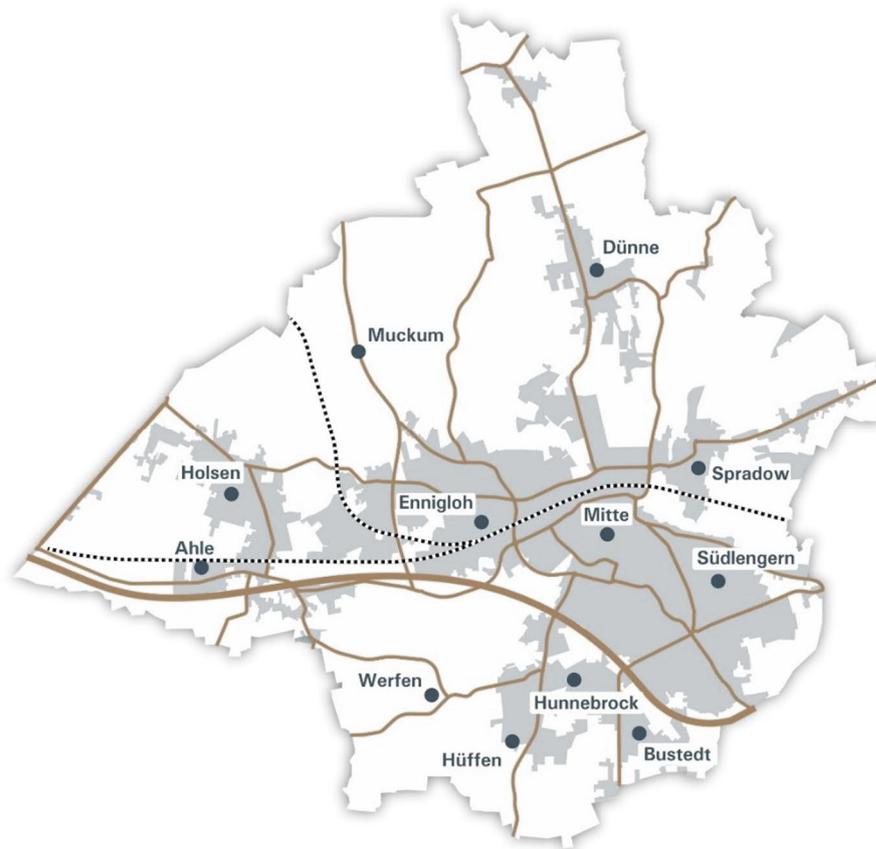


SHP Ingenieure



Stadt Bünde

Verkehrsentwicklungsplan

Zwischenbericht Analyse und Leitbild

Stadt Bünde – Verkehrsentwicklungsplan

– Zwischenbericht 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 Latzel M.Sc.

Unter Mitarbeit von:

Christopher Reineking M.Eng.
Julia Ware B.Sc.

Hannover, 05.08.2021

Inhalt

Seite

1	Einführung	5
2	Beteiligungsverfahren	9
3	Leitbild	12
4	Bestandsanalyse	17
4.1	Kraftfahrzeugverkehr	17
4.1.1	Straßennetz	17
4.1.2	Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr	18
4.1.3	Fließender Verkehr	22
4.1.4	Chancen und Mängel	25
4.2	Ruhender Verkehr	27
4.2.1	Chancen und Mängel	29
4.3	Radverkehr	31
4.3.1	Radverkehrsnetz	31
4.3.2	Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen	32
4.3.3	Radverkehrsführung in Nebenstraßen	38
4.3.4	Konflikte an Knotenpunkten	40
4.3.5	Fahrradparken	42
4.3.6	Chancen und Mängel	45
4.4	Fußverkehr	47
4.4.1	Straßenbegleitende Gehwege an Hauptverkehrsstraßen	48
4.4.2	Barrierefreiheit	49
4.4.3	Querungshilfen	51
4.4.4	Aufenthaltsqualität	54
4.4.5	Schulverkehr – Grundschule Ennigloh	55
4.4.6	Chancen und Mängel	57
4.5	Öffentlicher Personennahverkehr	59
4.5.1	Erschließung und Taktung	59
4.5.2	Haltestelleninfrastruktur	63
4.5.3	Digitalisierung und Elektrifizierung	64
4.5.4	Chancen und Mängel	65
4.6	Unfallauswertung	67
5	Handlungskonzept	73
5.1	Kfz-Verkehr	73
5.1.1	Klassifizierung Straßennetz	73
5.1.2	Vorbehaltsnetz	73
5.1.3	Anpassung der Geschwindigkeitsregelung	73
5.1.4	Ausweitung Tempo-30-Zonen	73
5.1.5	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Nebennetz	73
5.1.6	Verträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung	73
5.1.7	Umgestaltung von Knotenpunkten	73
5.2	Ruhender Verkehr	73
5.2.1	Parkraummanagement	73
5.2.2	Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt	73

5.2.3	Bewohnerparken	73
5.2.4	Ausweitung Halteverbotszonen	73
5.2.5	Umgestaltung Stellplätze	73
5.2.6	Ausbau P + R	73
5.3	Radverkehr	73
5.3.1	StVO-Novelle und ihre Bedeutung für den Radverkehr	73
5.3.2	Anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen	73
5.3.3	Netzergänzung	73
5.3.4	Fahrradstraßen und Fahrradzonen	73
5.3.5	Radschnellverbindungen	73
5.3.6	Fahrradfreundliche Knotenpunkte	73
5.3.7	Optimierung und Schaffung sicherer Querungsstellen	73
5.3.8	Beseitigung punktueller Hindernisse	73
5.3.9	Fahrradabstellanlagen	73
5.3.10	Fahrradkultur	73
5.4	Fußverkehr	73
5.4.1	Straßenbegleitende Gehwege an Hauptverkehrsstraßen	73
5.4.2	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	73
5.4.3	Einrichtung und Optimierung von Querungshilfen	73
5.4.4	Schulwegplanung GS Ennigloh	73
5.5	ÖPNV	73
5.5.1	Ausbau Stadtbusliniennetz	73
5.5.2	Flexible Bedienungsformen	73
5.5.3	Ausbau barrierefreier Haltestellen	73
5.5.4	B + R an ÖPNV-Haltestellen	73
	Abkürzungsverzeichnis	74

Der vorliegende Teilbericht umfasst zunächst die umfangreiche Bestandsanalyse sowie die Leitbilddiskussion und erläutert die geplanten Schlüsselmaßnahmen. In die Analyse sind die Hinweise des Beteiligungsverfahrens sowie die Gutachterbewertung eingeflossen.

1 Einführung

Eine klimafreundliche und verträgliche Mobilität gehört inzwischen zu den wichtigen Leitlinien von Städten und größeren Gemeinden und trägt zur Standortqualität bei. Auch die Stadt Bünde möchte mit der Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) das städtische Verkehrssystem an den Anforderungen der Zukunft ausrichten.

Ziel des Verkehrsentwicklungsplans ist zunächst eine verkehrsträgerübergreifende Bestandsaufnahme der verkehrlichen Situation in der Stadt. Dazu wurde die heutige Situation durch umfangreiche Befahrungen erfasst. Durch gemeinsame Befahrungen mit der Politik und der Verwaltung konnten die lokalen Gegebenheiten und bestehenden Konflikte vor Ort erläutert und mit eingebunden werden. Des Weiteren konnten anhand der Unfalldaten Unfallschwerpunkte ermittelt werden und durch eine intensive Beteiligung der Bevölkerung in einer Online-Beteiligung wertvolle Hinweise für die weitere Bearbeitung aufgenommen werden. Um Aussagen zu den vorhandenen Verkehrsbelastungen des Bänder Hauptverkehrsstraßennetzes zu erlangen wurden zusätzlich über das gesamte Stadtgebiet verteilt, Verkehrszählungen durchgeführt.

Anschließend wurden die Ziele und Handlungsansätze einer künftigen Mobilitätsplanung abgesteckt. Vor dem Hintergrund der allgemeinen gesellschaftlichen Veränderungen, der spezifischen Entwicklung der Stadt sowie der technischen Innovationen ist eine kontinuierliche Weiterentwicklung und teilweise eine Neuausrichtung der Verkehrsentwicklungsplanung erforderlich. Nur so können neue Erkenntnisse im allgemeinen Umgang mit der Mobilität, wie z.B. der zunehmende Stellenwert der Nahmobilität, neue Mobilitätsformen wie Sharing-Konzepte und neue Trends wie die Elektromobilität berücksichtigt werden. Funktion und Gestaltung der Verkehrsräume können besser aufeinander abgestimmt und insgesamt kann die Mobilität besser „gemanagt“ werden. Eine faire Verteilung des öffentlichen Raums wird angestrebt. Die Ziele werden in einem Leitbild zusammengefasst und politisch beschlossen.

Anschließend sollen Maßnahmenbündel entwickelt und bewertet werden, mit denen die Ziele erreichbar sein werden. Der Verkehrsentwicklungsplan für die Stadt Bünde umfasst dabei auf gesamtstädtischer Ebene Strategien und Maßnahmen zur nachhaltigen Gestaltung der zukünftigen Mobilität. Qualitativ sind übergeordnet verkehrsplanerische Aussagen auf der Ebene der Flächennutzungsplanung aufgeführt. Eine Konkretisierung der Maßnahmen erfolgt teilweise bereits im Rahmen der Bearbeitung (Schlüsselmaßnahmen), vielfach aber erst im Rahmen detaillierterer Teilkonzepte. Die Überprüfung der Zielerreichung sollte in einem nachgeschalteten Prozess der Evaluierung und des kontinuierlichen Monitorings erfolgen.

Stadtstruktur

Die Stadt Bünde liegt im Kreis Herford in Nordrhein-Westfalen. Eingebunden zwischen Teutoburger Wald und dem Wiehengebirge, durchfließt die Else das Stadtgebiet in West-Ost-Richtung. Die nächstgelegenen Oberzentren sind das südlich liegende Bielefeld (20 km) und das im Westen angesiedelte

Osnabrück (35 km). Anfang 2021 wohnten 45.1001 Menschen in den zwölf Ortsteilen (vgl. Abb. 1). Die Einwohnerstärksten Ortsteile sind neben Bünde-Mitte (ca. 10.604), Ennigloh (ca. 8.278), Spradow (4.616) und Südlengern (4.287).

Die verkehrliche Situation in Bünde wird geprägt durch die intensiven Verknüpfungen mit den – insbesondere südlichen und östlichen – Nachbarräumen. Die raumprägenden Achsen der Bundesautobahn A 30 sowie der Bahntrasse zergliedern die Stadt Bünde. Zwei Autobahnanschlussstellen schließen das Bänder Stadtgebiet an das Verkehrsnetz an. An dem Bahnhof in Bünde (Westfalen) halten vier Regionalbahnen und ein Intercity. Von hier aus gibt es Anschluss mit den zwei von den vier Stadtbuslinien und dem Regionalverkehr.

Gegenüber dem ländlich geprägten Umland nimmt Bünde die Funktion eines Mittelzentrums ein, ist also ein nennenswerter Zielort für Verkehr von außerhalb. Mit dem Stadtkern sowie Ennigloh, Spradow und Südlengern weist Bünde vier dominierende Zentren – wie Kultur, Einzelhandel, Verwaltung, Gewerbe und Sport – auf. Die übrigen Ortsteile sind eher dörflich geprägt. Durch die hohe Funktionsüberlagerung und die Lage Bündes zieht die Stadt ein vergleichsweise großes Umfeld an und erzeugt dadurch starke Verkehrsbeziehungen zwischen den einzelnen Stadtteilen und den angrenzenden Gemeinden (mittelzentraler Verflechtungsbereich). Die Wege werden häufig mit dem Kfz-Verkehr zurückgelegt, da es an einer attraktiven Alternative fehlt.

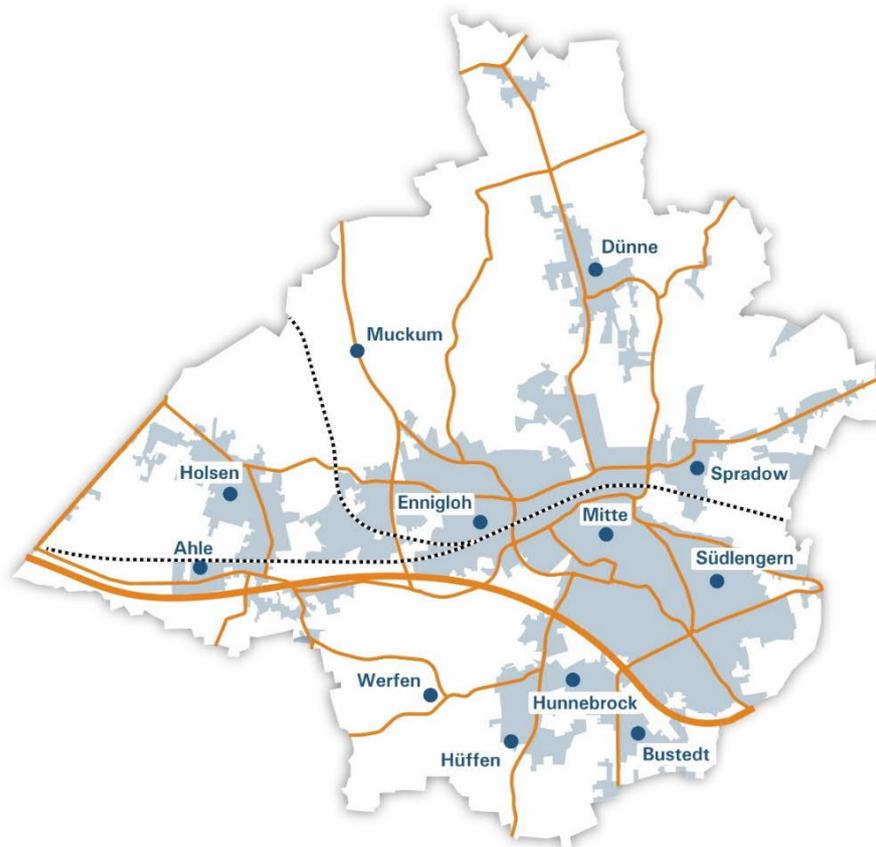


Abb. 1 Stadtstruktur Bünde

¹ Stadt Bünde Einwohnerstatistik; Zugriff am 11.03.2021 um 10:30 Uhr

Pendlerverflechtungen

Die Pendlerverflechtungen wurden auf Grundlage von Daten der Landesdatenbank NRW² aufgearbeitet. Bei den zur Verfügung stehenden Daten handelt es sich um Pendlerzahlen aller Beschäftigten. Die Stadt Bünde verzeichnet ein Auspendlerüberschuss von etwa 3.600 Pendelnden. Rund 14.600 Auspendelnden stehen etwa 11.000 Einpendelnde gegenüber. Hinzu kommt ein Aufkommen von ca. 9.500 innergemeindlich Pendelnden. Abb. 2 zeigt neben der Stärke der Pendlerverflechtung auch die entsprechende Entfernung. Die stärkste Pendlerverflechtung nach Kirchlingern weist mit einer Entfernung von unter 10 km ein hohes Potenzial zur Verlagerung auf das Fahrrad auf. Weiterhin sind die nächst stärkeren Verbindungen nach Herford und Bielefeld mit dem Umweltverbund sehr gut erreichbar. Zum einen bietet der SPNV eine direkte Verbindung nach Herford und Bielefeld, zum anderen liegt Herford in Zeiten von steigenden Absatzzahlen von E-Bikes in einer Entfernung, die mit dem Fahrrad gut erreichbar ist.

