geschwindigkeiten	Geschwindigkeitsreduzierung 30 km/h, Oberflächensanierung unter den DB-Brücken bereits erfolgt	mittelfristig	x			x		
Gewinghauser Straße	Konflikte Radverkehr, hohe Geschwindigkeiten Kfz	Geschwindigkeitsreduzierung (siehe Maßnahme Kfz)	kurzfristig	x			x		
Grabenstraße	Radweg wechselt in Seitenraum, hohe Geschwindigkeiten Kfz	Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h (siehe Maßnahme Kfz)	langfristig	x			x		
In der Lohge	fehlender Radweg, Lückenschluss bis Lübbecker Straße	Radwegebau prüfen, DTV erfassen	langfristig	x			x		
Wirtsheide (Gerhart-Hauptmann-Straße bis EGB)	fehlender Radweg, wichtige Schulsegeverbindung	Radwegebau prüfen auf Nordseite, DTV erfassen	langfristig	x			x		
Zuschlagstraße/Muckumer Straße/Surensiekweg	fehlender Radweg, hohe Geschwindigkeiten	Geschwindigkeitsreduzierung prüfen, Radweg nicht erforderlich (siehe Maßnahme Kfz)	kurzfristig	x			x		

Aufbringen von Markierungen				Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung	Umsetzung	Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Elsedamm (Höhe Blankensteinstraße)	Ende Fahrradstraße, Führung Knotenpunkt	Umgestalten, Aufmerksamkeitsflächen markieren	kurzfristig	x					
Holser Straße (Höhe Schulzentrum)	Radweg endet unmittelbar auf der Fahrbahn, keine Führungshilfe	Fortführung benutzungspflichtiger Radweg, kurzfristig Führungshilfe markieren	mittelfristig	x					
Holser Straße (Höhe Schulzentrum)	Radweg endet unmittelbar auf der Fahrbahn, keine Führungshilfe	Fortführung benutzungspflichtiger Radweg (langfristig), kurzfristig Führungshilfe markieren	kurzfristig	x					
Jahnstraße/Holser Straße	Abbiegemöglichkeiten konfliktreich	Im Zuge Einrichtung Fahrradzone Knotenpunkt umgestalten, Abbiegemöglichkeiten markieren	kurzfristig	x					
Lübbecker Straße	Netzlücke, Radweg endet und wird doch Wohngebiet weitergeführt	Fortführung gem. Geh- und Radweg, Rückschnitt Hecke	mittelfristig	x					
Mindener Straße	Schutzstreifen nur noch schlecht erkennbar	Markierung erneuern	kurzfristig	x					
Osnabrücker Straße/Werfer Straße	konfliktreiche Einmündung, Zweirichtungsradweg	Gefahrenzeichen Radverkehr Zweirichtungsradweg, Markierung Richtungspfeile	kurzfristig	x					
Südlenger Straße (Höhe Hederkottenweg)	Radweg führt auf Fahrbahn, Konfliktreich	Übergang auf Fahrbahn durch Rotmarkierung verdeutlichen, Gefahrenzeichen (kurzfristig), langfristig beidseitig	kurzfristig	x					
Südlenger Straße (Höhe Hederkottenweg)	Radweg führt auf Fahrbahn, Konfliktreich	Übergang auf Fahrbahn durch Rotmarkierung verdeutlichen, Gefahrenzeichen (kurzfristig), langfristig beidseitig	kurz- /mittelfristig	x					
Werfer Straße (Höhe Uferstraße)	Radweg endet unmittelbar auf Fahrbahn, keine Führungshilfe	Radverkehrsführung im KP optimieren, Führungshilfe markieren	kurzfristig	x					
Weseler Straße (Höhe Herforder Straße)	Radweg endet unmittelbar auf Fahrbahn, keine Führungshilfe	Führungshilfe markieren	kurzfristig	x					
Weseler Straße/Bustedter Straße	Gefahrenpunkt an der Einmündung	Roteinfärbung Radverkehrsfurt	kurzfristig	x					

Einrichtung Fahrradstraße/Fahrradzone			Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Dünner Kirchweg	hohe Geschwindigkeiten (50 km/h)	Fahrradstraße, Netzergänzung bis Hanffeld und Im Twehlen	mittelfristig	x					
Franz-Werfel-Straße	hohe Geschwindigkeiten (50 km/h)	Fahrradstraße (Bestandteil Ringnetz)							
Jahnstraße/Ringstraße	Konflikte Radverkehr	Fahrradzone einrichten, gegenläufige Einbahnstraßen zur Unterbindung von Eltern-Taxis prüfen							
Winkelstraße/Schloßstraße/Friedrich-Ebert-Straße	wichtige Radverbindung, schlechte Oberflächenqualität	Fahrradzone (Bestandteil Radnetz), Oberflächensanierung							
Haßkampstraße/Fahrenkampstraße/Wiesenstraße	Wichtige Radverbindung, Schulachse	Fahrradzone							
Papendiekstraße	Bestandteil Interkommunaler Radweg Bünde-Hiddenhausen-Herford	Fahrradstraße/Fahrradzone							
Grabenstraße/Kleine Wasserbreite	hohe Geschwindigkeiten (50 km/h)	Fahrradstraße/Fahrradzone							
Esemühlenweg	hohe Geschwindigkeiten (50 km/h)	Fahrradstraße/Fahrradzone							

Netzergänzung			Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Zum Stellwerk - Kleine Wasserbreite	bisher keine Wegeverbindung vorhanden	Schaffung einer neuen Wegeverbindung, Abstimmungen DB, Brückenabriss erforderlich	mittelfristig	x					
August-Bebel-Straße/Theodor-Heuss-Straße/Pestalozzistraße	Parallele Wegeverbindung zur Engerstraße	Schaffung einer qualitätsvollen Radverkehrsführung parallel zur HVS in Verlängerung zur Schlossstraße, Oberflächensanierung erforderlich, Ergänzung städtisches Radverkehrsnetz							
Dünner Kirchweg/Hanfheld	fehlender Anschluss Franz-Werfel-Straße, Dünner Kirchweg wichtige Wegeverbindung	Ergänzung städtisches Radwegenetz, Teil Fahrradzone							
Fünfhausenstraße/Herforder Straße	bisher nicht Bestandteil des städtischen Radverkehrsnetzes	Ergänzung städtisches Radwegenetz, Teil Fahrradstraße							

Knotenpunkt			Umsetzung	Ziele VEP					
Konflikte an Kreisverkehren				Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung							
Klinkstraße/Wittekindstraße	Konflikte Kreisverkehr Pkw/Rad	Führung Radverkehr auf Kreisfahrbahn	mittelfristig	x			x		
Wittekindstraße/Marktstraße	Konflikte Kreisverkehr Pkw/Rad	Führung Radverkehr auf Kreisfahrbahn (siehe KP-Entwurf)	mittelfristig	x			x		
Lübbecker Straße/Meyerhofstraße	Zufahrt Meyerhofstraße Radverkehr in beide Richtungen nicht ausreichend gekennzeichnet	Verkehrszeichen Radverkehr in beide Richtungen aufstellen, Markierung erneuern	mittelfristig	x			x		

Anpassung an signalisierten Knotenpunkten			Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsgüte	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Engerstraße/Kurt-Schumacher-Straße	Konfliktreiche Führung Radverkehr	Anpassung LSA-Schaltung, Radverkehr fahrbahnnah führen, direkte Abbiegemöglichkeit in Richtung Kurt-Schumacher-Straße. Westliche Zufahrt (Werfer Straße) Markierung ARAS oder vorgezogene Haltelinie (siehe KP-Entwurf und Modellprojekt 3: Verkehrsflusssimulation)	langfristig	x	x				
Weseler Straße/Herforder Straße/Mindener Straße	lange Wartezeiten für Radfahrende	LSA-Schaltung anpassen für Radfahrende, Markierung ARAS Weseler Straße (siehe auch Verkehrsflusssimulation)	langfristig	x	x				
Brunnenallee/Mindener Straße	Konflikte Pkw/Rad Zufahrt	Markierung ARAS in Mindener Straße	kurzfristig						
Lübbecker Straße/Wasserbreite	Konflikte Pkw/Rad	Roteinfärbung Schutzstreifen im Knotenpunktbereich	kurzfristig	x					
Wasserbreite/Bismarckstraße	Konflikte Pkw/Rad	Markierung ARAS in Bismarckstraße, langfristig Umbau Kreisverkehr prüfen	kurz-/langfristig	x	x				
Borriesstraße/Levisonstraße	Konflikte abbiegende Fahrzeuge	Anpassung Signalisierung, Markierung von vorgezogenen Haltelinien	mittelfristig	x					
Osnabrücker Straße/Sunderbachstraße	Radweg endet an Fußgänger-LSA, lange Wartezeiten	LSA anpassen, Fortführung Radweg entlang Osnabrücker Straße prüfen	langfristig	x	x				
Hansastraße/Holzhauser Straße	fehlende Furten	Radverkehrsführung und Fußgängerfurten am KP anpassen	mittelfristig	x	x				
Borriesstraße/Gerhart-Hauptmann-Straße	Rechstabbiegen aus Borriesstraße West für Radfahrer unkomfortabel	Grünpfeilschild für Radfahrende in westlicher Zufahrt, Markierung ARAS in nördlicher und südlicher Zufahrt, nördliche Zufahrt Führungshilfe auf die Fahrbahn	kurzfristig	x					
Elsestraße/Elsedamm/Lettow-Vorbeck-Straße	Rechstabbiegen aus Elsestraße in Richtung Elsedamm unkomfortabel (Fußgänger-LSA)	Grünpfeilschild für Radfahrende an Bedarfs-LSA	kurzfristig	x					
Levisonstraße/Blankener Straße	Konfliktreiche Führung Radverkehr aus südlicher Zufahrt in Richtung Norden	V 1: Gesicherte Querung für Fuß- und Radverkehr an den freien Rechtsabbiegern, Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h	kurzfristig	x					
		V 2: Umbau Knotenpunkt erforderlich, Führung Radverkehr in südlicher und westlicher Zufahrt anpassen (siehe Verkehrsflusssimulation)	mittelfristig	x	x				
		V 3: Umbau Kreisverkehr	langfristig	x	x				
Weseler Straße/Dobergstraße	Radverkehrsführung optimieren	Markierung ARAS in Dobergstraße und Fahrenkampstraße (nördliche und südliche Zufahrt)	kurzfristig	x	x				
Elsestraße/Fünfhausenstraße	Radverkehrsführung optimieren	Markierung ARAS in Fünfhausenstraße	kurzfristig	x					