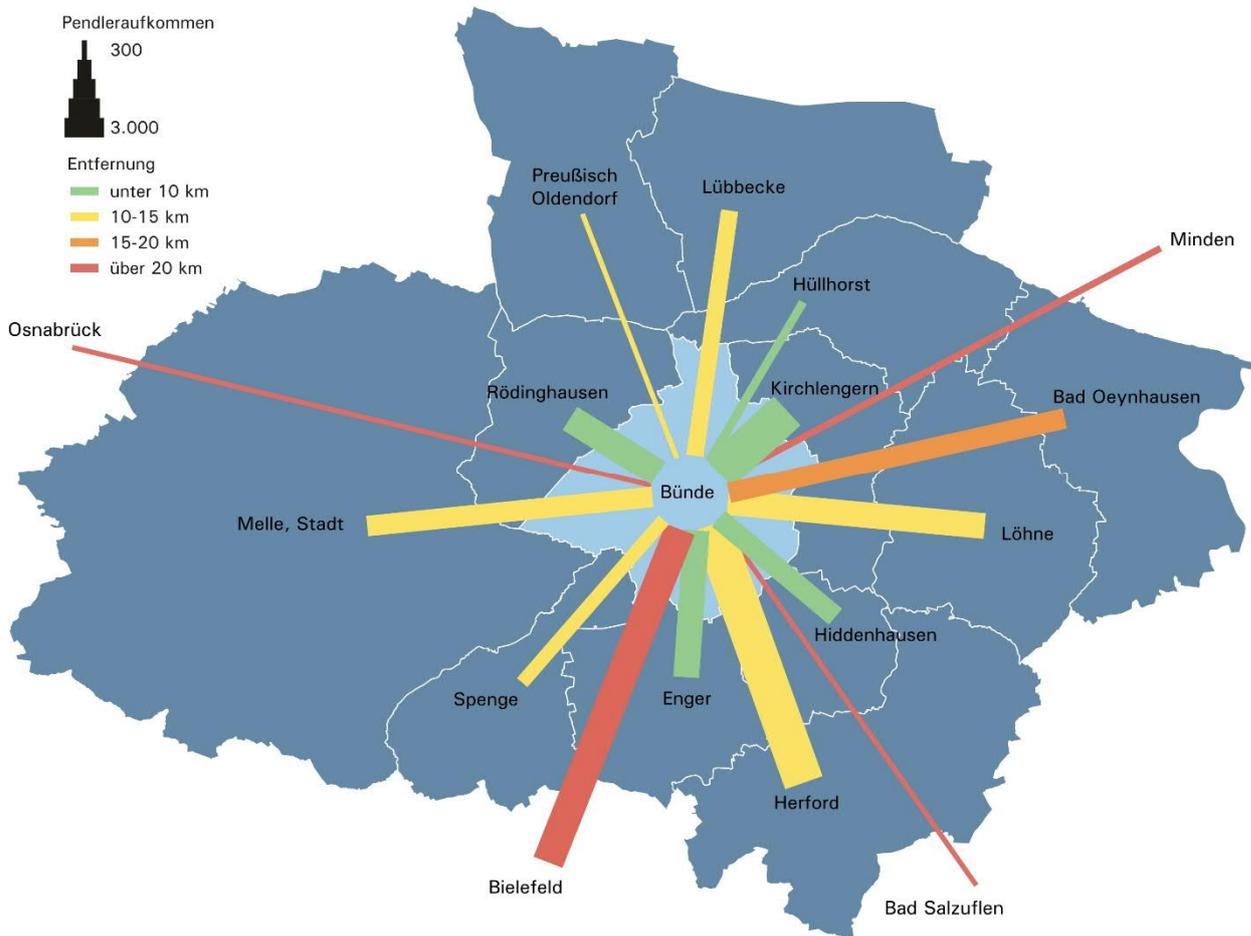


Abb. 2 Bünde Pendlerverflechtungen und deren Entfernungen

² Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (Stichtag 30.06.2019)

Mobilitätsverhalten

Der Vergleich der Mobilitätsbefragungen³⁴ zeigt, dass der Umweltverbund – Fuß- Rad- und ÖPNV-Verkehr – innerhalb von sechs Jahren um drei Prozentpunkte zurückgegangen ist. Die Auswertung aus dem Jahr 2017 veranschaulicht, dass die Bünde Bevölkerung für einen Großteil ihrer Wege den Pkw nutzen. Bei der Betrachtung der Verkehrsmittelwahl im Kreis Herford wird deutlich, dass der Pkw im kreisweiten Durchschnitt seltener genutzt wird. Die detaillierte Erhebung aus dem Jahr 2011 zeigt, dass die mittlere Wegelänge mit 7,8 km in einem Bereich liegt, der eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes befürwortet. Unterstützend kommt hinzu, dass etwa 70 % aller Wege innerhalb Bündes unternommen werden (städtischer Binnenverkehr). Mittels einer gezielten Förderung des Umweltverbundes besteht ein hohes Verlagerungspotenzial.

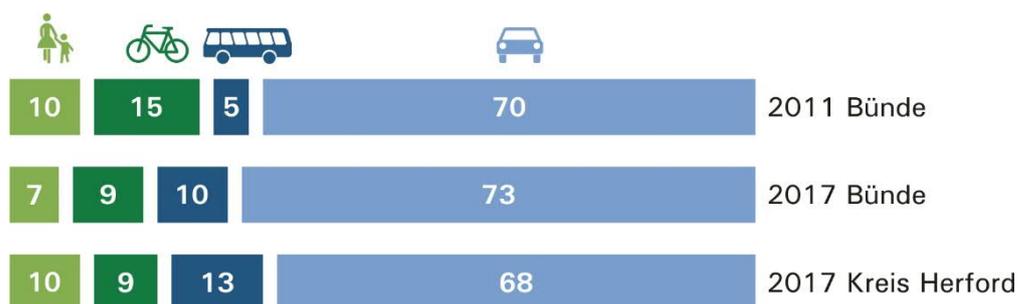


Abb. 3 Entwicklung des Modal Splits in Bünde

³ Planersocietät; *Stadt Bünde – Mobilitätserhebung 2011*; Dortmund, November 2011

⁴ Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH; *Ergebnisse der Mobilitätserhebung 2017 (Modal Split) – Stadt Bünde*; November 2018

2 Beteiligungsverfahren

Um für den VEP eine möglichst hohe Akzeptanz zu erreichen, aber auch die Bedarfe und Wünsche der Bevölkerung angemessen zu berücksichtigen, ist die Erstellung des Konzeptes in ein Beteiligungsverfahren eingebettet, das neben Informationen im Internet auch Workshops mit Verwaltung und Politik sowie öffentliche Veranstaltungen umfasst. Corona-bedingt ist das Verfahren angepasst worden. Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sind in die Analyse und die Leitbilddiskussion mit eingeflossen.

- Zu Beginn des Bearbeitungsprozesses wurde ein „Lenkungskreis“ bestehend aus Vertretern aus Politik, Verwaltung und weiteren Interessensvertretern eingerichtet.
- Alle Interessierten konnten sich in Form einer Online-Beteiligung über die Homepage der Stadt Bünde in einer interaktiven Karte im Dezember 2020 beteiligen.
- Mit der Begleitung durch die politischen Gremien erfolgt eine Abstimmung mit den Entscheidern und eine Konsensfindung findet idealerweise bereits im Bearbeitungsprozess statt.

Lenkungskreis

Zu Beginn des Bearbeitungsprozesses wurde ein Lenkungskreis, bestehend aus Vertretern der Politik, Verwaltung, ADFC, Polizei, Einzelhandel, NABU/BUND und FridaysForFuture, eingerichtet. Im Rahmen der Sitzungen sollen fachliche Inhalte diskutiert und Empfehlungen für politische Beschlüsse gefasst werden. In einer „Kick-Off“- Veranstaltung (März 2020) geben die Gutachter eine kurze Einführung, welche Themen eine wichtige Rolle bei der Bearbeitung des VEP spielen. Anschließend erfolgt eine Diskussion mit den Teilnehmenden. Die Aussagen werden an Stellwänden gesammelt. Im September wurde eine gemeinsame Sternfahrt mit dem Fahrrad durch das Bänder Stadtgebiet durchgeführt, um sich Konflikte anzuschauen und weitere Anregungen mit aufzunehmen.



Abb. 4 Sternfahrt

Im weiteren Planungsprozess wurden gemeinsam die Ziele und Handlungsansätze für das Leitbild sowie die daraus resultierenden Schlüsselmaßnahmen des VEP entwickelt.

Online-Beteiligung

Neben der fachlichen Beteiligung ist die breite Öffentlichkeit im Dezember 2020 im Rahmen einer Online-Beteiligung aufgefordert worden Hinweise und Ideen einzubringen. In einer Stadtkarte konnten Bürgerinnen und Bürger vier Wochen lang konfliktreiche Knotenpunkte oder Strecken, aber auch Ideen in verschiedenen Kategorien, in einer Karte verorten. Beiträge anderer Nutzerinnen und Nutzer konnten ebenfalls kommentiert und „geliked“ oder „disliked“ werden. Abb. 5 zeigt einen Eindruck der während der Online-Beteiligung eingezeichneten Hinweise.

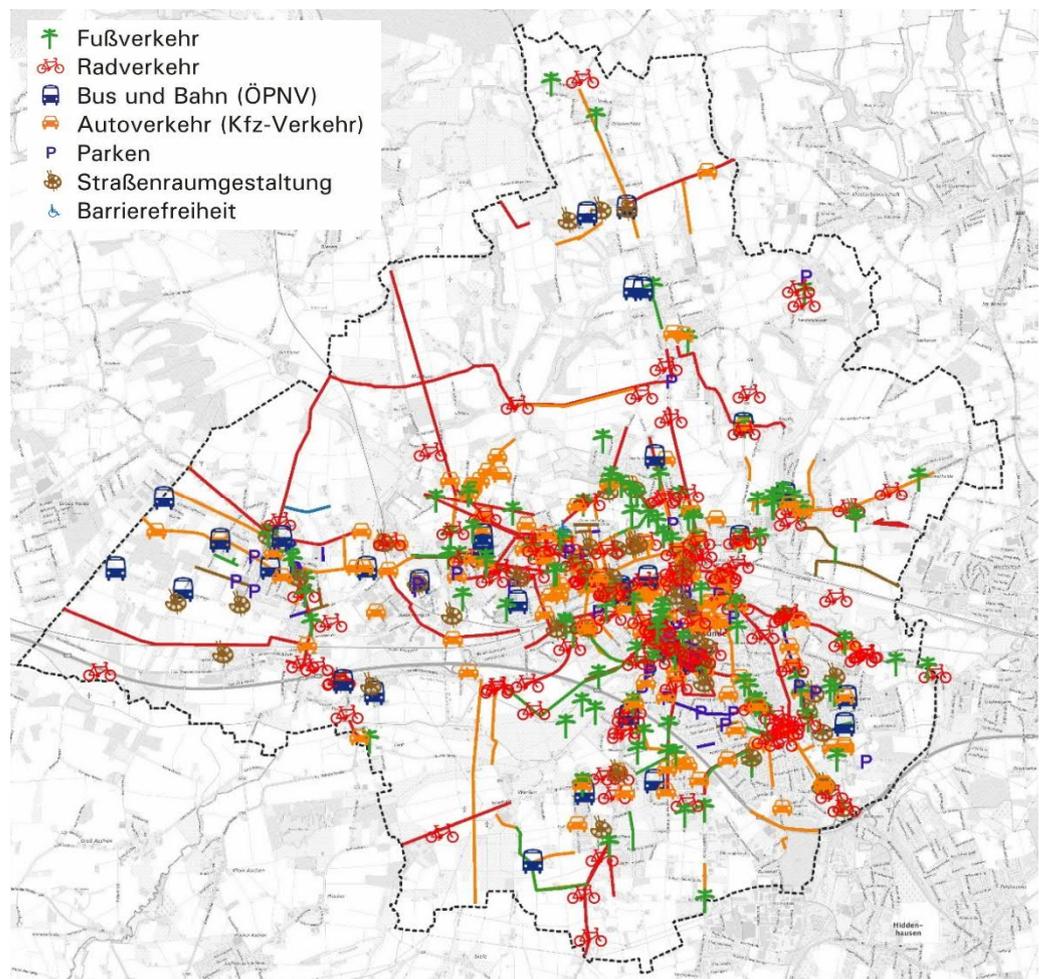


Abb. 5 Übersicht der eingetragenen Anregungen in der Online-Beteiligung

Insgesamt wurden 787 Anregungen und 203 Kommentare von den Bürgerinnen und Bürgern getätigt. Wie in Abb. 6 zu sehen, wurden die meisten Hinweise der Kategorien „Rad- und Autoverkehr“ zugewiesen. Hierzu zählen beispielsweise Hinweise zu Problemstellen an Knotenpunkten, zur Verkehrssicherheit oder zur Verkehrsberuhigung. Die Kategorie „Fußverkehr“ wurde bei 157 Einzeichnungen von den Bürgerinnen und Bürgern hinterlegt.

Sie zeigen vor allem fehlende oder mangelhafte Querungshilfen sowie fehlende straßenbegleitende Gehwege auf. In der Kategorie „Bus & Bahn“ wurde die Erschließungsqualität einzelner Stadtteile sowie die Ausstattung der Haltestellen bemängelt. Zu dem Thema „Parken“ wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger vor allem eine Anpassung der Parkraumregelung: Vermeidung des Parkraumsuchverkehr und die Ausweitung von Halteverbotszonen. Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und gleichzeitiger Erhöhung der Verkehrssicherheit werden in der Kategorie „Straßenraumgestaltung“ Anpassungen der Verkehrsführung bspw. Einführung von Einbahnstraßen oder bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gefordert. Das Thema „Barrierefreiheit“ findet sich in allen Kategorien wieder.

Insgesamt sind viele konkrete Hinweise für die weitere Planung eingegangen. Eine Übersicht der Anregungen ist im Anhang aufgeführt (Steckbriefe). Die inhaltlichen Aspekte werden mit in die Maßnahmentabelle einfließen.

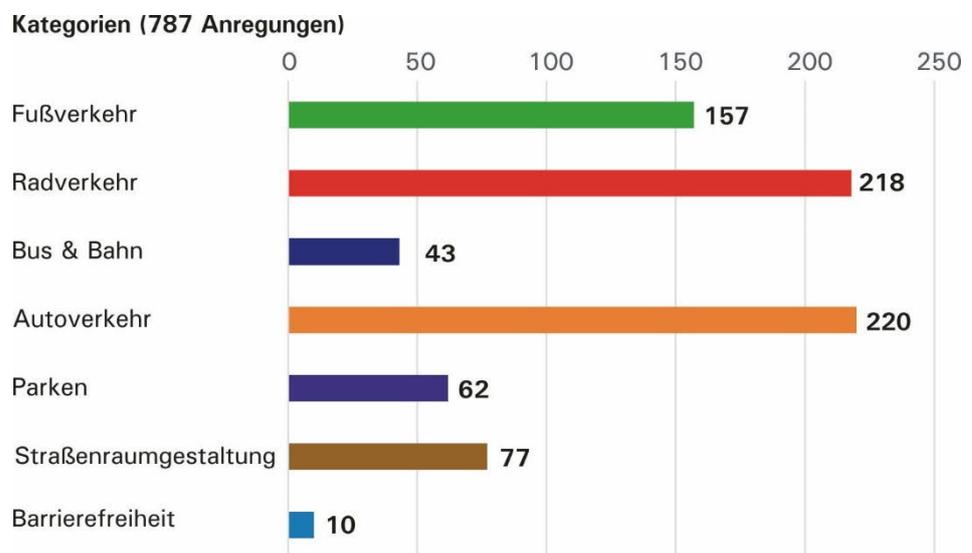


Abb. 6 Verteilung der Anregungen in die verschiedenen Kategorien

Die Online-Beteiligung hat nicht nur das große Interesse der Öffentlichkeit an der Verkehrsplanung gezeigt, sondern auch wertvolle Beiträge und Anregungen geliefert. Damit konnten bereits vorhandene Eindrücke und Überlegungen des Gutachters (SHP) bestätigt bzw. ergänzt werden. Es sind auch einige zusätzliche Aspekte bis hin zu konkreten Maßnahmenvorschlägen sowie kontroverse Ansichten zur Sprache gekommen, die das Verkehrskonzept anreichern und ergänzen können.

3 Leitbild

Unter der Überschrift „Der Verkehrsentwicklungsplan 2035 unterstützt die klimafreundliche Entwicklung der Stadt Bünde als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort“ wurde ein Leitbild für die zukünftige Mobilität in Bünde entwickelt (vgl. Abb. 7). Das Leitbild gliedert sich in vier Zielebenen. Vorge stellt werden die übergeordneten **Oberziele**. In der zweiten Ebene stehen die gesellschaftlichen **Werteziele**, die sich an den Grundsätzen des gesellschaftlichen Lebens und deren Wandel orientieren. In der dritten Ebene werden die **Ergebnisziele** beschrieben, die sich mit konkreten **Handlungsansätzen** der Stadtverkehrsplanung befassen.

Zielebenen	Der Verkehrsentwicklungsplan 2035 unterstützt die klimafreundliche Entwicklung der Stadt Bünde als Wirtschafts-, Wohn- und Kulturstandort.		
Oberziele	VERKEHRSSICHERHEIT	ERREICHBARKEIT	KLIMASCHUTZ
Werteziele	Faire Aufteilung des öffentlichen Raums		
	Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung		
	Gleiche Mobilitätschancen für Alle		
Ergebnisziele	Förderung des Umweltverbundes	Leistungsfähiges Straßennetz	Stärkung der Mobilitätskompetenz
	Schaffung von Aufenthaltsqualität	Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs	Förderung der Elektromobilität

Abb. 7 Leitbild des Verkehrsentwicklungsplans Bünde

Oberziele

VERKEHRSSICHERHEIT

Im Zusammenhang mit dem immer komplexer werdenden Verkehrsgeschehen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden ein grundsätzliches Ziel. Es gilt, durch sichere Straßenräume die Unfallschwere zu senken, um perspektivisch auch die *Vision Zero* – keine Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr – zu erreichen.

Ein weiterer Aspekt ist die Verbesserung der subjektiven – der gefühlten – Sicherheit. Diese ist zu wesentlichen Teilen ausschlaggebend für die Wahl eines Verkehrsmittels.

ERREICHBARKEIT

Die Erreichbarkeit und Versorgung Bündes muss auch zukünftig sichergestellt sein. Es ist jedoch infrage zu stellen, ob immer und überall die Erreichbarkeit mit dem (eigenen) Auto gemeint ist. Vielmehr gilt es, Mobilität neu zu denken und die eigene Komfortzone zu erweitern und andere Mobilitätsformen zuzulassen bzw. in den Vordergrund zu stellen.

KLIMASCHUTZ

Der Beitrag der Mobilität am CO₂-Ausstoß in Deutschland beläuft sich nach Angaben des Umweltbundesamtes derzeit auf knapp 20 %. Ein Großteil entfällt dabei auf den motorisierten Individualverkehr – das Auto. Eine Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und eine langfristige CO₂-Neutralität des Verkehrssektors wird nicht alleine durch neue Antriebsformen und alternative Energieträger zu erreichen sein, sondern erfordert eine Verhaltensänderung der Verkehrsteilnehmenden hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Zur Verbesserung des Kleinklimas (Mikroklima) spielt weiterhin die *grüne Infrastruktur* einer Stadt eine wichtige Rolle. Durch die gezielte Integration von Begrünung und die Entsiegelung von Flächen kann ein weiterer Beitrag zum Klimaschutz erfolgen.

Werteziele

Faire Aufteilung des öffentlichen Raums

Statt öffentlichen Raum von der Fahrbahn aus zu denken, gilt es, nutzungsgerechte Straßenräume und Knotenpunkte zu entwickeln, in denen sich alle Verkehrsteilnehmenden gleichberechtigt bewegen können. Durch ein respekt- und rücksichtsvolles Miteinander können zudem Ängste abgebaut werden. Neben den klassischen, verkehrlichen Nutzungen im Straßenraum muss auch Raum für Begrünung und Aufenthalt berücksichtigt werden.

Integrierte Stadt- und Verkehrsentwicklung

Zwischen der Stadt- und Verkehrsentwicklung herrscht eine Wechselwirkung. Beispielsweise haben verkehrliche Wirkungen von Stadterweiterungen oder Einschränkungen von Städtebauqualitäten Folgen für das städtische Verkehrsaufkommen. Über eine gezielte Gestaltung der Siedlungsstruktur bzw. öffentlicher Räume kann Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Bewohner genommen werden. Zudem besteht eine Korrelation zwischen einer höheren städtischen Dichte und einem geringerem Verkehrsaufwand, weshalb eine „kompakte“ Stadt mit der Förderung der Nahmobilität einhergeht.

Um gleichwertige Mobilitätschancen zu bieten, müssen für alle Menschen bedarfsgerechte Mobilitätsangebote vorgesehen werden. Dies gilt zum einen für Kinder und ältere Bürger*innen, denen individuelle Verkehrsmittel nicht oder nur bedingt zur Verfügung stehen. Zum anderen sind Menschen mit Mobilitätseinschränkungen – sei es durch eine körperliche Behinderung oder durch einen schweren Koffer oder einen Kinderwagen – zu berücksichtigen. Durch die Sicherstellung der Barrierefreiheit und die Schaffung selbst-erklärender Straßenräume wird hier der Grundstein gelegt.

Ergebnisziele

Es werden sechs Ergebnisziele definiert. Die Handlungsansätze zur Erreichung der Ziele werden im Rahmen der Maßnahmenplanung konkretisiert und ausgeführt.



Zur Verlagerung möglichst vieler Fahrten und Wege auf umweltverträgliche Verkehrsmittel ist es notwendig, den Umweltverbund, das heißt den ÖPNV in Stadt und Region, das Radfahren und das zu Fußgehen in seiner Attraktivität zu stärken und zu fördern. Eine solche Vorgehensweise wird im Allgemeinen als Voraussetzung für die Erzielung spürbarer Verlagerungseffekte vom Individualverkehr auf den Umweltverbund angesehen.



Zu einer stadtverträglichen Mobilität gehört ebenso die barrierefreie und qualitätsvolle Gestaltung der Verkehrsräume, um die Voraussetzungen für eine lebendige Stadt und die soziale Teilhabe aller Gruppen an der Gesellschaft zu ermöglichen. Durch den demografischen Wandel und die Funktionsmischung in der Innenstadt verändert sich die Verkehrsnachfrage stetig. Die Anforderungen der Erreichbarkeit – auch mit dem Kraftfahrzeug – und der Aufenthaltsqualität müssen gegeneinander abgewogen werden. Insgesamt wird eine Entschleunigung des Kfz-Verkehrs gerechtfertigt sein.

Leistungsfähiges Straßennetz



Sowohl unter wirtschaftlichen wie auch unter umweltorientierten Gesichtspunkten ist eine effiziente Abwicklung des Straßenverkehrs ein wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung. Dies gilt sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den ÖPNV, der in Bünde als Linienbusverkehr die gleichen Flächen nutzt wie der MIV. Die weder vermeidbaren noch auf den Umweltverbund verlagerbaren Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt.

Stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs



Die Erreichbarkeit sämtlicher Ziele in Bünde mit dem Auto ist gut. Durch die Neuorganisation des Kfz-Verkehrsflusses können unnötige Fahrten vermieden werden und *nötige* Fahrten verträglicher abgewickelt werden. Lieferverkehre in der Innenstadt können durch Lastenräder ersetzt werden. Aber auch eine stadtverträgliche Organisation des ruhenden Verkehrs sowie der Führung des Schwerverkehrs spielt eine wichtige Rolle.

Stärkung der Mobilitätskompetenz



Die Vorteile der Inter- und Multimodalität – der Wahl des am besten für einen Weg (multimodal) oder die Teilstrecke eines Weges (intermodal) geeigneten Verkehrsmittels – müssen kommuniziert und erlernt werden. Durch offensive Öffentlichkeitsarbeit können insbesondere neue, aber auch vorhandene Angebote ihre volle Wirkung entfalten. Das Vertrauen in digitale Mobilitätsinformation soll gestärkt und verkehrssicheres Verhalten erlernt werden. Dies kann durch ein betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement erfolgen.

Förderung der Elektromobilität



Die Förderung von alternativen Antriebs- und Kraftstofftechnologien umfasst neben der Umstellung der Fahrzeugflotten auf der Straße und Schiene auch den Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur. Lärm- und Schadstoffbelastungen können so reduziert werden. Auch E-Sharing-Angebote sollen kreisweit geprüft werden. Bünde kann ebenfalls durch ein positives Image (innovativ und umweltbewusst) profitieren.

Für die Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans ist für die Planenden ein abgestimmtes Leitbild ein wesentlicher Ansatzpunkt. Strategien, Konzepte und Maßnahmen lassen sich so gezielter entwickeln. Hier gilt, besser eine etwas „schwammige“ Festlegung mit aber eindeutiger Tendenz als Planen im „bezugslosen Raum“. Ein Modifizieren, ggf. Nachschärfen des Leitbildes im weiteren Planungsprozess ist nicht ausgeschlossen. Eine erste „Probeabstimmung“ hat gezeigt (vgl. Abb. 8), dass der zuständige Lenkungskreis in seinem Denken nach vorne bereit ist, bei wesentlichen Veränderungen mitzugehen. Die tatsächliche Bereitschaft zeigt sich aber naturgemäß erst an der Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen. Hier werden die guten Strategien im Kopf leider immer noch allzu oft und allzu schnell wegen „vermeintlich wichtiger Proteste“ aufgegeben.



Abb. 8 Personenbezogenes Stimmungsbild im Lenkungskreis am 22. April 2021 – Wo möchte man hin?

4 Bestandsanalyse

Dieses Kapitel stellt die Ergebnisse der Bestandsanalysen und Erhebungen dar und umfasst somit eine analytische Bewertung der Verkehrssituation in Bünde. Es ist Grundlage für das weitere Handlungskonzept. Die Analyse ist nach den Verkehrsmitteln Kfz-Verkehr und ruhender Verkehr (motorisierter Individualverkehr (MIV) / Schwerverkehr), Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr sowie in dem Querschnittsthema Verkehrssicherheit (Unfallauswertung) gegliedert.

4.1 Kraftfahrzeugverkehr

4.1.1 Straßennetz

Das Straßennetz der Stadt Bünde ist die Grundlage für die Bestandsanalyse aller Verkehrsarten. Entlang von Hauptverkehrsstraßen gelten aufgrund der hohen Belastungen im Kfz-Verkehr besondere Bedürfnisse für den Fuß- und Radverkehr. Nicht nur die Querbarkeit, sondern auch das Fahren und Gehen im Längsverkehr muss sicher und komfortabel möglich sein. Gleichermaßen muss ein Netz für den Kfz-Verkehr definiert werden, dass der Abwicklung der örtlichen, gegebenenfalls überörtlichen Verkehre und des öffentlichen Personennahverkehrs dient (das sogenannte Vorbehaltsnetz, siehe 4.1.3).

Das Straßennetz setzt sich aus den klassifizierten Straßen (Landes- und Kreisstraßen) sowie weiteren Hauptverkehrsstraßen und den Sammelstraßen zusammen. Das Netz an Landesstraßen umfasst im Bänder Stadtgebiet etwa 38,5 km, das Kreisstraßennetz 29,1 km. Weitere Hauptverkehrsstraßen sowie Sammelstraßen weisen eine Länge von etwa 23,4 km auf.

Die Stadt wird im Süden von der Bundesautobahn A 30 geschnitten und über zwei Autobahnanschlussstellen an das Verkehrsnetz angeschlossen. In Richtung Süden stellen die L 557 (Richtung Hunnebrock – Enger) und die L 454 (Hiddenhausen – Bünde) wichtige Verbindungen dar. In Richtung Norden schließen etliche Kreisstraßen an die L 876 an.

Die wichtigste Ost-West-Verbindung durch das Stadtgebiet ist die L 775, sie verbindet viele Ortsteile miteinander und verläuft in Richtung Osten nach Kirchlengern. Alternativ schließt hier auch die L 546 an, die ebenfalls in Ost-West-Richtung südlich der L 775 verläuft. Insgesamt verlaufen sechs Landesstraße als radiale Straßen auf das Bänder Zentrum zu, die sich teilweise als äußerer Halbring im weiteren Straßennetz verteilen.

Weiter vernetzt werden die einzelnen Ortsteile durch städtische Straßen sowie einer Vielzahl von Wegen und Straßen mit hauptsächlich forst- und landwirtschaftlicher Funktion.