Optimierung oder Schaffung sicherer Querungsstellen			Umsetzung	Ziele VEP						
Straße	Mangel	Handlungsempfehlung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität	
Bäderstraße - Querung Nebennetz	Querung schwierig, hohe Geschwindigkeiten	Geschwindigkeitsreduzierung, Querungshilfe prüfen	kurzfristig	x						
Südlenger Straße/Elsemühlenweg/Semmelstraße	fehlender Querungshilfe, schlechte Sichtbeziehung durch parkende Fahrzeuge östlich Semmelweg	Querungshilfe vorsehen, Parken im Einmündungsbereich unterbinden, Bestandteil Radnetz								
Bismarckstraße - Querung Elsedamm	wichtige Wegeverbindung	Bevorrechtigung Radverkehr prüfen, Sichtbeziehungen verbessern								
Elsedamm/Bahnhofstraße	wichtige Wegeverbindung	Bevorrechtigung Radverkehr prüfen, Sichtbeziehungen verbessern								
Kurt-Schumacher-Straße/Weseler Straße	fehlende Querungshilfe	Einmündungsbereich umgestalten, Querungshilfe								
Wittekindstraße/Winkelstraße	Konflikte Radverkehr	Anpassung Führung Radverkehr, Markierung zwischen Haltelinien, Unterbindung Abbiegebeziehung für den Kfz-Verkehr (siehe KP-Entwurf)								
Ernst-Reuter-Straße/Levisonstraße	Fehlende Querungshilfe Ernst-Reuter-Straße, hohe Geschwindigkeit (70 km/h)	Querungshilfe für Fuß- und Radverkehr, ggf. Geschwindigkeitsreduzierung auf 50 km/h prüfen								
Osnabrücker Straße/Sachsenstraße	Führung Radverkehr umwegig, Querungshilfe	Geschwindigkeitsreduzierung im Bereich der Mittelinsel prüfen, Gefahrenzeichen, beidseitig Mittelinsel (siehe Maßnahme Wittekindstraße/ Winkelstraße)								
Holser Straße/Turnerstraße	Querung Radverkehr über abgesetzte Mittelinseln, viel Schülerverkehr	Querungshilfe für Radfahrende zwischen Mittelinseln markieren, Unterbindung Abbiegebeziehung für den Kfz-Verkehr								
Borriesstraße/Von-Schütz-Straße	Querung Borriesstraße gefährlich	Abbiegebeziehung Kfz-Verkehr unterbinden (siehe Maßnahme Kfz)								
Esestraße/Klinkstraße	Konflikte Pkw/Rad Quer- und Längsverkehr	Umgestaltung KP (siehe Maßnahme Kfz)								

Maßnahmentabellen Fußverkehr

Gehwege an Hauptverkehrsstraßen

Maßnahmentabelle Gehwege an Hauptverkehrsstraßen							
Straße	Straßenname	Baulast	Gehweg	Bemerkung	Länge m	Maßnahme	
L876	Bremer Straße	Landesstraße	keiner		476	Neubau einseitig	
L876	Bremer Straße	Landesstraße	keiner		553	Neubau einseitig	
L783	Bünder Straße	Landesstraße	keiner		92	Neubau einseitig	
L783	Werfer Straße	Landesstraße	einseitig		663	Neubau einseitig	
L775	Holser Straße	Landesstraße	einseitig	Südseite unbefestigt	248	Befestigung	
L775	Lübbecker Straße	Landesstraße	einseitig		744	Neubau einseitig	
L775	Lübbecker Straße	Landesstraße	einseitig		2.460	Neubau einseitig	
L775	Rödinghauser Straße	Landesstraße	keiner		747	Neubau einseitig	
L775	Rödinghauser Straße	Landesstraße	einseitig		410	Neubau einseitig	
L775	Holser Straße	Landesstraße	einseitig	unbefestigt	145	Neubau einseitig	
L775	Holser Straße	Landesstraße	einseitig		344	Neubau einseitig	
L775	Holser Straße	Landesstraße	einseitig		150	Neubau einseitig	
L775	Rödinghauser Straße	Landesstraße	keiner		839	Neubau einseitig	
L775	Holser Straße	Landesstraße	keiner		640	Neubau einseitig	
L557	Hansastraße	Landesstraße	Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen wird Radfahrstreifen	1.833	Neubau einseitig	
L557	Hansastraße	Landesstraße	Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen wird Radfahrstreifen	2.092	Neubau einseitig	
L557	Engerstraße	Landesstraße	keiner		1.190	Neubau einseitig	
L546	Wasserbreite	Landesstraße	beidseitig	eine Seite unbefestigt	59	Befestigung	

Straße	Straßenname	Baulast	Gehweg	Bemerkung	Länge m	Maßnahme
L546	Osnabrücker Straße	Landesstraße	einseitig		838	Neubau einseitig
L546	Osnabrücker Straße	Landesstraße	keiner		816	Neubau einseitig
L546	Osnabrücker Straße	Landesstraße	einseitig		148	Neubau einseitig
L546	Osnabrücker Straße	Landesstraße	keiner		2.082	Neubau einseitig
L545	Herforder Straße	Landesstraße	einseitig		104	Neubau einseitig
L545	Levisonstraße	Landesstraße	Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen wird Radfahrstreifen	943	Neubau einseitig
L545	Herforder Straße	Landesstraße	Mehrzweckstreifen	Mehrzweckstreifen wird Radfahrstreifen	123	Neubau einseitig
K40	Schäferweg	Kreisstraße	keiner		1.611	Neubau einseitig
K40	Schäferweg	Kreisstraße	keiner		525	Neubau einseitig
K38	Spenger Straße	Kreisstraße	einseitig	Ostseite unbefestigt	47	Befestigung

Straße	Straßenname	Baulast	Gehweg	Bemerkung	Länge m	Maßnahme
K38	Spenger Straße	Kreisstraße	keiner	Brückenbauw erk	441	Neubau einseitig
K38	Spenger Straße	Kreisstraße	keiner	außerorts	323	Neubau einseitig
K34	Habighorster Weg	Kreisstraße	keiner		3.145	Neubau einseitig
K34	Bodelschw inghstr.	Kreisstraße	keiner		1.269	Neubau einseitig
K33	Raiffeisenstraße	Kreisstraße	einseitig		945	Neubau einseitig
K30	Wiehenstraße	Kreisstraße	einseitig	Ausbau nicht möglich, geringer Flächenbedarf, Innerorts Ausbau prüfen	2.901	Neubau einseitig
K30	Wiehenstraße	Kreisstraße	einseitig	Ausbau nicht möglich, geringer Flächenbedarf, Innerorts Ausbau prüfen	2.901	Neubau einseitig
K26	Bäderstraße	Kreisstraße	einseitig		1.802	Neubau einseitig
K21	Werfer Straße	Kreisstraße	einseitig		55	Neubau einseitig
K21	Werfer Straße	Kreisstraße	einseitig	südl. Seite unbesfestigt/Längsparken	138	Neubau einseitig
K21	Werfer Straße	Kreisstraße	einseitig	südliche Seite Längsparken	47	Neubau einseitig
K21	Werfer Straße	Kreisstraße	einseitig		26	Neubau einseitig
K21	Werfer Straße	Kreisstraße	einseitig		316	Neubau einseitig

Straße	Straßenname	Baulast	Gehweg	Bemerkung	Länge m	Maßnahme
K13	Mindener Straße	Kreisstraße	einseitig	ab Trotzenburgweg	752	Neubau einseitig
K13	Weseler Straße	Kreisstraße	einseitig		129	Neubau einseitig
K13	Weseler Straße	Kreisstraße	einseitig	nördl. Seite unbefestigt (eher durch Bedarf der Anwohner entstandener Tampelpfad)	68	Neubau einseitig
K13	Weseler Straße	Kreisstraße	einseitig	nördl. Seite unbefestigt (eher durch Bedarf der Anwohner entstandener Tampelpfad)	157	Neubau einseitig
K13	Weseler Straße	Kreisstraße	einseitig		163	Neubau einseitig
	Holzhauser Straße	Weitere HVS	einseitig		382	Neubau einseitig
	Holzhauser Straße	Weitere HVS	einseitig		424	Neubau einseitig

Querungshilfen

Vorhandene Querungsanlagen					Umsetzung	Ziele VEP					
Bestand	Mangel	Straße	Maßnahme	Förderung des Umweltverbundes		Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität	
Bedarfs-LSA	Sichtbeziehungen, wird oft überfahren	Lübbecker Straße (Nr.147)	Warnsignale, Beleuchtung	kurzfristig	x			x			
FGÜ	Sichtbeziehungen, wird oft überfahren	Gerhard-Hauptmann-Straße/Franz-Werfel-Straße	Warnsignale, Beleuchtung	kurzfristig	x			x			
FGÜ	Unfallschwerpunkt, Einsehbarkeit	Klinkstraße	siehe Maßnahme Kfz (Bedarfs-LSA)	mittelfristig	x			x			
FGÜ	Autos überfahren FGÜ	Gerhard-Hauptmann-Str./Herderstr.	Warnsignale, Beleuchtung	kurzfristig	x			x			
FGÜ	Sichtbeziehungen, wird oft überfahren	Holser Straße (Nr.30)	Warnsignale, Beleuchtung	kurzfristig	x			x			
FGÜ	Standort, liegt direkt in Zufahrt	Lettow-Vorbeck-Str./Fachmarkt	Ummarkieren, Lage	kurzfristig	x			x			
Mittelinsel	viel Schwerverkehr, bessere Ausleuchtung	Max-Planck-Straße (GS)	bessere Ausleuchtung	kurzfristig	x			x			
Mittelinsel	Sichtbeziehungen	Holser Straße/Holtackerweg	Sichtbeziehung verbessern	kurzfristig	x			x			
Mittelinsel	Sichtbeziehungen	Raiffeisenstraße/Engestraße	Sichtbeziehung verbessern	kurzfristig	x			x			
Mittelinsel	Erreichbarkeit, zu schmal	Osnabrücker Straße/Sachsenstraße	Ausbau, zweite Mittelinsel	mittelfristig	x			x			
Mittelinsel	Erreichbarkeit	Wittekindstraße/Winkelstraße	siehe Maßnahme Rad	kurzfristig	x			x			
Mittelinsel	Barrierefreiheit	Holser Straße/Turnerstr.	Mittelinsel führt gegen Hochbord, Erreichbarkeit verbessern	mittelfristig	x			x			
Mittelinsel mit FGÜ	Barrierefreiheit	Lübbecker Straße/Dünner Straße	taktile Elemente nachrüsten	kurzfristig	x			x			