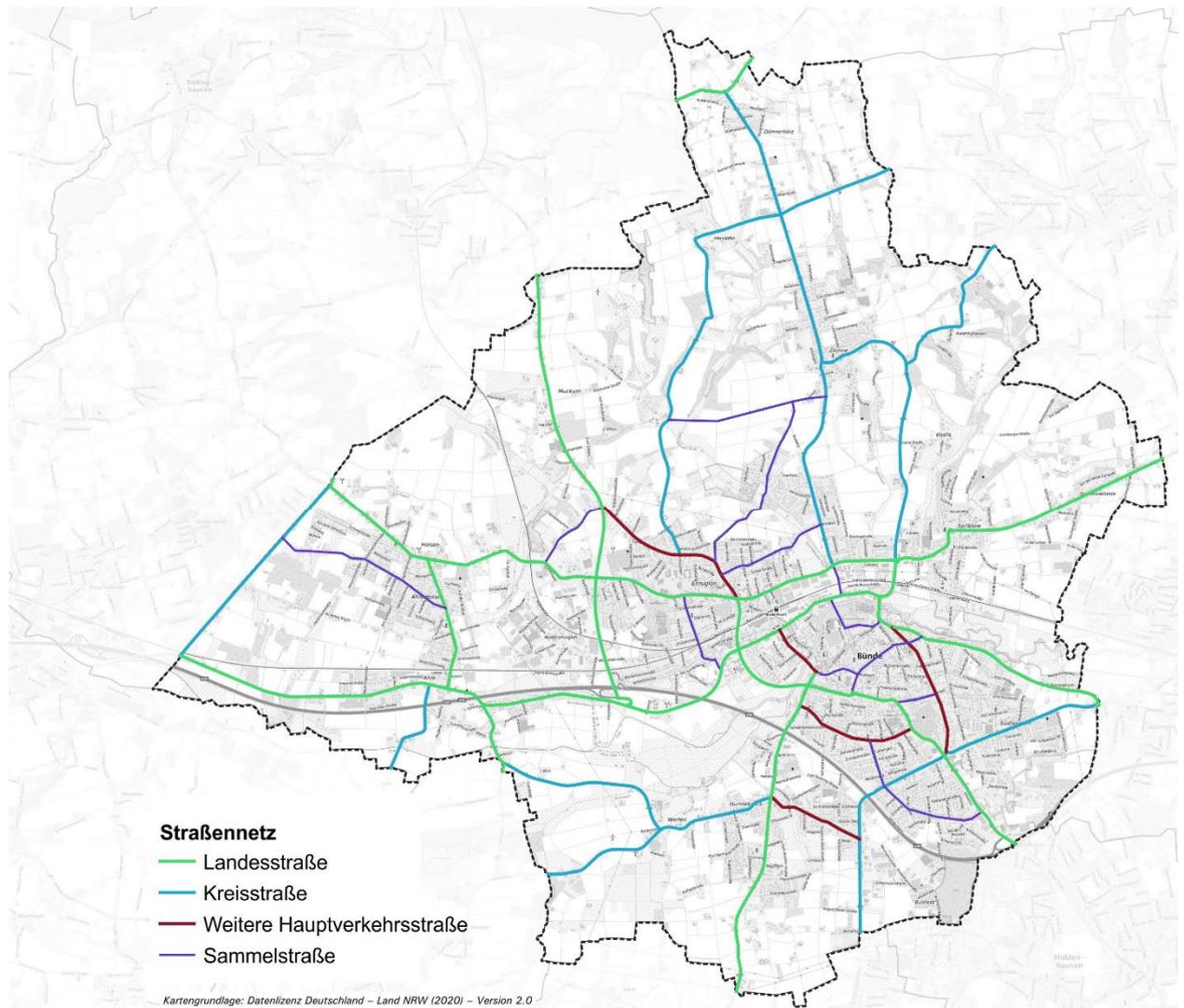


Abb. 9 Straßennetz Stadt Bünde (ENTWURF)

Nach Beschluss des Straßennetzes werden die Änderungen im Vergleich zum VEP 1990 aufgeführt (bspw. ehemalige Sammelstraße Elsemühlenweg). Die Anpassungen der Verbindungsfunktion gehen mit einer Straßenraumumgestaltung einher, die sich im Handlungskonzept widerspiegelt (bspw. Anpassungen Verkehrsberuhigung).

4.1.2 Verkehrsstärken im Kraftfahrzeugverkehr

Zur Beurteilung des Verkehrsgeschehens wurden in Bünde im März und August 2020 Verkehrserhebungen mittels Videoerhebung im Stadtgebiet durchgeführt. Im Jahr 2021 wurden insgesamt 22 Knotenpunkte an einem Dienstag und Donnerstag von 05:00 – 21:00 Uhr (Kfz/16h). Dabei wurde in Pkw-Verkehre und Lkw-Verkehre unterschieden. Die Zählergebnisse wurden anschließend auf den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr (DTVw) hochgerechnet. Im Juli 2021 wurden zwei Knotenpunkte (Schlossstraße/Südring und Marktstraße/Hindenburgstraße) nacherhoben.

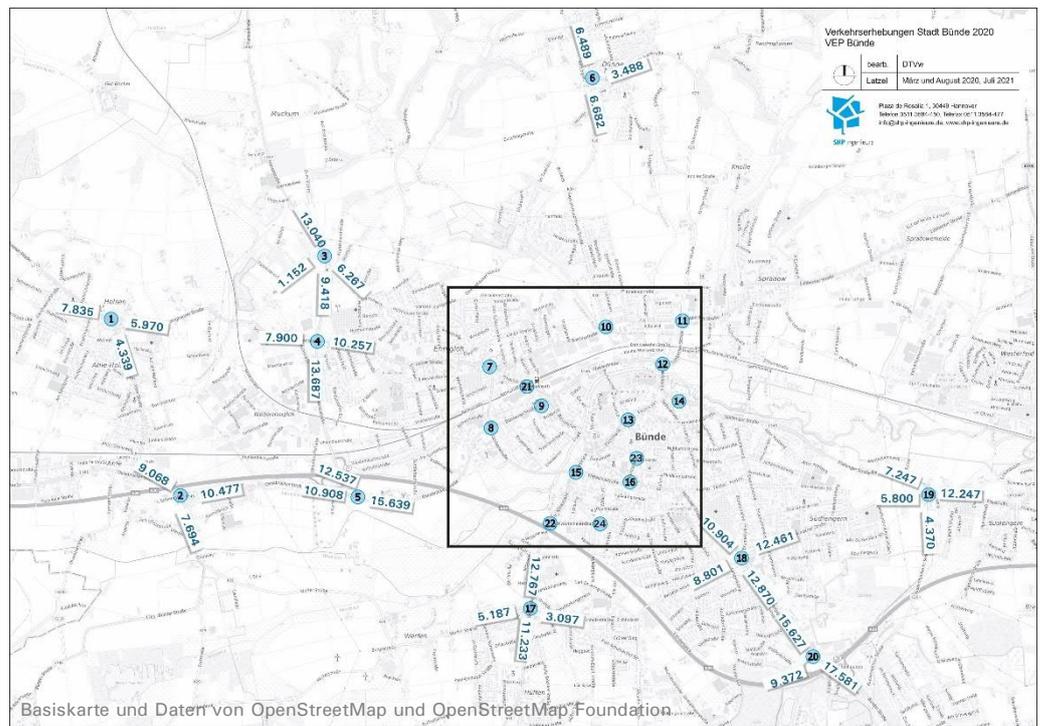


Abb. 10 Übersicht der Zählstellen und Ergebnisse außerhalb der Kernstadt

Die höchsten Verkehrsmengen weisen die Klinkstraße, die Lübecker Straße und die Herforder Straße mit einem DTVw von bis zu 18.000 Kfz/24h auf. Die Herforder Straße ist eine Zubringerstraße zur Autobahnanschlussstelle A 30 Hiddenhausen. Die hohe Verkehrsbelastung der Herforder Straße erstreckt sich weiterhin über die Levisonstraße und verteilt sich dort am hoch belasteten Knotenpunkt Borriesstraße/Holser Straße in alle Richtungen. Die Kreisverkehre Lübecker Straße/Borriesstraße mit der Zufahrt zum Nahversorger und Levisonstraße/Klinkstraße erreichen ebenfalls sehr hohe Verkehrsstärken.

Auf den beiden nördlich und südlich der Bahnstrecken verlaufenden Hauptverkehrsstraßen Borriesstraße (L 775) und Wasserbreite (L 546) werden ebenfalls sehr hohe Belastung (zwischen 13.000 – 15.000 Kfz/24h) festgestellt.

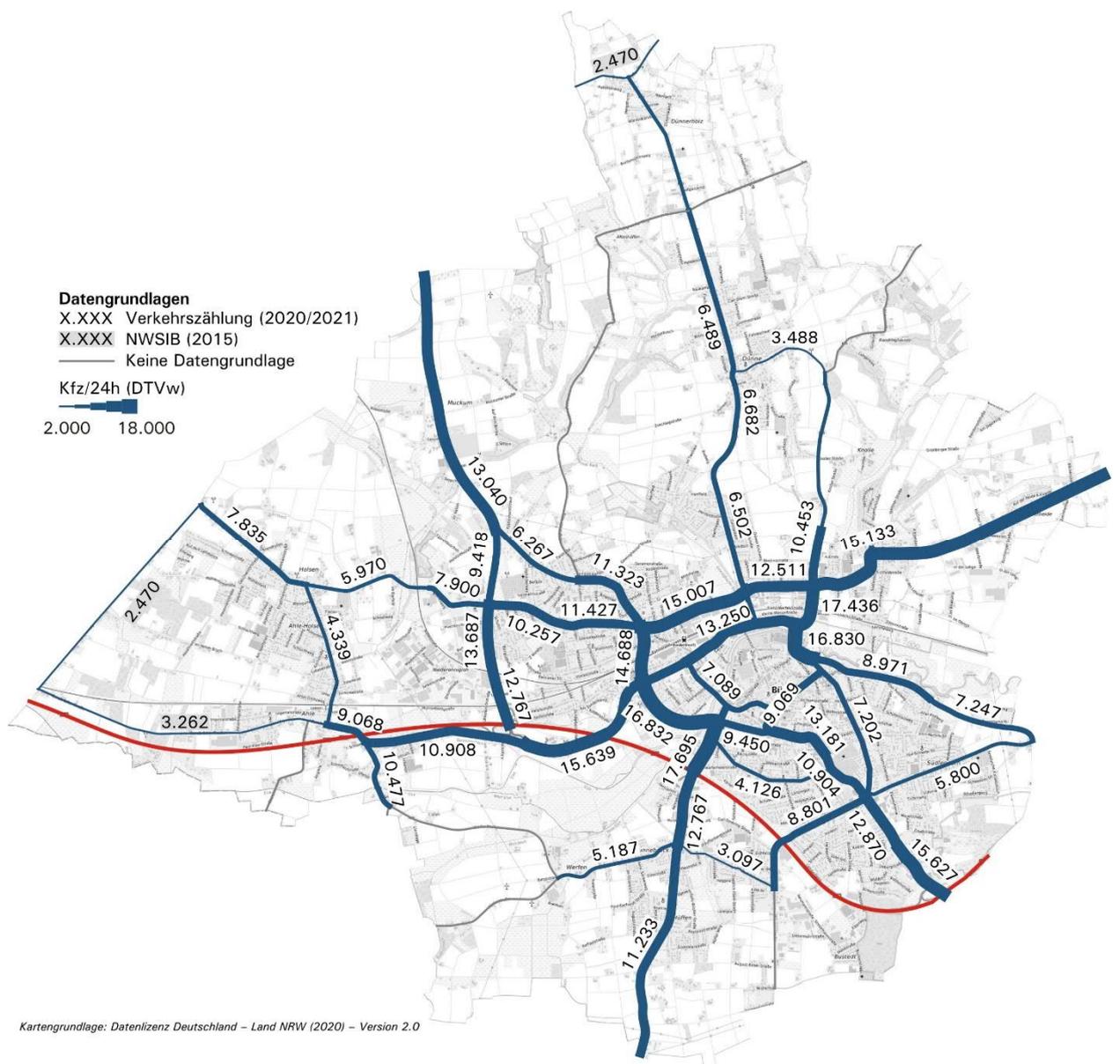


Abb. 11 DTVw in Bünde

Aber auch im Bänder Nebennetz (bspw. Marktstraße) sind hohe Belastungen von etwa 9.500 Kfz/24h zu vermerken. Hier sind Unverträglichkeiten zwischen den städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen (Tempo-30-Zone) des Straßenzuges festzustellen.

In der Bismarckstraße ergeben sich ebenfalls Konflikte durch die Nutzungsansprüche im Straßenraum, der Eingang in die Fußgängerzone sowie die hohe Frequentierung im ÖPNV und der hohe Durchgangsverkehr (etwa 5.700 Kfz/24h) stimmen nicht mit den Ansprüchen des angeordneten verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs überein.

Die Schwerverkehrsanteile im städtischen Straßennetz sind überwiegend moderat (etwa 5 %). Lediglich im Bereich der Anschlussstellen der BAB A30 und im Bereich des Gewerbegebiets Niederennigloh sind Schwerverkehrsanteile von bis zu 10 % zu vermerken.

Tab. 1 Hoch belastete Streckenabschnitte in Bünde DTVw

Straße	Abschnitt	Kfz/24h	Lkw/24h
Klinkstraße	Wittekindstraße und Südring	17.695	647
	Südring und Schwartemeierstraße	15.162	590
	Swartemeierstraße und Kurt-Schuhmacher-Straße	15.265	586
Lübbecker Straße	Wasserbreite und Borriesstraße	17.436	428
	Borriesstraße und Meyerhofstraße	15.133	566
Herforder Straße	Anschlussstelle BAB A30 und Stadtgrenze	17.581	1.279
	Anschlussstelle BAB A30 und Dobergstraße	15.627	672
	Marktstraße und Feldstraße	13.181	449
	Mindener Straße und Dobergstraße	12.870	545
Levisonstraße	Blankener Straße und Klinkstraße	16.832	795
	Blankener Straße und Borriesstraße	14.688	594
Am Brunnen	Brunnenallee und Wasserbreite	15.857	377
Osnabrücker Straße	Hansastraße und Levisonstraße	15.639	1.206
	Hansastraße und Werfer Straße	10.908	509
Borriesstraße	Levisonstraße und Gerhart-Hauptmann-Straße	15.007	662
	Lübbecker Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße	12.511	543
Blankener Straße	Lettow-Vorbeck-Straße und Gerhart-Hauptmann-Straße	14.097	498
	Lettow-Vorbeck-Straße und Levisonstraße	9.999	406
Hansastraße	Holzhauser Straße und Stadtgrenze	13.040	1.067
	Holzhauser Straße und Holser Straße	9.418	893
	Holser Straße und Anschlussstelle BAB A30	13.687	1.188
Wasserbreite	Lübbecker Straße und Gerhard-Hauptmann-Straße	13.250	243
Engerstraße	Kurt-Schuhmacher-Straße und Schwartemeierstraße	12.767	539
	Kurt-Schumacher-Straße und Stadtgrenze	11.233	570
Mindener Straße	Brunnenallee und Herforder Straße	12.461	437
Holzhauser Straße	Borriesstraße und Wirtsheide	11.323	266
	Hansastraße und Habighorster Weg	6.267	222
Holser Straße	Levisonstraße und Hansastraße	11.427	398
Werfer Straße	Osnabrücker Straße und Dammstraße	10.477	528
Lettow-Vorbeck-Straße	Blankener Straße und Klinkstraße	7.089	220
Weitere Straßen			
Marktstraße		9.439	224
Bismarckstraße/Kaiser-Wilhelm-Straße		5.670	278

4.1.3 Fließender Verkehr

Die funktionale Gliederung eines Straßennetzes orientiert sich üblicherweise an den Verkehrswegekategorien der RIN 2008⁵ der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Dort werden den Verkehrswegekategorien, wie Landstraßen und Hauptverkehrsstraßen, den Verbindungsfunktionsstufen zugeordnet, die wiederum als Verbindungen von Zentren nach dem Zentrale-Orte-System definiert werden.

Da die Übertragbarkeit dieses Systems innerorts mit abnehmender Gemeindegroße immer problematischer wird, wird bei der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen an „Empfehlungen für die Konzeption innerörtlicher Netze“ gearbeitet, die aber noch längere Zeit nicht zur Verfügung stehen dürften. Trotzdem lässt sich aus diesen Aktivitäten ableiten, dass insbesondere im unteren Funktionsbereich an den lokalen Randbedingungen orientierte, sinnvolle Einstufungen in Abweichung von der RIN vorgenommen werden dürfen.

Bei der funktionalen Gliederung des Straßennetzes der Stadt Bünde werden folgende Straßenkategorien berücksichtigt:

- Das **klassifizierte Straßennetz** mit den Landes- und Kreisstraßen
- Die **Hauptverkehrsstraßen** des Flächennutzungsplans
- **Sammel- und Erschließungsstraßen** mit Verbindungsfunktion
- Straßen, die durch den **ÖPNV** genutzt werden

Definition Vorbehaltsnetz

Im Vorbehaltsnetz werden die Straßen festgelegt, die in der Regel als Vorfahrtsstraßen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von mind. 50 km/h befahren werden. Streckengeschwindigkeiten mit 30 km/h sind abschnittsweise möglich.

Die Möglichkeit, abschnittsweise Streckengeschwindigkeiten von 30 km/h anzuordnen, sind nach der jüngsten StVO-Änderung deutlich verbessert worden. So können im Einzugsbereich von Schulen, Kindertagesstätten oder Alteneinrichtungen auch auf klassifizierten Hauptverkehrsstraßen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h angeordnet werden, ohne dass dies beispielsweise mit einer besonderen Gefahrenstelle begründet werden muss.

Straßen des Vorbehaltsnetzes dienen der Abwicklung der örtlichen und gegebenenfalls überörtlichen Verkehre und nehmen die öffentlichen Verkehre auf. Die Definition des Vorbehaltsnetzes ist Voraussetzung für die Ausweisung von Tempo-30-Zonen außerhalb der verkehrswichtigen Straßen. Für Bünde gibt es bisher kein explizit definiertes Vorbehaltsnetz.

⁵ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) 2008; Köln 2008

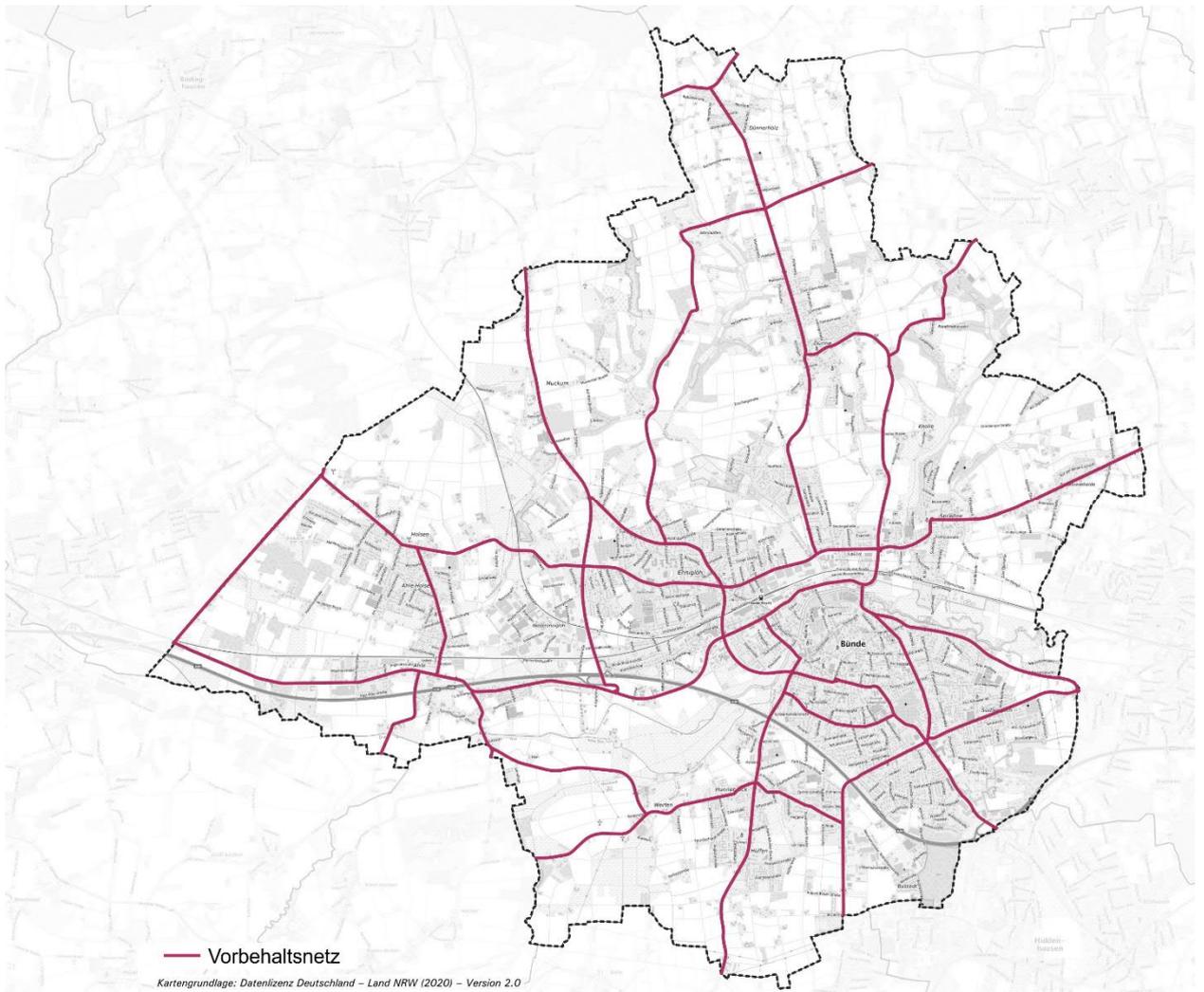


Abb. 12 Straßennetz Bünde (ENTWURF)

Knotenpunkte

Als einer der konfliktreichsten Knotenpunkte wird der signalisierte Knotenpunkt Borriesstraße/Levisonstraße identifiziert. Insbesondere die Führung der bedingt verträglichen Linksabbieger führt zu Konflikten im Verkehrsablauf. Gleichzeitig entstehen durch das hohe Verkehrsaufkommen lange Wartezeiten für den Fuß- und Radverkehr. Am vorfahrtgeregelten Knotenpunkt Hansastrasse/Muckumer Straße kommt es ebenfalls zu Konflikten beim Einbiegen auf die Straße. Die geradlinigen Straßenverläufe laden zu hohen Geschwindigkeiten ein und die Geschwindigkeitsreduzierungen werden oftmals nicht eingehalten.

Aus der Analyse haben sich weitere zahlreiche Knotenpunkte ergeben, die in Bezug auf die Verkehrsführung oder die Signalisierung für den Kfz-Verkehr optimiert werden müssen. Damit einhergehend ist oftmals auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr.



Knotenpunkt Borriesstraße/Levisonstraße



Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt Hansastraße/Muckumer Straße

Abb. 13 Bestandssituation im Kfz-Verkehr

Bedarfsumleitungen

Kommt es unfallbedingt oder aufgrund einer Baustelle zu einem hohen Stauaufkommen auf der BAB A30, sind zwei Umleitungsstrecken ausgewiesen, die durch das Bündler Stadtgebiet verlaufen. Eine Strecke verläuft über die Hiddenhauser Straße/Südlenger Straße/Borriesstraße/Hansastraße und eine weitere über die Herforder Straße/Levisonstraße/Osnabrücker Straße.

Einbahnstraßen

In Bündle gibt es nahezu keine Einbahnstraßen.

In der Hindenburgstraße wurde zwischen der Luisenstraße und der Brunnenallee eine unechte Einbahnstraßenregelung eingerichtet, da es am Knotenpunkt Hindenburgstraße/Brunnenallee einen Unfallschwerpunkt gab. Auch die Geschwindigkeit im Bereich des Krankenhauses wurde auf 30 km/h reduziert.

Da die Hindenburgstraße die Funktion einer Sammelstraße aufnehmen soll, ist hier zu prüfen, ob die Einbahnstraßenregelung aufgehoben werden kann. Die Unfallkommission ist hier mit einzubeziehen.



Einbahnstraße Hindenburgstraße



Vorfahrtgeregelter Knotenpunkt Hindenburgstraße/Brunnenallee (mit Fußgänger-LSA in östlicher Zufahrt)

Abb. 14 Einbahnstraßenregelung in der Hindenburgstraße

Zufahrtsbeschränkungen können sensible Bereiche vor negativen Auswirkungen des Verkehrs schützen. Je nach räumlicher Lage im Erschließungsnetz sind Einbahnstraßen ein gutes Instrument zur Verkehrsberuhigung, da bspw. Durchgangsverkehre durch ein Einbahnstraßensystem vermieden werden. Die Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung sollte grundlegend geprüft werden, um ein lückenloses Radverkehrsnetz zu gewährleisten.

Lieferverkehr

Der mit zunehmender Internetnutzung sich verstärkende Trend zur Verlagerung von Einkäufen und Bestellungen auf Lieferdienste lässt im Bereich der Lieferdienste einen weiteren Anstieg der Verkehrsnachfrage erwarten. Neben den verschiedenen Dienstleistern, die private Bestellungen in den Wohngebieten ausliefern, wird vor allem der gewerbliche Lieferverkehr in den Ortskernen als Belastung wahrgenommen. Radwege werden zugesperrt – insgesamt führt der Lieferverkehr zu einer Beeinträchtigung von Aufenthaltsqualität bzw. Wohnumfeldqualität für Kunden, Einzelhändler und Anwohner.

In der Fußgängerzone sind die Lieferzeiten auf 07:00 bis 11:00 Uhr und 19:30 bis 22:00 Uhr beschränkt. Ziel sollte es sein den Lieferverkehr zu reduzieren bzw. zu bündeln und verträglich zu gestalten.

Um die Anzahl an Lieferfahrten in Bündel zu reduzieren, sind logistische Konzepte erforderlich, die unterschiedliche Verkehrsmittel und Fahrzeugarten sinnvoll miteinander verknüpfen und somit die Stärken der unterschiedlichen Verkehrsmittel optimal nutzbar machen. Beispielsweise kann durch den Einsatz von Mikro-Depots/Logistik-Hubs Paketdienstleister die Verteilung von Waren per Lastenradeinsatz effizienter und nachhaltig abwickeln.

4.1.4 Chancen und Mängel

Chancen		Mängel
<ul style="list-style-type: none"> + Ausweitung von Tempo 30-Zonen + Zwei Autobahnanschlüsse als Entlastung des Straßennetzes + Autofreier Bahnhofstunnel als Gefahrenpunkt entschärfen 		<ul style="list-style-type: none"> - Straßenraumgestaltung lädt zu hohen Geschwindigkeiten ein - mangelhafte Oberflächenbeschaffenheit - LSA-Schaltung führt zu langen Wartezeiten - Unfallschwerpunkte an Knotenpunkten - Verkehrschaos im Bereich der Schulen durch Eltern-Taxis - hohes Verkehrsaufkommen in sensiblen Straßen

HANDLUNGSANATZ STRAßENNETZ UND FLIEßENDER VERKEHR

Sowohl unter wirtschaftlichen wie auch unter umweltorientierten Gesichtspunkten ist eine **effiziente Abwicklung** des Straßenverkehrs ein wichtiges Ziel der Verkehrsentwicklungsplanung. Dies gilt sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch für den ÖPNV, der in Bünde als Linienbusverkehr die gleichen Flächen nutzt wie der MIV.

Die weder vermeidbaren noch auf den Umweltverbund verlagerbaren Wege werden mit dem Kraftfahrzeug zurückgelegt. Der **Erhalt der Leistungsfähigkeit** des Straßennetzes in Verbindung mit einer verträglichen Abwicklung ist maßgebend.

Insbesondere in der Innenstadt sind die Menschen durch den motorisierten Individualverkehr, Feinstaub, Luftschadstoffe und Lärm in ihrer Lebens- und Aufenthaltsqualität eingeschränkt. Die **verkehrlichen Belastungen** gilt es möglichst gering zu halten.

Förderung der **E-Mobilität** und Ausbau des E-Ladesäulennetzes.

Abseits von Hauptverkehrsstraßen und Gewerbegebieten sollen **Tempo-30-Zonen** ausgeweitet werden. Dabei sind geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen gestalterisch und baulich umzusetzen.

Gezielte Verkehrslenkung ist mit **Restriktionen für den Kfz-Verkehr** verbunden – bspw. durch die Einrichtung von Einbahnstraßenregelungen.

Erreichbarkeit der **Gewerbebetriebe** über das Hauptverkehrsstraßennetz sowie Bündelung der Gewerbebestandorte.

An die Lichtsignalsteuerung richten sich hohe Qualitätsanforderungen. Durch ein regelmäßiges **Qualitätsmanagement von Lichtsignalanlagen** können Unfälle, Wartezeiten und Umweltbelastungen minimiert werden.

4.2 Ruhender Verkehr

Die Stadt Bünde wirbt mit dem Slogan „Einfach kostenfrei Parken in Bünde“. Im Innenstadtbereich sind etwa 3.500 gebührenfreie Stellplätze vorzufinden, die viel Parksuchverkehr mit sich ziehen. Die Parkdauer ist größtenteils durch eine Parkscheibenregelung zeitlich auf 1, 2 oder 3 Stunden begrenzt. Optimierungsbedarf besteht hier bei der Verkehrslenkung, die Parkplätze sind lediglich in ein statisches Parkleitsystem eingebettet. Das Parkleitsystem hat keine weiträumige Beschilderung.



Abb. 15 Parkplatzangebot in Bünde (Quelle: Stadt Bünde, Bünde Kostenfrei Parken in der Innenstadt)

Das Else Parkhaus am Nordring ist eines der wenigen kostenpflichtigen privat geführten Parkhäuser in Bünde.