Schaffung neuer Querungsanlagen		Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Maßnahme		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Ahler Straße/Boschstraße	Anbindung Kita	kurz- bis langfristig	x					
Ahler Straße/Weingarten	Schulwegsicherung							
Holzhauser Straße/Gesundheitszentrum	hohe Querungsbedarf, Anbindung Haltestelle							
Borriesstraße/Verbrauchermarkt	Anbindung Verbrauchermarkt							
Am Brunnen/Nordring	wichtig Schulwegverbindung							
Weseler Straße/Kurt-Schumacher-Str.	wichtige Wegeverbindung							
Südlenger Straße (Nr.179)	wichtig Schulwegverbindung							
Dünner Straße/Klusstraße	wichtig Schulwegverbindung							
Herforder Straße/Südring	Altenheim Anbindung, sehr wichtig							
Lübbecker Straße/Else	wichtige Anbindung, ganze Lübbecker Str. hohe Geschw.							
Werfer Str./Dürerstr.	wichtige Schulwegverbindung							
Mindener Straße/Elsemühlenweg	wichtige Wegeverbindung							
Wiehenstraße/Carl-Diem-Straße	wichtige Schulwegverbindung, Erreichbarkeit Haltestelle							
Südlenger Straße	Querung Südlenger Straße							
Werfer Straße/Liendlage	wichtige Wegeverbindung							
Herforder Straße/Haßkampstr.	wichtige Schulwegverbindung							
Lübbecker Straße/Stolper Str.	wichtige Wegeverbindung							
Wiehenstraße/Wielandstraße	wichtige Wegeverbindung							
Minden-Weseler-Weg/Wichernstraße	hohe Geschwindigkeiten							
Am Brunnen/Brunnenallee	wichtige Wegeverbindung							
Weseler Straße/Carl-Severin-Str.	wichtige Wegeverbindung							
Weseler Straße/Langenkamp oder Papendiekstraße	wichtige Wegeverbindung/ Verlauf RSV							
Wilhelmstraße-Mathilde-Meyer-Straße	wichtige Wegeverbindung, Arztpraxen, fehlende Querungshilfe an Kreisverkehr							

Barrierefreiheit

Handlungsbedarf Barrierefreiheit			Umsetzung	Ziele VEP					
Straße	Maßnahme	Anmerkung		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Hans-Böckler-Straße	Prüfung Gehweg anlegen	Schulwegeverbindung	mittelfristig	x					
Stauffenbergstraße	Prüfung Gehweg anlegen	Schulwegeverbindung							
Spradower Schweiz	Prüfung Gehweg anlegen	Schulwegeverbindung							
Steinstraße	Prüfung Gehweg anlegen	Weg für schutzbedürftige Personengruppen als Verbindung zwischen Ringstraße und Holzhauser Straße)							
Lange Straße	Durchgängiger barrierefreier Gehweg	Schulwegeverbindung							
Stadionstraße	Durchgängiger barrierefreier Gehweg	Schulwege- und Freizeitverbindung							
Gewinghauser Straße	Durchgängiger barrierefreier Gehweg	Schulwege- und Freizeitverbindung							

Maßnahmentabelle ÖPNV

Maßnahmenkarte Erschließung und weitere Maßnahmen								
Erschließungsdefizite ÖPNV		Umsetzung	Ziele VEP					
Mangel	Maßnahme		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
fehlende Anbindung Dünnerholz	Erschließung mit On-Demand-Verkehren	langfristig	x					
Erschließung Waldkindergarten	Bedarfshaltestelle "Waldkindergarten" im Zuge der Stadtbuslinie 4 prüfen (Innerhalb des vorhandenen Taktes schwierig), Alternativ On-Demand-Verkehre vorsehen	mittelfristig	x					
fehlende Anbindung Südliches Spradow	Anpassung Verlauf Stadtbuslinie 3 im südlichen Spradow, neue Haltestelle Semmelweg, im Bereich nördlich Lübbecker Straße Doppelbedienung Linie 3/4	mittelfristig	x					
fehlende Anbindung Holsen und Ahle, Gewerbegebiet Ennigloh (Niederennigloh)	Neue Stadtbuslinie 5 über Niederennigloh - Holsen - Ahle - Bahnhof - Museumsplatz prüfen, Alternativ On-Demand-Verkehre prüfen	langfristig	x					
fehlende Anbindung Gewerbegebiet Ennigloh (Niederennigloh)	Haltepunkt im Industriegebiet Ennigloh mit dem SPNV, Anbindung aus Richtung Westen, Park und Ride-Parkplatz	langfristig	x					
fehlende Erschließung Industriegebiet Ostkilver	Linie 571 als Bedarfshaltestelle über das Industriegebiet Ostkilver führen	mittelfristig	x					
Stadtbuslinie 3 verkehrt über Wohngebiet, fehlende Haltestelle an Engerstraße	Prüfen, ob Führung über Carl-Severing-Straße als Bedarfshaltestelle und Alternative direkte Führung über Engerstraße (Stadtbuslinie 3) oder zusätzliche Haltestelle für den Regionalverkehr	mittelfristig	x					
Schluchtweg	fehlende Haltestelle, Bus hält bisher auf der Ecke	kurzfristig	x					

Taktung und Alternative Bedienungsformen	Umsetzung	Ziele VEP					
		Förderung des Umweitverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Angebotserweiterung der Stadtbuslinien am Sonntag (10 - 16 Uhr) als Anrufbus o.ä.	mittel- bis langfristig	x					
30-Minuten-Takt Montags-Samstags von 06 - 20 Uhr	mittel- bis langfristig	x					
Anschluss zwischen Bus und Bahn verbessern, geringe Wartezeiten bei Umstieg	mittel- bis langfristig	x					
Anpassung der Regionalbuslinien an die Schulanfangs- und endzeiten, lange Wartezeiten für Schülerinnen, die aufgrund dessen mit dem Auto abgeholt werden. Bspw. Linie 543 in Richtung Rödinghausen and Schulzentrum Ennigloh	kurz- bis mittelfristig	x					
On-Demand-Verkehre (Anrufbus sonntags und in Schwachlastzeiten sowie Räume mit niedriger Siedlungsdichte: bspw. Werfen)	mittel- bis langfristig	x					
Bedarfhaltstellen (bspw. Waldkindergarten)	mittelfristig	x					
Inter- und Multimodalität							
Ausbau Park and Ride am Bahnhof, Prüfung Parkhaus	mittel- bis langfristig	x					
Ausbau Mitfahrerparkplatz für den Kfz-Verkehr, Anbindung Stadtbus sowie Vorhalten von Fahrradabstellanlagen	mittel- bis langfristig	x					
Ausbau B+ R an den Stadtbushaltstellen	kurzfristig	x					
Mobilstationen am Bahnhof und Museumsplatz	mittelfristig	x					
Barrierefreiheit							
Fortschreibung Stufenplan Ausbau barrierefreier Haltestellen ab 2022	mittelfristig	x					

Konflikte Haltestelle		Umsetzung	Ziele VEP					
Haltestelle	Maßnahme		Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Stärkung der Mobilitätskompetenz	Förderung der Elektromobilität
Hanffeld, Ausstieg im Graben	Barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen, ggf. Verlegung Haltestelle	mittelfristig	x					
Carl-Diem-Straße	Barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen, fehlende Querungshilfe	mittelfristig	x					
Hasennest	fehlende Beleuchtung	kurzfristig	x					
Knolle	fehlende Überdachung der Haltestelle	kurzfristig	x					

B+R

ÖPNV - BIKE AND RIDE					
Stadtbuslinie	Stadtteil/Haltestelle	Ein- und Aussteiger (2019)	Median Stadtteil	B+ R nach Ein- und Ausst.+ Flächenverf.	Anmerkung
Bustedt					
Linie 1	Bü-Bustedt, Buchenstraße	3	19		
	Bü-Bustedt, Bustedt	14			
	Bü-Bustedt, Bustedter Straße	28		x	trotz geringer Flächenverfügbarkeit, Ausbau Dobergstraße berücksichtigen, Anbindung Wohngebiet östlich Herforder Straße
	Bü-Bustedt, Friedhof	23			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Bustedt, Hopfenstraße	23		x	Anbindung Gewerbegebiet südlich Bustedt sowie Liebmannstr. Haltestelle neu auf Hochbord in Grünstreifen, 3 m Rampe, danach Fläche für Radbügel bis Einmündung Hopfenstraße, Grünstreifen bis Gehweg Hopfenstraße pflastern
	Bü-Bustedt, Industriegebiet	1			
	Bü-Bustedt, Rotdornstraße	24			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Bustedt, Schule Bustedt	19			
	Bü-Bustedt, Waldstraße	4			
Dünne					
Linie 4	Bü-Dünne, Brendel	6	6		
	Bü-Dünne, Carl-Diem-Straße	13		x	
	Bü-Dünne, Dünne	17		x	
	Bü-Dünne, Hanffeld	3			
	Bü-Dünne, Kirche	6			
	Bü-Dünne, Lessingstraße	14		x	Anbindung Wohnen Siekgarten, Eichendorffstraße (kein ÖPNV Angebot), sehr geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Dünne, Zuschlagstraße	4			