Einzelne Straßenzüge (bspw. Teilabschnitt am Nordring) sind Teil einer eingeschränkten Halteverbotszone, hier ist das Parken nur in den dafür vorgesehen Flächen erlaubt. Durch die Einrichtung von Halteverbotszonen kann der ruhende Verkehr besser geregelt werden, da unerlaubtes Parken im Einmündungsbereich oder zweiter Reihe eindeutig untersagt ist. Viele an die Innenstadt angrenzende Straßenräume (bspw. Winkelstraße und Philippstraße) sind durch Besucher der Innenstadt belastet, die das zeitlich beschränkte Parken umgehen wollen. Dies führt zu unübersichtlichen Gefahrensituationen und viel Parksuchverkehr.

Aber auch entlang von Hauptverkehrsstraßen wie der Gerhart-Hauptmann-Straße oder der Ahler Straße führt die Parkraumregelung zu Konflikten zwischen allen Verkehrsteilnehmenden. Für Bünde bedarf es ein gesamtstädtischen Parkraumkonzept zu entwickeln, das sowohl die Bedürfnisse der Anwohner als auch der Besucher der Innenstadt ausreichend berücksichtigt.

Da das Parkraumangebot ausreichend ist, sollen vielmehr Flächen für klima-
schonende Mobilität umgenutzt werden (bspw. Car-Sharing, Ladestationen)
und Restriktionen für den Kfz-Verkehr aufzeigen.



Parken auf der Fahrbahn in der Winkelstraße



Haltverbotszone am Nording



Zeitlich beschränktes Parken in der Innenstadt
(Parkplatz Laurentiuskirche)



Kostenloser Parkplatz Am Museum



Mitfahrerparkplatz an der Osnabrücker Straße



Park and Ride Parkplatz am Bahnhof

Abb. 16 Stellplatzangebot in Bünde

An der Osnabrücker Straße gibt es südlich der Anschlussstelle Bünde einen „Mitfahrerparkplatz“. Hier können sich Personen aus dem Umland oder aus

Bünde treffen, um eine Fahrgemeinschaft zu bilden. Das derzeitige Stellplatzangebot umfasst etwa 50 Stellplätze. Zu bemängeln ist, dass es hier derzeit keine Möglichkeit gibt vom Fahrrad auf das Auto umzusteigen, da keine Fahrradabstellanlagen vorzufinden sind.

Das Park and Ride Angebot am Bahnhof und am ZOB umfasst um die 200 Stellplätze, die sehr gut angenommen werden. Es ist bereits angedacht das Parkraumangebot weiter für die Förderung des Umstiegs vom Auto auf die Bahn auszubauen.

Vereinzelt sind bereits Ladestationen für Elektroautos vorhanden.

4.2.1 Chancen und Mängel

Chancen		Mängel
 Stellplatzangebot ausreichend		 Zugeparkte Straßenräume und Radwege
 Statisches Parkleitsystem		 Zugeparkte Einmündungsbereiche (Einhaltung der Sichtdreiecke)
 Ausweitung Haltverbote		 Parkraumbewirtschaftung
 Prüfung Bewohnerparken in der Kernstadt		 Parksuchverkehr
 Ausbau E-Ladesäulen		 Oberflächenqualität der Parkplätze (Barrierefreiheit)
 Ausbau Park and Ride Angebot am Bahnhof		

HANDLUNGSANATZ RUHENDER VERKEHR

Um Parksuchverkehre in der Innenstadt entgegenwirken zu können, ist es nötig, nicht nur bedarfsorientiert zu handeln – d.h. neuen Parkraum zu schaffen -, sondern auch alternative Anfahrtsmöglichkeiten zu schaffen, wie bspw. durch Verbesserungen bei den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes sowie präventiv mit einer **Parkraumbewirtschaftung**.

Straßenabschnitte sollten nicht vermehrt mit Stellplätzen ausgestattet werden, da sowohl das Parken selbst als auch der dadurch ausgelöste Parksuchverkehr die **Aufenthaltsqualität** der öffentlichen Räume beeinträchtigen und insgesamt die Nahmobilität zu Fuß und mit dem Rad stören. Es sollte geprüft werden, ob die Möglichkeit besteht auf einzelne **Stellplätze zu verzichten** und diesem Raum dem Fuß- oder Radverkehr zur Verfügung zu stellen.

Einrichten von **temporären Ladezonen**. Kfz-Stellplätze zu Fahrradabstellplätzen umgestalten sowie Einrichtung von **Parklets** zur Straßenraumgestaltung und Schaffung von Aufenthaltsqualitäten.

Das Angebot des **Mitfahrerparkplatzes** an der Osnabrücker Straße sollte erweitert werden und eine gute Verknüpfung mit den anderen Verkehrsmitteln sichergestellt werden.

Das **Park and Ride** Angebot am Bahnhof sollte weiter ausgebaut werden.

Verbesserung der Sichtbeziehungen an Einmündungen durch **vorgezogene Seitenräume**, dadurch wird das Parken unterbunden.

4.3 Radverkehr

4.3.1 Radverkehrsnetz

Die Stadt Bünde verfügt über ein sehr dichtes Radverkehrsnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr. Dieses setzt sich sowohl aus kommunalen als auch regionalen Netzen zusammen:

- Im Rahmen des Radnetzes OstWestfalenLippe (OWL) wurden ein lückenloses und verkehrssicheres Alltagsradnetz für den Raum OWL erarbeitet. Die Maßnahmen sollen zeitnah umgesetzt werden. Das Netz verläuft teilweise entlang der Hauptverkehrsstraßen (Klinkstraße/Engerstraße), aber auch durch Nebenstraße (bspw. Bahnstraße) durch das Bänder Stadtgebiet.
- Der Kreis Herford verdichtet das OWL Netz durch ein kreisweit beschildertes Radverkehrsnetz. Neben wichtigen Wegeverbindungen für den Alltagsverkehr werden hier auch Freizeitrouten eingebunden.
- Das kommunale Radverkehrsnetz der Stadt Bünde verläuft größtenteils auf den Wegeverbindungen des Netzes für den Kreis Herford. Die Wegeführung verläuft dabei größtenteils abseits von Hauptverkehrsstraßen. Das kommunale Netz gliedert sich in drei Ringverbindungen sowie radiale Linienverbindungen, die von der Innenstadt in die Ortsteile führen.
- Bünde ist ebenfalls in das Radwegenetz NRW eingebunden. Entlang der Else verläuft die touristische Radroute des Else-Werre-Radweges und die Bahnradroute Weser-Lippe. Weitere lokale Radtouren wie die „Klima-Radelroute“ oder die „Denkmal-Radelroute“ verlaufen durch das Bänder Stadtgebiet.

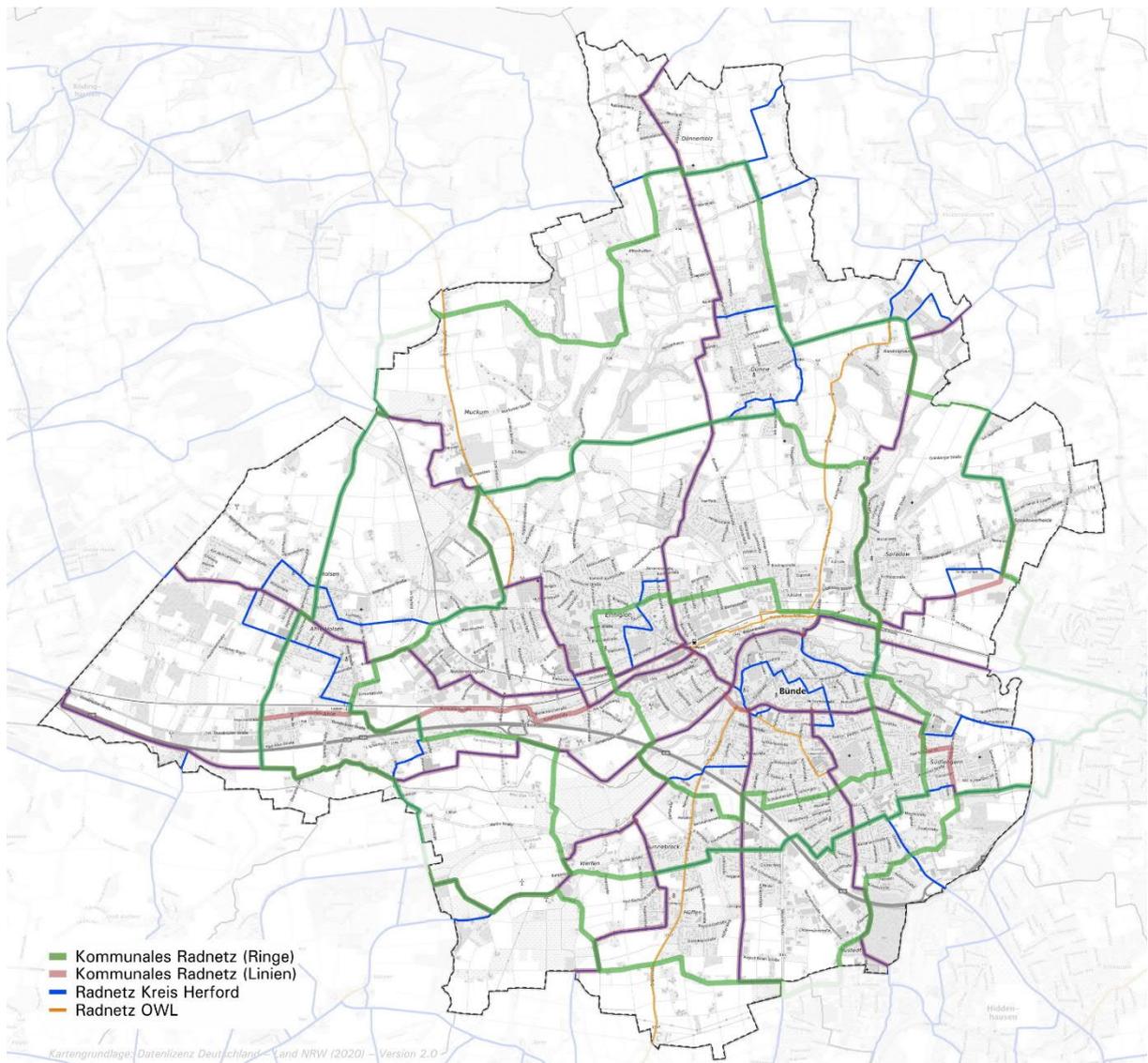


Abb. 17 Radverkehrsnetz der Stadt Bünde

4.3.2 Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen

Im Zuge des Hauptverkehrsstraßennetzes wird der Radverkehr vorwiegend auf gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radwegen geführt, die aber häufig nicht den gültigen Standards entsprechen (zu schmal und schlechte Oberflächenqualität). In gering belasteten Straßen wie der Kurt-Schumacher-Straße sind beidseitig Schutzstreifen markiert. Folgende Mängel konnten in Bezug auf die Radverkehrsführung festgestellt werden:

- Die Benutzungspflicht für gemeinsame Geh- und Radwege ist häufig nur in einer Fahrtrichtung beschildert. Die Gegenrichtung ist als Radfahrer frei beschildert, obwohl auch hier aufgrund der hohen Verkehrsstärken eine benutzungspflichtige Radverkehrsanlage in beiden Richtungen erforderlich ist (bspw. Osnabrücker Straße). Die erforderlichen Breiten werden hier oftmals unterschritten.
- Ehemals baulich angelegte getrennte Geh- und Radwege sind noch zu erkennen, sofern hier die Benutzungspflicht aufgehoben wurde. Die Radfahrenden haben hier die Wahl auf der Fahrbahn oder auf dem baulichen

angelegten Radweg im Seitenraum zu fahren. Zur Unterstützung der Fahrbahnführung können hier Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden (bspw. Lettow-Vorbeck-Straße). Langfristig sollte ein Rückbau der Radwege erfolgen.

- An anderen Straßenabschnitten (bspw. Herforder Straße), die aufgrund der hohen Verkehrsstärke eine benutzungspflichtige RVA erfordern, wurde die Benutzungspflicht aufgrund der geringen Breite aufgehoben (fehlende StVO-Beschilderung). Der bauliche Radweg ist noch zu erkennen. Das rote Pflaster müsste hier entfernt werden, sodass ein gemeinsamer Geh/Radweg entsteht, dieser wäre wieder benutzungspflichtig.
- Als Gehweg „Radfahrer frei“ sind nur wenige Straßenabschnitte in Bünde beschildert (bspw. Abschnitt auf Osnabrücker Straße). Aufgrund der geringen Breite kommt es hier zu Konflikten. Die Regelung Gehweg „Radfahrer frei“ sollte nur in Ausnahmefällen (Sicherung Schülerverkehr) vorgenommen werden. Radfahrende müssen sich auf Gehwegen dem Fußverkehr unterordnen und Schrittgeschwindigkeit fahren.
- Mehrzweckstreifen sind derzeit ebenfalls vorzufinden (bspw. Levisonstraße). Dieser sollte als Radfahrstreifen verkehrsbehördlich angeordnet werden.
- In Bünde sind sowohl einseitig als auch beidseitig angelegte Schutzstreifen markiert. Die Breiten orientieren sich oftmals an den Mindestmaßen. Bei geringen Flächenverfügbarkeiten ist nur ein einseitiger Schutzstreifen angelegt (bspw. Gerhart-Hauptmann-Straße).
- An hoch belasteten Straßenabschnitten (bspw. Wasserbreite) wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt, obwohl hier eine getrennte Führung vom Kfz-Verkehr erforderlich ist.



Getrennter Geh- und Radweg in der Mindener Straße



Gemeinsamer Geh- und Radweg in der Osnabrücker Straße



Nicht benutzungspflichtiger Radweg an der Lettow-Vorbeck-Straße



Gehweg Radfahrer frei in der Osnabrücker Straße



Schutzstreifen in der Kurt-Schumacher-Straße



Mehrzweckstreifen in der Levisonstraße

Abb. 18 Radverkehrsanlagen im Bestand

In der folgenden Abbildung ist die Radverkehrsführung im Bestand entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes dargestellt.