Ennigloh					
Linie 1	Bü-Ennigl., Arbeitsamt	70	19	x	
Linie 4	Bü-Ennigl., Arndtstraße	7			
Linie 2	Bü-Ennigl., Bültstraße	28		x	
Linie 4	Bü-Ennigl., Dehmelstraße	1			
Linie 2	Bü-Ennigl., Ellersiekstraße	11			
Linie 1	Bü-Ennigl., Gänsemarkt	29		x	
Linie 4	Bü-Ennigl., Gerhart-Hauptmann-Straße	2			
Linie 1	Bü-Ennigl., Gewinghauser Straße	25		x	
Linie 1	Bü-Ennigl., Grundschule	45		x	geringe Flächenverfügbarkeit, aber wichtige Anbindung Gewerbegebiet
Linie 4	Bü-Ennigl., Herderstraße	1			
Linie 2	Bü-Ennigl., Hochstraße	18			
Linie 2	Bü-Ennigl., Holser Straße	176			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
Linie 1	Bü-Ennigl., Holtackerweg	19			
Linie 4	Bü-Ennigl., Im Twehlen	2		x	< Median, aber wichtige Anbindung peripher gelegene Ortsteile
Linie 2	Bü-Ennigl., Johann-Wölker-Str.	19			
Linie 1	Bü-Ennigl., Kampstraße	98		x	
Linie 4	Bü-Ennigl., Klingerstraße	3			
Linie 2	Bü-Ennigl., Kloppenburgstraße	7			
Linie 4	Bü-Ennigl., Lenzstraße	0			
Linie 1	Bü-Ennigl., Nord	23		x	Ausbau Holser Straße, berücksichtigen sofern realisierbar
Linie 2	Bü-Ennigl., Parkstraße	56			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
Linie 1	Bü-Ennigl., Ringstraße	7			
Linie 1	Bü-Ennigl., Schulstraße	22			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
Linie 2	Bü-Ennigl., Schwimmbad	15			
Linie 2	Bü-Ennigl., Süd	30		x	
Linie 2	Bü-Ennigl., Turnerstraße	15			
Linie 1	Bü-Ennigl., Wedekindstraße	8			
Linie 1	Bü-Ennigl., Wilhelmshöhe	29		x	geringe Flächenverfügbarkeit, aber wichtige Anbindung Muckum
Linie 2	Bü-Ennigl., Wilhelmstraße	51		x	
Linie 1	Bü-Ennigl., Wirtsheide	93		x	
Linie 2	Bü-Ennigl., Wollfeldstraße	18			

Stadtbuslinie	Stadtteil/Haltestelle	Ein- und Aussteiger (2019)	Median Stadtteil	B+ R nach Ein- und Ausst.+ Flächenverf.	Anmerkung
Hunnebrock					
Linie 3	Bü-Hunnebrock, Augustastr.	12	12		
	Bü-Hunnebrock, Carl-Severing-Str	35			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Hunnebrock, Enger Str.	4			
	Bü-Hunnebrock, Franziska-Spiegel-Str.	20			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Hunnebrock, Kurt-Schumacher-Straße	10			
	Bü-Hunnebrock, Goerdelerstr.	14		x	
	Bü-Hunnebrock, Heggeweg	19			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Hunnebrock, Hüffer Heide	3			
	Bü-Hunnebrock, Hunnebrock	7			
	Bü-Hunnebrock, Kleisstr.	110		x	Für den barrierefreien Ausbau der Bushaltestelle, soll die Straße durch vorgezogene Seitenräume eingengt werden.
	Bü-Hunnebrock, Leiblstr.	6			
	Bü-Hunnebrock, Paul-Gerhardt-Str.	10			
	Bü-Hunnebrock, Pestalozzi Schule	18		x	
	Bü-Hunnebrock, Sankerweg	5		x	Anbindung Werfen
	Bü-Hunnebrock, Schloßstr.	4			
	Bü-Hunnebrock, Schwartemeierstr.	12			
Bü-Hunnebrock, Theodor-Heuss-Str	12	x			
Bü-Hunnebrock, Werfer Str.	1				

Mitte					
Linie 2	Bü-Mitte, Bahnhof/ZOB	155	39	x	Ausbau Mobilstation/Wettbewerb Bahnhofsumfeld
Linie 2	Bü-Mitte, Bahnhofstraße	156		x	Ausbau Mobilstation/Wettbewerb Bahnhofsumfeld
Linie 2	Bü-Mitte, Brunnenallee	70			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
Linie 1	Bü-Mitte, Ernst-Reuter-Straße	31			
Linie 1	Bü-Mitte, Fahrenkampstraße	93		x	
Linie 2	Bü-Mitte, Feldstraße	24			
Linie 1, Linie 2, Linie 4	Bü-Mitte, Finanzamt	17			
Linie 1	Bü-Mitte, Fünfhausenstraße	21			
Linie 2, Linie 3, Linie 4	Bü-Mitte, Goetheplatz	39			
Linie 1	Bü-Mitte, Heidestraße	60		x	Ausbau Dobergstraße berücksichtigen, sofern realisierbar
Linie 1	Bü-Mitte, Jakobstader Straße	98		x	
Linie 4	Bü-Mitte, Kleine Wasserbreite	12			
Linie 3	Bü-Mitte, Klinkstr.	7			
Linie 2	Bü-Mitte, Krankenhaus	85		x	Vorderradklemmen direkt hinter der Bushaltestellen vorhanden
Linie 2, Linie 4	Bü-Mitte, Lettow-Vorbeck-Straße	26			
Linie 3	Bü-Mitte, Lönsweg	15			
Linie 2, Linie 3, Linie 4	Bü-Mitte, Marktplatz	82		x	
Linie 1, Linie 2, Linie 3, Linie 4	Bü-Mitte, Museumsplatz	1181		x	Ausbau Mobilstation
Linie 1	Bü-Mitte, Polizei	64		x	
Linie 1	Bü-Mitte, Realschule-Mitte	62		x	
Linie 2, Linie 3, Linie 4	Bü-Mitte, Steinmeisterpark	25			
Linie 1	Bü-Mitte, Strotweg	13			
Linie 1	Bü-Mitte, Südring	1			
Linie 1	Bü-Mitte, Teichstraße	18			
Linie 2, Linie 3, Linie 4	Bü-Mitte, Wellensiekpatz	105			ausreichende Fahrradabstellanlagen vorhanden
Linie 1	Bü-Mitte, Weseler Straße	39			
Linie 4	Bü-Mitte, Zollamt	1			

Stadtbuslinie	Stadtteil/Haltestelle	Ein- und Aussteiger (2019)	Median Stadtteil	B+ R nach Ein- und Ausst.+ Flächenverf.	Anmerkung
Spradow					
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Auf der Heide	8	12		
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Bindingstraße	53		x	wichtige Anbindung aus Norden
Linie 4	Bü-Spradow, Dünner Kirchweg	0			
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Kirche	15		x	
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Landsberger Straße	8			
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Lübbecke Straße	39		x	Endhaltestelle Linie 3,4 - Anbindung von außerhalb, geringe Flächenverfügbarkeit
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Memelstraße	20			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
Linie 4	Bü-Spradow, Meyerhofstraße	11			
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Schule	9			
Linie 4 Dünne	Bü-Spradow, Spradow	1			
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Spradower Heide	12			
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Spradower Schweiz	24		x	Südseite berücksichtigen bei Neubau Wohngebiet Erdbeerfeld
Linie 4	Bü-Spradow, Stettiner Straße	2			
Linie 3, Linie 4	Bü-Spradow, Wachtelweg	44			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
Südlengern					
Linie 2	Bü-Südlengern, Elsemühlenweg	22	23		
	Bü-Südlengern, Erich-Martens-Str.	26			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Südlengern, Hederkottenweg	87			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Südlengern, Heimstättenweg	18			
	Bü-Südlengern, Max-Planck-Straße	42		x	
	Bü-Südlengern, Mindener Straße	2			
	Bü-Südlengern, Paul-Schneider-Str.	24			> Median, aber geringe Flächenverfügbarkeit
	Bü-Südlengern, Steinkampstraße	33		x	
	Bü-Südlengern, Südlengern	12			
	Bü-Südlengern, Triftenweg	14			
x geringe Flächenverfügbarkeit oder < Median, aufgrund Bedeutung aber weiter verfolgen					