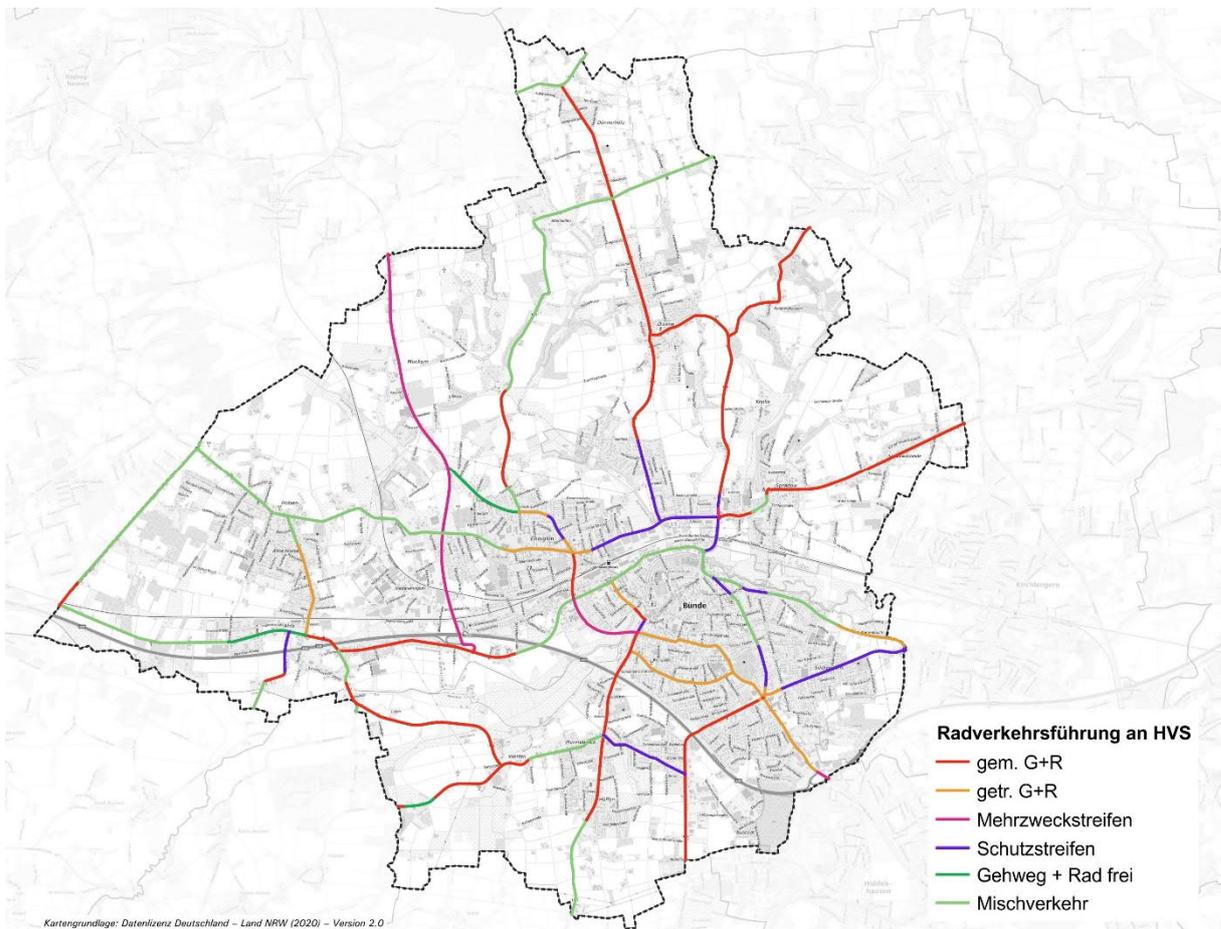


Abb. 19 Radverkehrsinfrastruktur im Bestand

Anhand der definierten Belastungsbereiche zur Führung des Radverkehrs (Mischverkehr, teilsepariert oder getrennt vom Kfz-Verkehr) wurde für die Hauptverkehrsstraßen unabhängig von der Breite und der Qualität der Radverkehrsanlagen geprüft, ob die Radverkehrsführung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Geschwindigkeit, Verkehrsbelastung) regelkonform ist. In Bünde wird der Radverkehr auf einem Großteil der Hauptverkehrsstraßen derzeit nicht regelkonform geführt. Dabei fördern sichere Radverkehrsanlagen an oder auf Hauptverkehrsstraßen als Teil einer sicheren und attraktiven Infrastruktur maßgebend die Sicherheit und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden. Die Art der Radverkehrsführung erhöht die Akzeptanz überhaupt auf das Fahrrad umzusteigen. Eine regelkonforme Radverkehrsführung verringert für Radfahrende die Wahrscheinlichkeit, von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen, behindert oder gefährdet zu werden. Dadurch wird auch das Fahrradfahren für weniger routinierte Menschen sowie Kinder oder ältere Personen attraktiv. Es werden sowohl Konflikte mit dem Kfz-Verkehr verringert, aber auch mit Zufußgehenden, da Radfahrende bei einem fehlenden Radweg oft auf den zu schmal angelegten Gehweg ausweichen.

Für einige Straßenabschnitte liegen keine Verkehrsstärken vor, hier wäre zunächst eine Prüfung des DTV erforderlich.

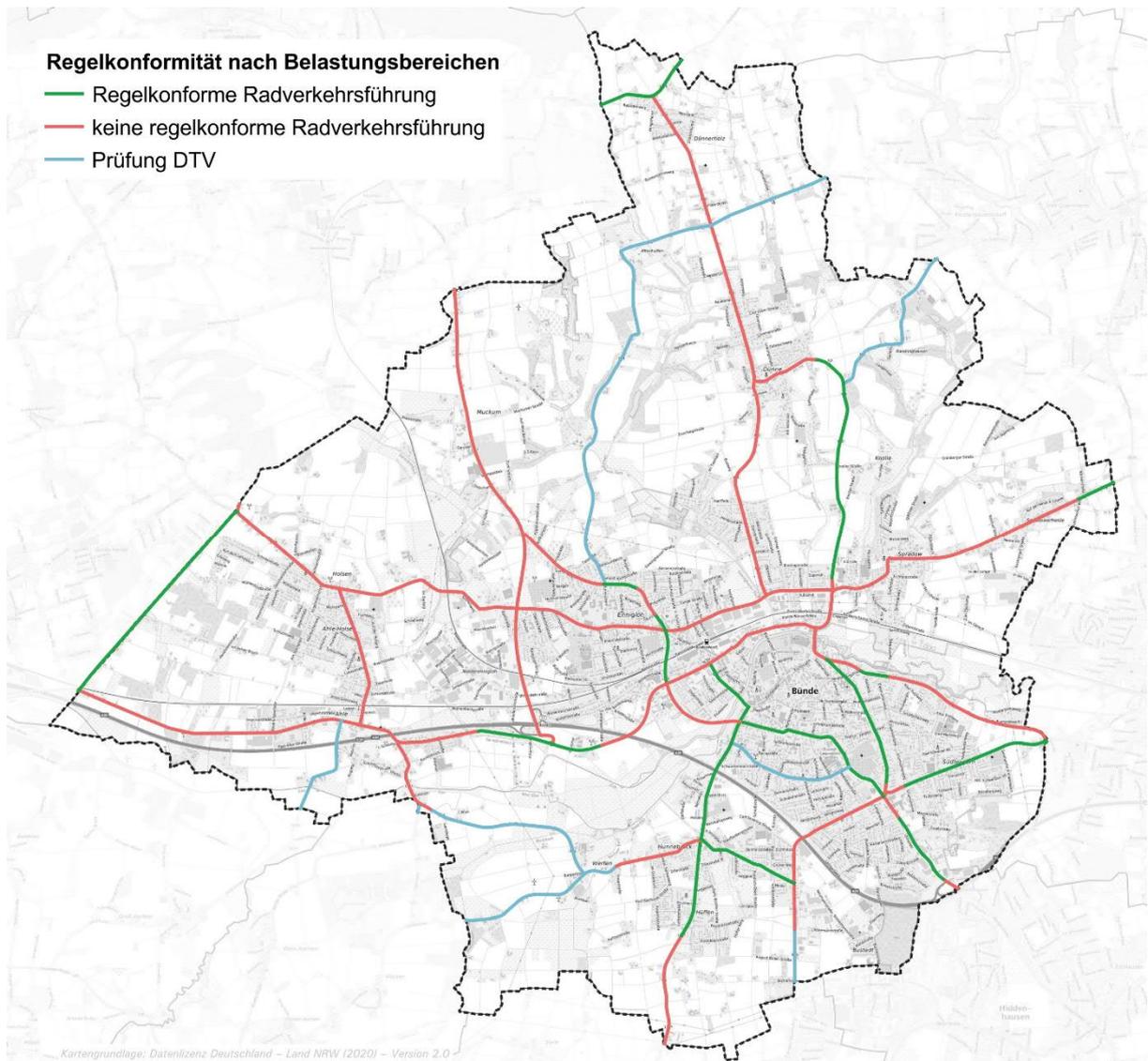


Abb. 20 Regelkonformität nach Belastungsbereichen

Da ein Großteil der Hauptverkehrsstraßen nicht in der Baulast der Stadt Bünde liegen (Ausnahme Kurt-Schumacher-Straße, Brunnenallee, Südring, Lettow-Vorbeck-Straße, Holzhauser Straße) ist hier kurzfristig nicht von einem Umbau oder Ausbau einer fahrradfreundlichen Infrastruktur auszugehen. Seitens der Stadt sind noch intensive Gespräche mit den Baulastträgern Land und Kreis zu führen, um die Interessen der Stadt in diesem Handlungsfeld einzubringen.

Für einzelne Abschnitte ist zu berücksichtigen, dass hier gut ausgebaute parallel verlaufende Wirtschaftswege vorhanden sind (bspw. parallel zur Osnabrücker Straße südlich der Autobahn). Ein Ausbau entlang der Osnabrücker Straße wäre hier aus wirtschaftlichen Gründen nicht zu rechtfertigen. Es ist immer im Einzelfall zu prüfen, ob eine parallel verlaufende Wegeverbindung eine Radverkehrsanlage entlang der Hauptverkehrsstraße ersetzen kann. Gleiches gilt für den Radweg entlang der Engerstraße/Klinkstraße, diese entspricht zwar nach den Rahmenbedingungen den Anforderungen einer benutzungspflichtigen getrennten Führung vom Kfz-Verkehr, dennoch ist das Radweg hier viel zu schmal, sodass ein Ausbau einer parallelen

Wegeverbindungen über die Schloßstraße zumindest kurzfristig vorzuziehen wäre.



Abb. 21 Wirtschaftsweg südlich der Osnabrücker Straße (links) und Radweg entlang der Engerstraße (rechts)

Darüber hinaus konnten in Bünde weitere Mängel in Bezug auf die Radverkehrsführung festgestellt werden:

- Ungesicherte Überleitungen eines Radweges im Seitenraum auf die Fahrbahn führen zu einem erhöhten Unfallrisiko für Radfahrer, da der Kfz-Fahrer nicht mit dem Wechsel von Radfahrern auf die Fahrbahn rechnet.
- Zudem stellt die ungesicherte Überquerung von hoch belasteten Straßen im Routenverlauf eine wesentliche Problemstelle dar, deren Lösung maßgeblich über die Akzeptanz der Verbindungen entscheiden kann.
- Im Bereich von Haltestellen des ÖPNV besteht ein erhöhtes Konfliktpotential zwischen ein- und aussteigenden oder auch wartenden Fahrgästen und dem Radverkehr, da der Radweg häufig direkt durch den Wartebereich geführt wird.
- Als weiterer Mangel ist festzuhalten, dass Radwege teilweise nicht oder nicht stetig geführt werden. Es ist ein häufiger Wechsel der Führungsformen zu verzeichnen. In einigen Fällen ist gar keine Radverkehrsführung vorhanden, obwohl diese nach den ERA 2010 erforderlich ist.
- Neben dem schlechten Belagszustand von Radverkehrsanlagen auf einigen Streckenabschnitten sind häufiger stark abgenutzte Markierungen festzustellen.
- Die ohnehin schon zu geringe Breite der Radverkehrsanlagen wird zusätzlich häufig durch Straßenabläufe, Grünbewuchs, Mülltonnen oder Baumwurzeln eingeschränkt.



Führung des Radwegs an der Haltestelle



Eingeschränkte Nutzbarkeit des Radweges



Radweg endet unmittelbar auf der Fahrbahn



Eingeschränkte Nutzung des Radweges durch Grünbewuchs

Abb. 22 Mängel entlang der Strecke

4.3.3 Radverkehrsführung in Nebenstraßen

Abseits des Hauptverkehrsstraßennetzes sind überwiegend Tempo 30-Zonen ausgewiesen, in denen der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt wird. Eine gemeinsame Führung von Kfz- und Radverkehr wird hier aufgrund des geringen Geschwindigkeitsniveaus und des üblicherweise geringen Verkehrsaufkommens im Kfz-Verkehr unproblematisch bewertet.

Die Stadt Bünde verfügt bereits über drei Fahrradstraßen, in denen der Radverkehr bevorzugt werden soll. Die Fünfhausenstraße und der Abschnitt zwischen Teichstraße und Engelstraße am Elsedamm sind für den allgemeinen Kfz-Verkehr zugelassen. Ab der Unterführung der L545 ist lediglich der Radverkehr zugelassen. In der Dustholzstraße ist der fließende Kfz-Verkehr nicht erlaubt. Die Ausweisung von Fahrradstraßen dient der Bevorrechtigung des Radverkehrs, indem bspw. das Nebeneinanderfahren erlaubt ist. Über die Vorfahrtberechtigung bei Fahrradstraßen an Knotenpunkt muss immer im Einzelfall entschieden werden, da sich Fahrradstraßen ggf. auch kreuzen können oder eine Hauptverkehrsstraße gequert wird. Fahrradstraßen sind im Vergleich zu anderen Maßnahmen kostengünstig, da sie in erster Linie ein verkehrsregelndes Instrument darstellen und nur geringen baulichen Aufwand erfordern. Bauliche Maßnahmen sind nach der VwV-StVO

nicht mehr erforderlich. Fahrradstraßen sollten in einem einheitlichen Design mit entsprechenden Piktogrammen und Beschilderungen gestaltet werden. Die Einrichtung von Fahrradstraßen besitzt auch als Mittel der Öffentlichkeitsarbeit eine starke Signalwirkung für den Radverkehr.



Abb. 23 Fahrradstraße am Elsedamm in Bünde

Die Führung des Radverkehrs parallel zum Hauptverkehrsstraßennetz bietet sich vor allem an, wenn aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeiten kurzfristig keine regelkonforme Radverkehrsanlage hergestellt werden kann.

Bahnhofstunnel

Der Bahnhofstunnel weist für den Fuß- und Radverkehr eine wichtige Verbindungsfunktion auf. Als Anbindung an den Bahnhof sowie zur Unterführung der Bahnlinie in Richtung Zentrum nutzen derzeit viele Radfahrende und Zufußgehende die Wegeverbindung abseits der Hauptverkehrsstraßen. Die Knotenpunkterhebung im August 2020 hat ergeben, dass der Rad- und Fußverkehr hier die vorherrschende Verkehrsart ist. In 16 Stunden querten etwa 2.500 Radfahrende und Zufußgehende den Bahnhofstunnel. Die Belastung im Autoverkehr liegt lediglich bei etwa 1.750 Kfz/16h. Der Autoverkehr wird derzeit über eine Lichtsignalanlage geregelt, da die Befahrbarkeit aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit nur in einer Fahrtrichtung für den Autoverkehr möglich ist. Der Fuß- und Radverkehr kann auch bei rotem Signal den Bahnhofstunnel passieren.