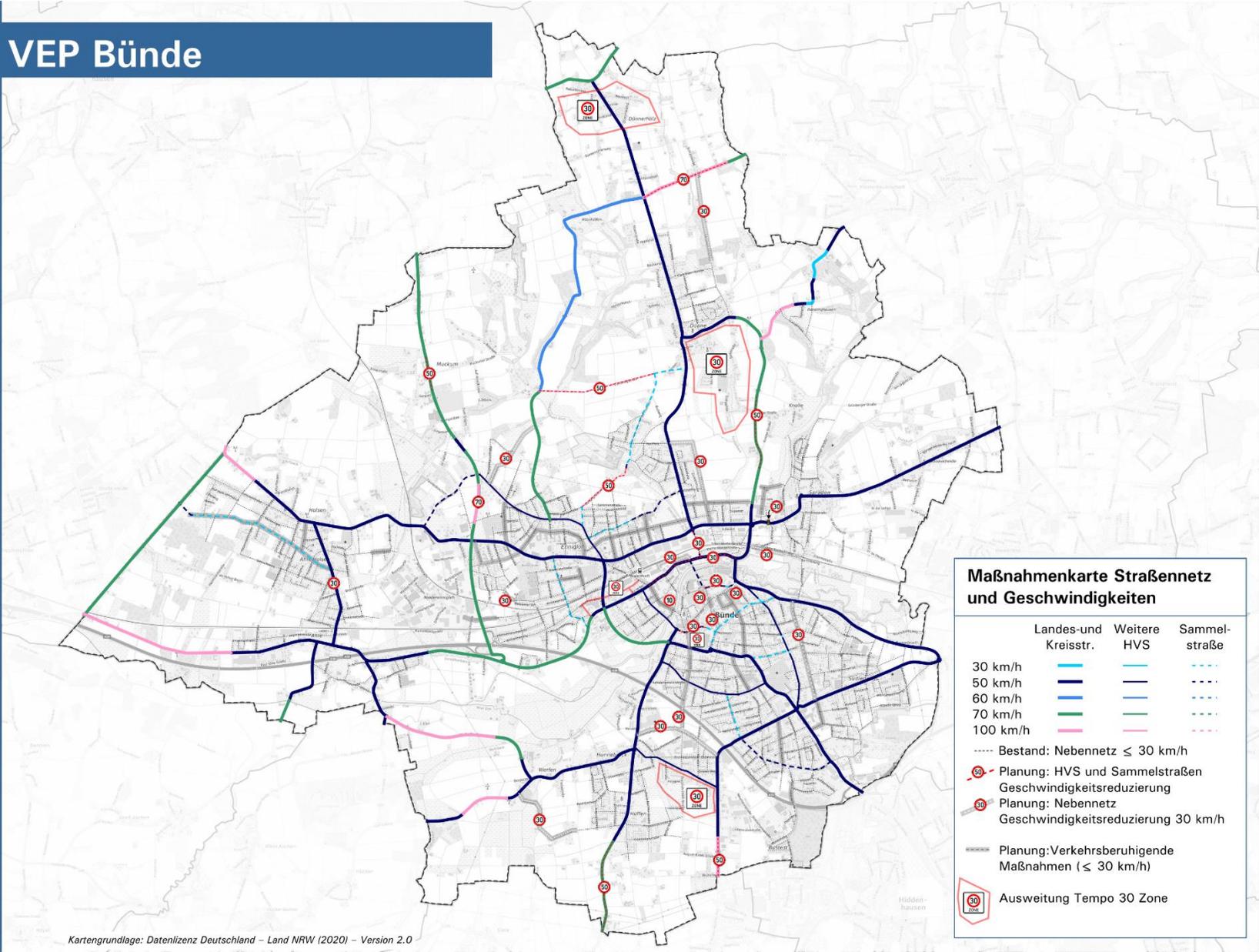
Ausbau barrierefreie Haltestellen

Maßnahmenkarte ÖPNV - Ausbau barrierefreier Haltestellen		
Vorab umgebaute Haltestellen (Antrag 1)	Ring 2 = Umbau bis Ende 2022 (Antrag 3)	Ring 3 = Umbau bis Ende 2023 (Antrag 4)
Doberg an der Herforder Straße	Arndtstraße	Albert-Schweitzer-Straße
Feldmarkfriedhof an der Herforder Straße	Augustastraße	Am Steinacker
Friedrichstraße an der Herforder Straße	Blanken	Auf der Heide
Gesundheitszentrum an der Holzhauser Straße	Bültstraße	Bäcker Horst
Gewinghauser Straße an der Holzhauser Straße	Carl-Severing-Straße	Bäckerstraße/Westkamp
Kampstraße an der Holzhauser Straße	Enger Straße	Bahnhof Holsen
Krankenhaus an der Hindenburgstraße	Ennigloh Nord	Bodelschwingh
Postamt an der Bismarckstraße	Erdrügger	Brendel
Schwimmbad an der Kloppenburgstraße	Fritz-Erler-Straße	Buchenstraße
Tanne an der Herforder Straße	Grundschule Ennigloh	Bustedt
Ring 1 = bereits umgebaute Haltestellen (Antrag 2)		
Alter Postweg	Grüner Weg	Carl-Diem-Straße
Arbeitsamt	Hanfeld	Dr. Borchers
Bindingstraße	Hederkottenweg/Reis	Dünne
Bollweg	Heggeweg	Dünne Kirche
Bünder Kaufhaus	Heide	Dünnerholz
Dedert Kreuzung	Heidestraße	Ernstmeier
Dehmeistr. - Bindingstr.	Heimstättenweg	EWB
Dehmeistr. - Gerhart-Hauptmann-Str.	Herderstraße	Flachhofsiedlung
Dünner Kirchweg	Holtackenweg	Gellertstraße
Eisemühlenweg-Eisemühlenweg	Hückersstraße	Gördeler Straße
Eisemühlenweg-Südlenger Str.	Hüffer Heide	Grundschule
Erich-Martens-Straße	Hunnebrock	Grundschule
Feldstraße	Im Twehlen	Grundschule Schlossstr.
Finanzamt	Klingerstraße	Habighorster Weg
Fischerstraße	Kloppenburgerstraße	Hans-Böckler-Straße
Fünfhäusenstraße	Knolle	Hasennest
Gänsemarkt	Kurt-Schumacher-Straße	Hopfenstraße
Gerhart-Hauptmann-Str.	Landsberger Straße	Hückerholz
Goetheplatz	Lutherstraße	Im Holser Bruch
Hochstraße	Memelstraße	Imperial
Holser Straße	Meyerhofstraße	Kreissparkasse
Jacob-Stader-Straße	Mindener Straße	Lessingstraße
Johann-Wölker-Straße	Muckum Süd	Liendlage
Kleine Wasserbreite	Neuer Friedhof	Lübbecker Straße
Klinkstraße	Paul-Schneider-Straße	Muckum Mitte
Lettow-Vorbeck-Straße	Raafaelstraße	Petersmeier
Lönsweg	Ringstraße	Raiffeisenstraße
Marktkauf	Rotornstraße	Schäferweg
Markplatz - Elsestraße	Sankerweg	Schlattheide
Museumsplatz-Fünfhäusenstr.	Schule Bustedt	Schule
Museumsplatz-Busstation-Elsestraße	Schulstraße	Spradow Heide
Museumsplatz-Elsestraße	Spradow	Siekmann
Parkstraße	Spradow Kirche	Südholz
Polizei	Spradow Schule	Südlenger Straße
Schloßstraße	Spradower Schweiz	Theodor-Heuss-Str.
Schwartmeier Straße	Steinkampstraße	Trampe
Steinmeisterpark	Stettiner Straße	Weberhof
Strotweg	Südlengem	Wichernstraße
Südring 72-75	Timmert	Wilmsmeier
Südring 94-97	Tönnies-Wellensiek-Platz	
Turner Straße	Triffenweg	
Wilhelmstraße	Waldstraße	
Wirtsheide	Werfer Straße	
Wollfeldstraße	Weseler Straße	
Zollamt	Wilhelmshöhe	
	Zuschlagstraße	enfällt (weil Straßen NRW z. Z. nicht
	Brunnenallee	bearbeitet/ keine Fahrgäste)

6 Maßnahmenkarten

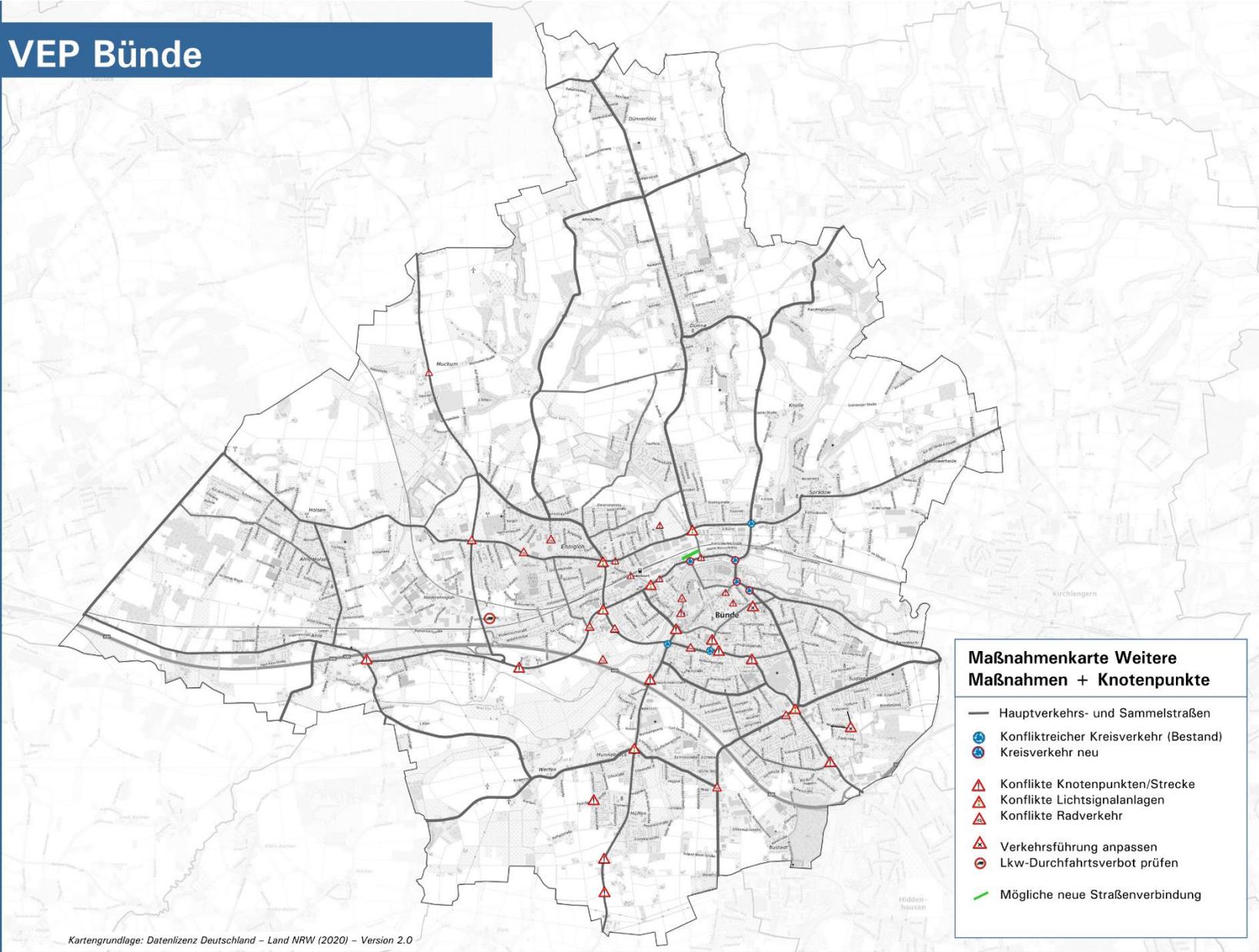
VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE Kfz-Verkehr



VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE Kfz-Verkehr

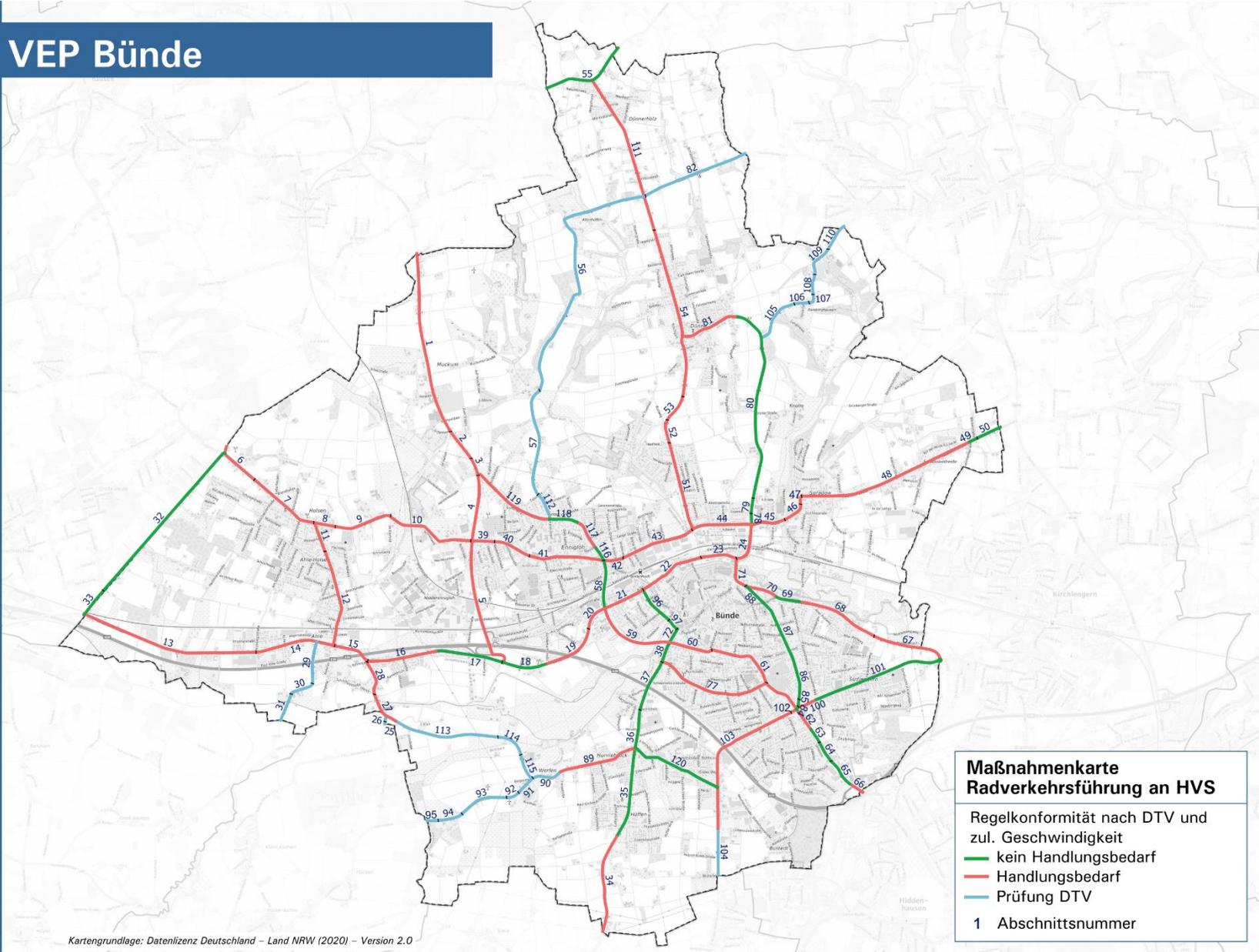


Kartengrundlage: Datenlizenz Deutschland – Land NRW (2020) – Version 2.0

Maßnahmenkarte Weitere Maßnahmen + Knotenpunkte

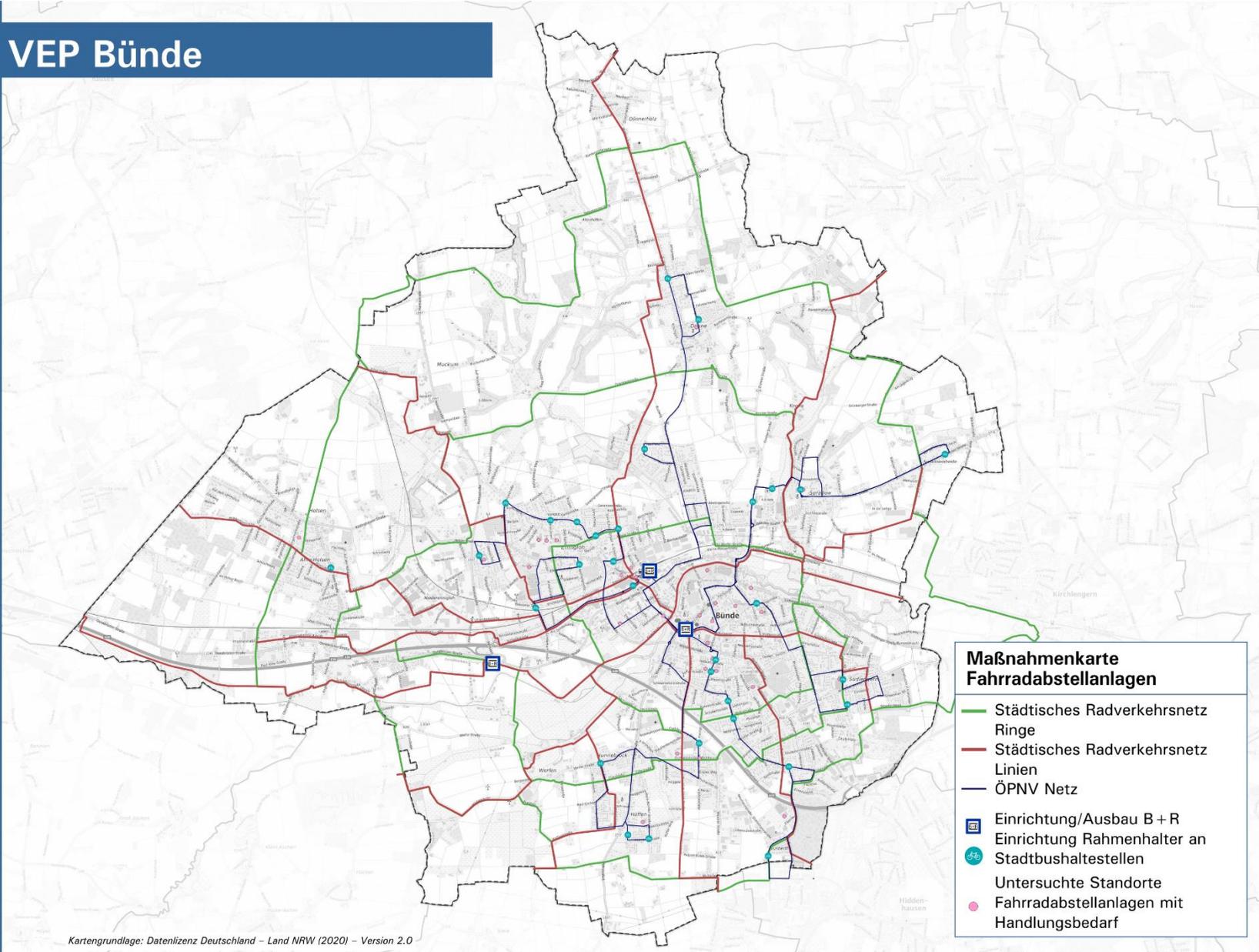
- Hauptverkehrs- und Sammelstraßen
- ⊙ Konfliktreicher Kreisverkehr (Bestand)
- ⊙ Kreisverkehr neu
- ⚠ Konflikte Knotenpunkten/Strecke
- ⚠ Konflikte Lichtsignalanlagen
- ⚠ Konflikte Radverkehr
- ⚠ Verkehrsführung anpassen
- 🚚 Lkw-Durchfahrtsverbot prüfen
- ➡ Mögliche neue Straßenverbindung

VEP Bünde



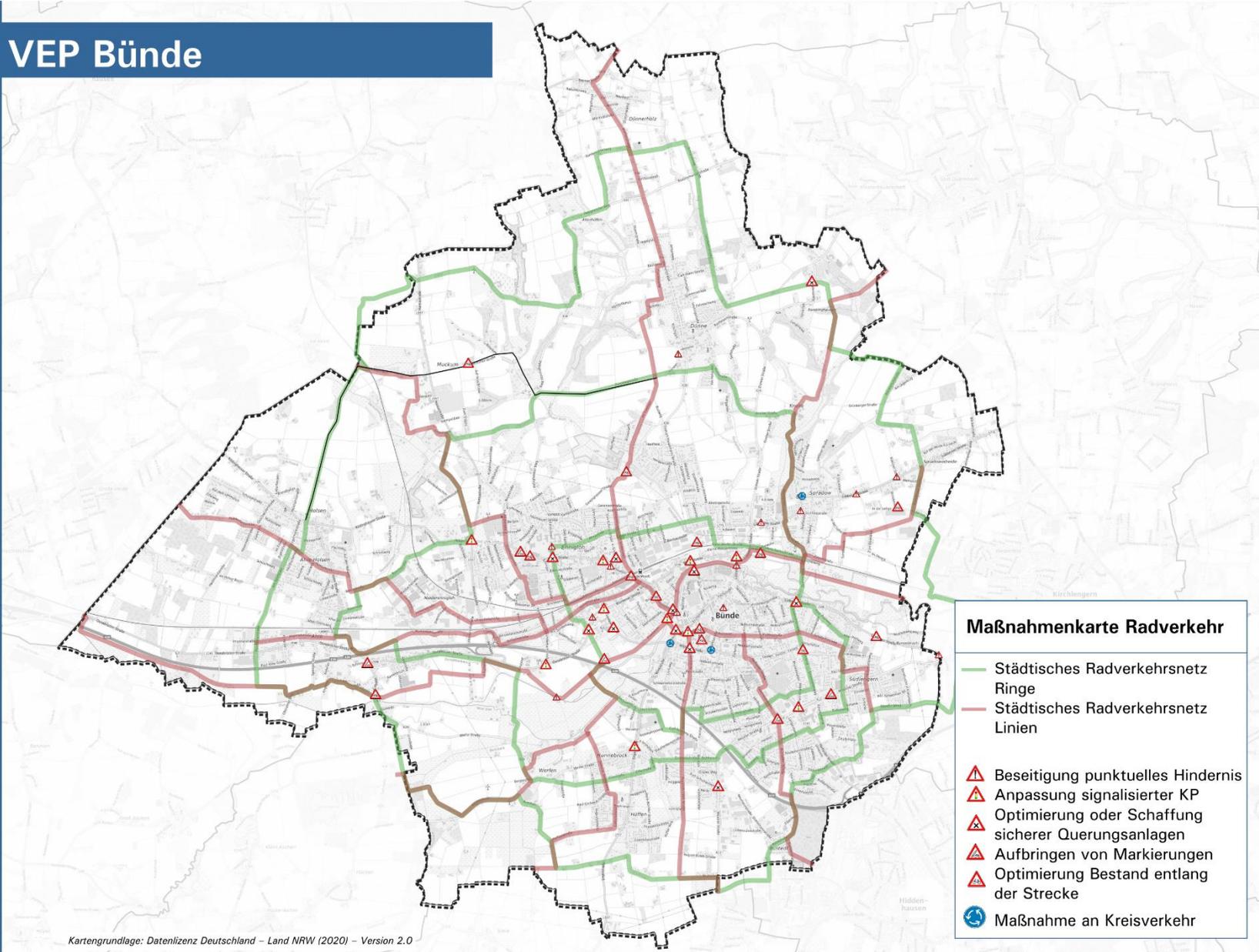
VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE Radverkehr



VEP Bünde

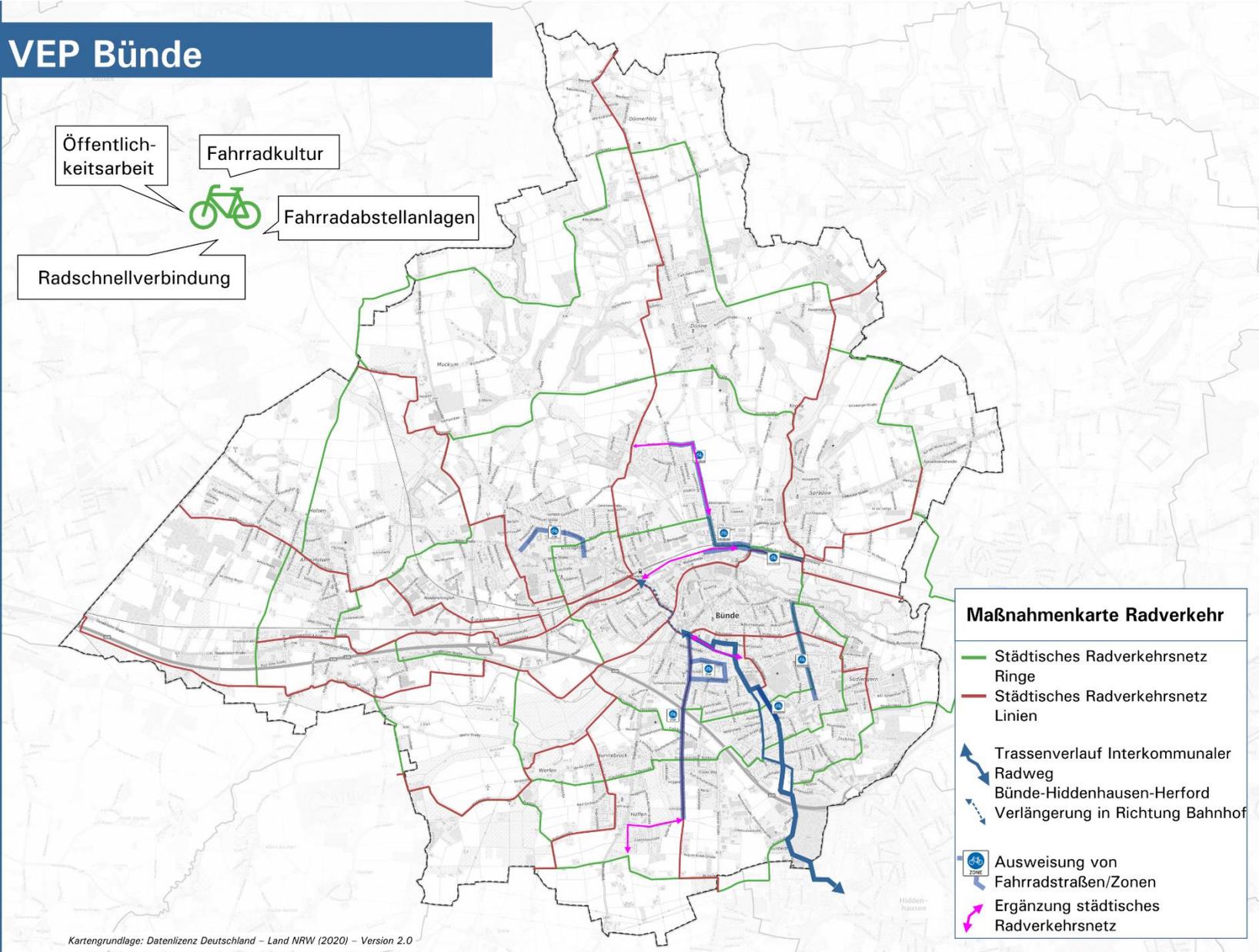
MASSNAHMENKARTE Radverkehr



VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE Radverkehr

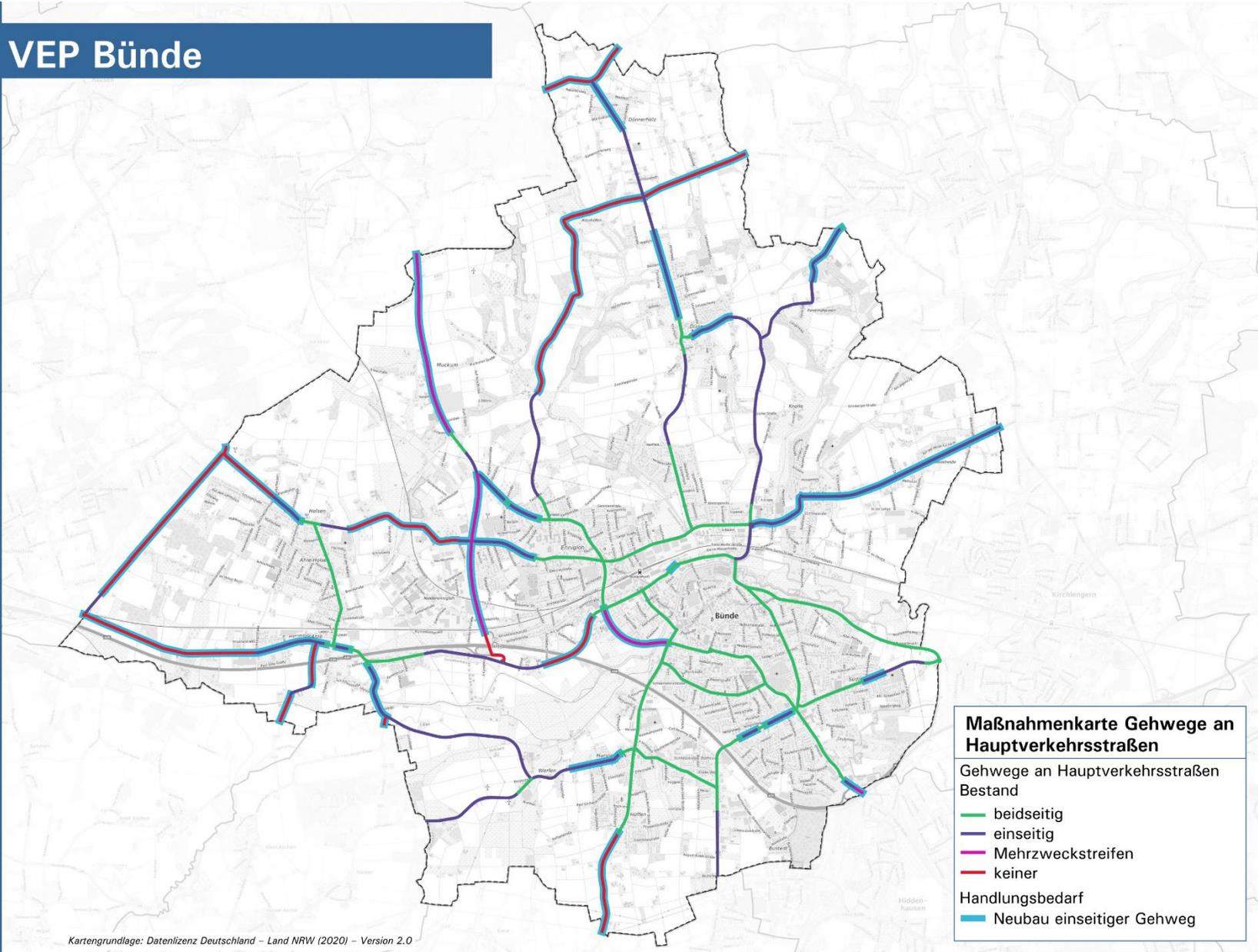
- Öffentlichkeitsarbeit
- Fahrradkultur
- Fahrradabstellanlagen
- Radschnellverbindung



Kartengrundlage: Datenlizenz Deutschland – Land NRW (2020) – Version 2.0

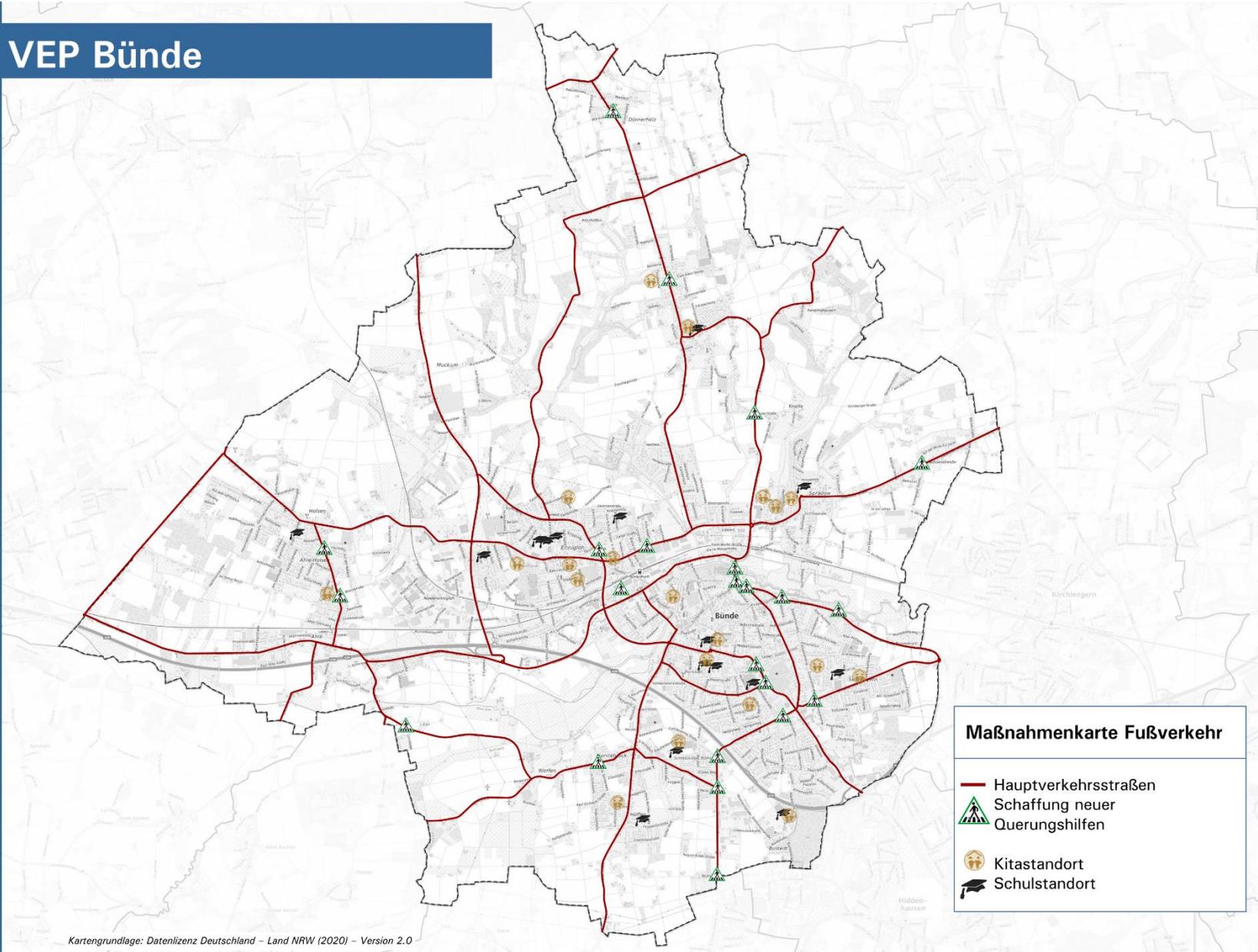
VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE Fußverkehr



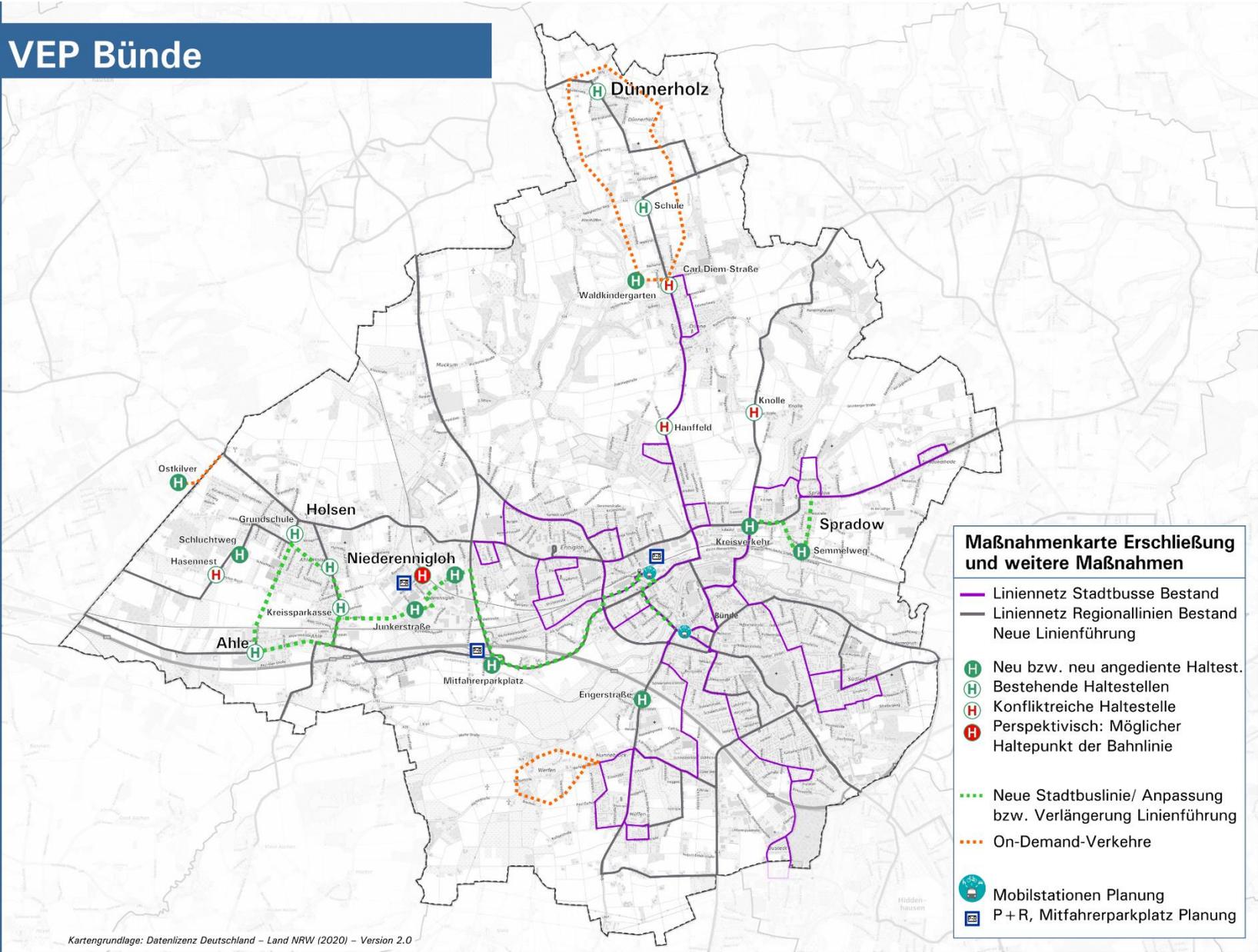
VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE Fußverkehr



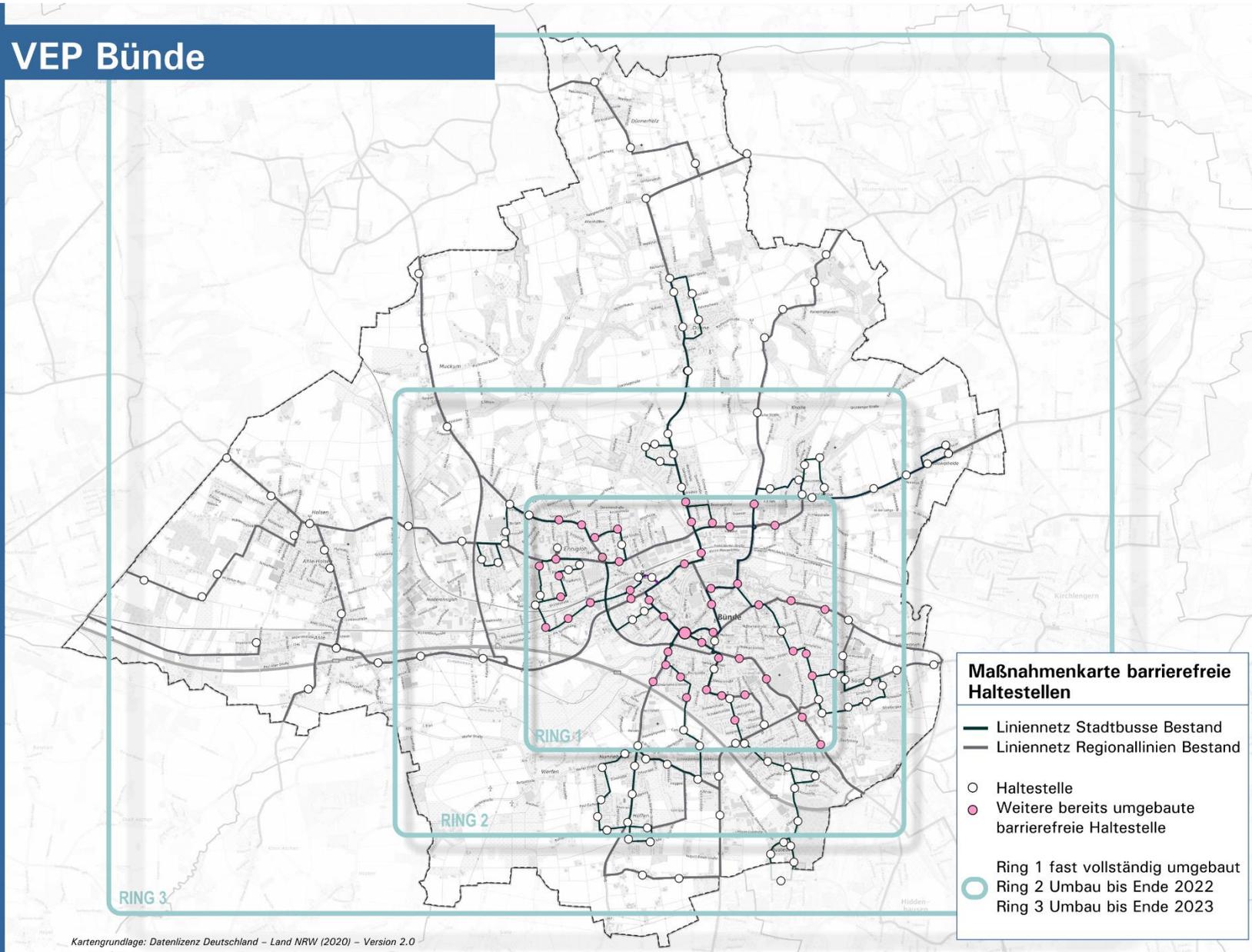
VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE ÖPNV



VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE ÖPNV



VEP Bünde

MASSNAHMENKARTE ÖPNV