Die Fahrbahn ist durch eine gestrichelte Markierung eingeteilt, sodass der Fuß- und Radverkehr auf einen schmalen Seitenstreifen gedrängt wird, der ebenfalls vom Autoverkehr überfahren werden kann. Durch die Streckengeometrie nördlich der Bahnunterführung ist die Strecke zudem sehr schlecht einsehbar; es kommt zu Gefahrensituationen zwischen

entgegenkommenden Radfahrenden und Autofahrenden. Zwar ist die Geschwindigkeit auf 10 km/h beschränkt, dennoch konnten bei der Vor-Ort-Beobachtung höhere Geschwindigkeiten (auch bedingt durch die Steigung) beobachtet werden.



Abb. 24 Situation am Bahnhofstunnel

4.3.4 Konflikte an Knotenpunkten

Neben den Konflikten entlang der Strecke auf Radwegen oder auf gemeinsamen Wegeverbindungen mit dem Auto- und Fußverkehr konnten ebenfalls Mängel an Knotenpunkten festgestellt werden.

- Der Mischverkehr auf der Kreisfahrbahn ist die sicherste Form der Radverkehrsführung in Kreisverkehren. In Bünde wird der Radverkehr teilweise entlang der Kreisfahrbahn im Seitenraum und in den Zufahrten über bevorrechtigte Furten (abgesetzt vom Fußgängerüberweg) geführt. Dies führt häufig zu Konflikten zwischen abbiegenden Kfz-Verkehr und querenden Radfahrenden.
- Die Querung von Hauptverkehrsstraßen ist für Radfahrende häufig unkomfortabel oder gefährlich, da es entweder an einer sicheren Quermöglichkeit fehlt oder die Querungshilfe abgesetzt in den Zufahrten liegen (bspw. Osnabrücker Straße im Zuge der Sachsenstraße).
- Die Signalsteuerung ist an einigen Knotenpunkten nicht auf den Radverkehr abgestimmt. Zwei aufeinander liegende Furten können nicht in einem Zug gequert werden oder der Radverkehr wird nicht in jedem Umlauf berücksichtigt. Dadurch entstehen teilweise lange Wartezeiten für den Radverkehr. Zudem erschwert die Anforderung der Grünphase per Drucktaster (sogenannte „Bettelampel“) das zügige Queren eines Knotenpunktes. Ebenso ist der Zeitvorsprung für die Freigabezeit des Radverkehrs, der bewirkt, dass sich dieser früher als ein abbiegendes Kraftfahrzeug auf der Konfliktfläche befindet, nicht flächendeckend vorhanden. Verschärft wird die Situation ebenfalls durch bedingt verträgliche Schaltung von Linksabbiegern, die querende Radfahrer häufig übersehen.
- Bei dem Einsatz von Pollern entspricht die verbleibende Durchlassbreite nicht den Anforderungen an die Fahrdynamik, insbesondere für Räder mit Hänger oder Packtaschen. In der Dämmerung bzw. bei ungünstigen Lichtverhältnissen sind die Poller darüber hinaus auch zum Teil nur schwer erkennbar. Generell sollte der Einsatz von Pollern oder Umlaufsperrern nur dann erfolgen, wenn die Zufahrt durch Kfz tatsächlich auch

möglich wäre bzw. zu befürchten ist. Die Poller sollten reflektierend sein und eine ausreichende Durchlassbreite gewährleisten (1,50 m).



Abgesetzte Radfahrerturt an Kreisverkehren



Vorgezogene Haltelinien an signalisierten Knotenpunkten



Positives Beispiel: Radfahrersignalisierung am Elsedamm



Umwegige Führung am Knotenpunkt Engerstraße/Kurt-Schumacher-Straße



Unkomfortable Querung der Wittekindstraße



Poller mit schmaler Durchlassbreite zwischen Gesamt- und Realschule Ennigloh

Abb. 25 Knotenpunktgestaltung im Radverkehr

4.3.5 Fahrradparken

Zur Förderung des Radverkehrs spielen neben der sicheren und komfortablen Führung auch hochwertige Abstellmöglichkeiten eine wichtige Rolle. Für Radfahrende, die das Fahrrad im Alltagsverkehr nutzen, sind dabei Abstellmöglichkeiten am Ziel – sei es in den Ortskernen, am Bahnhof oder am Arbeitsplatz – ebenso wichtig, wie am Wohnort. Nur wenn das Fahrrad am Startpunkt des Weges sicher angeschlossen, niveaugleich zu erreichen und bestenfalls überdacht ist, ist die Bereitschaft es zu nutzen hoch. Mit zunehmendem Wert des Fahrrades durch E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder steigt auch der Wunsch, die oft hochpreisigen Räder sicher abzustellen.

Erhebung

Im Sommer 2021 wurde das Angebot und die Auslastung gewählter Fahrradabstellanlagen an einem sonnigen Tag erfasst. Da aufgrund der Coronapandemie die Schulen geschlossen waren, wurden hier auf Erhebungen der Stadt Bünde aus dem Jahr 2014 zurückgegriffen.

Insgesamt wurden 40 Standorte erhoben. Dazu zählen Schuleinrichtungen (15), der Bahnhof (4), Freizeiteinrichtungen (6), Verwaltungsgebäude (8) und der Innenstadtbereich (7). Nach Abschluss der Erhebung wurde die Bestandssituation an allen 40 Standorten bewertet. Bei den folgenden dargestellten Ergebnissen ist zu beachten, dass es sich bei der Erhebung um eine Stichprobe handelt. Am Freibad Bünde-Mitte sowie an der Grundschule Bünde-Mitte war zum Zeitpunkt der Erhebung eine Baustelle. Die Fußgängerzone und der Bahnhofsbereich werden separat betrachtet.

Eine Übersicht der Standorte sowie deren Auslastung ist im Anhang zu finden. Folgende Hinweise können aus der Bestandsaufnahme zusammengefasst werden:

- Etwa 60 % der untersuchten Standorte (29 ohne Bahnhof und Innenstadt) weisen lediglich Vorderradhalter auf und entsprechen daher nicht den Anforderungen an Diebstahl- und Standsicherheit.
- 24 % sind ausschließlich mit Rahmenhaltern oder Rahmenhaltern und Vorderradklemmen ausgestattet.
- An zwei Einrichtungen (Stadtteilbüro Bünde-Mitte und Hunnebrock) sind keine Fahrradabstellanlagen vorzufinden (7 %).
- Am Freibad Bünde-Mitte sowie an der Grundschule Bünde-Mitte war zum Zeitpunkt der Erhebung eine Baustelle (7 %).

Neben der Diebstahl- und Standsicherheit ist auch der Schutz vor Witterungseinwirkungen auf das abgestellte Fahrrad ein zentrales Bewertungskriterium. Dieser Punkt ist vor allem für die ganzjährige Nutzung des Fahrrades von starker Bedeutung, da in den Herbst- und Wintermonaten die Einwirkungen der Witterung am größten sind und somit ein zusätzliches Hemmnis für die Radnutzung darstellen.

- Etwa die Hälfte der Fahrradabstellanlagen weisen keinen Schutz vor Witterungseinflüssen auf. 20 % weisen eine teilweise Überdachung auf und 28 % der Abstellanlagen sind überdacht.



Vorderradhalter am Krankenhaus



Rahmenbügel und Ladestation am Rathaus



Vorderradhalter am Schulzentrum Ennigloh



Abstellanlage am Gymnasium am Markt

Abb. 26 Bestandssituation Fahrradabstellanlagen an den Schulen und Freizeit- und Verwaltungsreinrichtungen

Zum Zeitpunkt der Erhebung wurde das Bahnhofsgebäude umgebaut, hier soll unter anderem eine Mobilstation entstehen. Am Bahnhof in Bünde ist zusätzlich zu den öffentlich zugänglichen Vorderradhaltern am Gleis auch ein Angebot gesicherter Stellplätze in einer Radstation vorhanden. Diese Abstellanlagen bieten ausreichend Schutz vor Vandalismus, auch bei längerer Parkdauer des Fahrrades. Die Radstation bietet insgesamt Platz für 258 Fahrräder (Doppelstockparker), der Zugang erfolgt mit einer Chipkarte und die Nutzung ist kostenlos.

Am Busbahnhof sind vereinzelt weitere Vorderradhalter und Rahmenhalter vorzufinden, die ebenfalls überdacht sind. Im weiteren Umfeld des Bahnhofs sind auch immer wieder „Wildparker“ zu beobachten. Bis auf die Haltestelle am Museumsplatz (2 Rahmenhalter) sind an keiner Bushaltestelle Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorzufinden.

Positiv hervorzuheben ist, dass in der Fußgängerzone und an einigen Zugängen (bspw. Hangbaumstraße) fast ausschließlich Rahmenhalter vorzufinden sind. Diese sind teilweise sogar überdacht.



Vorderradhalter am Busbahnhof in Bünde



Vorderradhalter direkt am Bahnhofsgleis



Rahmenbügel an der Haltestelle am Museumsplatz



Überdachte Abstellanlage am Wellensiek Platz

Abb. 27 Bestandssituation Fahrradabstellanlagen in der Fußgängerzone und am Bahnhof

Die stichprobenartig erfasste Auslastung der Abstellanlagen ergibt sich aus der Summe abgestellter Fahrräder an Vorrichtungen und frei abgestellter Fahrräder (außerhalb der Anlage) im direkten Umfeld im Verhältnis zu der Zahl der vorhandenen und nutzbaren Abstellvorrichtungen. Die Auswertung zeigt, dass lediglich drei Schulstandorte (Grundschule Hunnebrock, Erich-Kästner-Gesamtschule und an der Realschule Bünde-Mitte) sowie die Fahrradbügel am Museumsplatz eine hohe Auslastung (mehr als 50 %) aufweisen. An allen Freizeiteinrichtungen waren zum Erhebungszeitpunkt keine Fahrräder abgestellt, die Abstellanlagen an den Verwaltungseinrichtungen sind ebenfalls eher gering ausgelastet. In der Fußgängerzone sind vereinzelt Fahrräder vorzufinden.

Es ist aber darauf hinzuweisen, dass aufgrund der Corona-Pandemie mit Einschränkungen im öffentlichen Leben (Homeoffice/Homeschooling/Geschäftsschließungen) auszugehen ist.

In Bezug auf die Fahrradabstellanlagen sind folgende Analyseergebnisse festzuhalten:

- Teilweise sind bereits anforderungsgerechte Fahrradabstellanlagen vorzufinden (bspw. am Rathaus oder in der Fußgängerzone).
- Vorderradhalter sind derzeit vor allem an den Schuleinrichtungen sehr verbreitet.
- An ÖPNV-Bushaltestellen gibt es derzeit kaum Möglichkeiten das Fahrrad abzustellen.
- Die kostenlose Nutzung der Radstation am Bahnhof sollte stärker beworben werden.
- Flächenintensivere Abstellmöglichkeiten für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhängern gibt es bislang in Bünde noch nicht.
- Für den Radtourismus gibt es wenig Angebote. Am Rathaus stehen Schließfächer mit Akku-Lademöglichkeit bereit. In der Touristinformation können zudem Ladegeräte und Werkzeug für Reparaturen ausgeliehen werden.

4.3.6 Chancen und Mängel

Chancen		Mängel
<ul style="list-style-type: none"> + Tempo 30-Zonen als Alternativrouten + Diverse Fahrradstraßen + Sehr dichtes Radnetz für den Alltags- und Freizeitverkehr + Gutes Angebot an Radabstellanlagen in der Innenstadt 		<ul style="list-style-type: none"> - Fehlende Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen - Vorderradhalter an vielen Radabstellanlagen - Unterschreitung von Mindestbreiten - Radverkehrsführung nicht begreifbar (Führungskontinuität) - Konflikte an Knotenpunkten - fehlende Querungshilfen

HANDLUNGSANSATZ RADVERKEHR

Bünde hat im Zuge von wichtigen Radwegeverbindungen das Potenzial ein **Netz aus Fahrradstraßen** herzurichten und so ein deutliches Zeichen für den Radverkehr zu setzen.

Planung eines **interkommunalen Radweges** zwischen Herford – Hiddenhausen – Bünde für Ein- und Auspendler (derzeit in Bearbeitung).

Regelkonforme Radverkehrsführung an Hauptverkehrsstraßen in ausreichender Breite und Qualität.

An Knotenpunkten sollte eine Gleichberechtigung aller Verkehrsarten in der **Signalisierung** das erklärte Ziel sein.

Erarbeitung von **Schulradwegplänen** für weiterführende Schulen.

Ausbau von **Bike and Ride** Angeboten an wichtigen ÖPNV-Haltestellen sowie an dem Mitfahrerparkplatz an der Osnabrücker Straße.

Empfohlen wird eine konsequente **Überprüfung der Radwegebenutzungspflicht** auf allen baulichen Radwegen im Stadtgebiet. Diesbezügliche Änderungen sollten mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit einhergehen.

Gute Angebote zum **Fahrradparken** sind für die Fahrradförderung unerlässlich. In der Innenstadt, dem Arbeitsplatz oder der Schule können anforderungsgerechte Abstellanlagen ein Umsteigen auf das Fahrrad begünstigen. Es sollen keine Vorderradhalter mehr vorzufinden sein.

Einbindung einer anforderungsgerechten Radverkehrsinfrastruktur in das **betriebliche und schulische Mobilitätsmanagement**.

Etablierung eines **Lastenradverleihs** – auch in Kooperationen mit dem Einzelhandel sollten geprüft werden. Durch den Einsatz von **Mikro-Depots/Logistik-Hubs** können Paketdienstleister die Verteilung von Waren per Lastenradeinsatz effizienter und nachhaltig abwickeln.

Self-Service-Stationen bieten rund um die Uhr die Möglichkeit, das Rad unterwegs mit Werkzeug selbst zu reparieren oder platte Reifen mit bereitgestellten Luftpumpen wieder aufzufüllen. Die Standorte sollten an zentralen Orten in der Stadt, z.B. am Bahnhof oder am Museumsplatz angelegt werden.

Gerade für Umsteiger aber auch für Ortsunkundige ist eine aktuelle und einheitliche **Wegweisung** entscheidend, um schnell und komfortabel ans Ziel zu gelangen.

Öffentlichkeitsarbeit kann jedoch nicht nur die Verkehrssicherheit erhöhen, sondern auch dazu beitragen, dass mehr Menschen häufiger das Fahrrad nutzen. Hierzu sind imagebildende Aktionen und Maßnahmen wichtig, die die positiven Effekte der Fahrradnutzung herausstellen.

4.4 Fußverkehr

Im Vorfeld der Erstellung des VEP für Bünde wurde ein Fußverkehrscheck⁶ in der Stadt durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Untersuchung fließen sowohl in die Bestandsanalyse als auch die Maßnahmenempfehlungen zum Fußverkehr ein.

Abb. 39 zeigt, dass von den jeweiligen Stadtteilzentren bei einem maximalen Radius von 15 Geh-Minuten die Stadtteile gänzlich erschlossen werden. Daraus ergeben sich gute Voraussetzungen kurze Wege Zu-Fuß zurücklegen zu können. Neben den Entfernungen sind jedoch die Barrierefreiheit, Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsqualität und das generelle Vorhandensein von Gehwegen entscheidend, um den Fußverkehr in der Stadt gerade für kurze Wege zu etablieren.

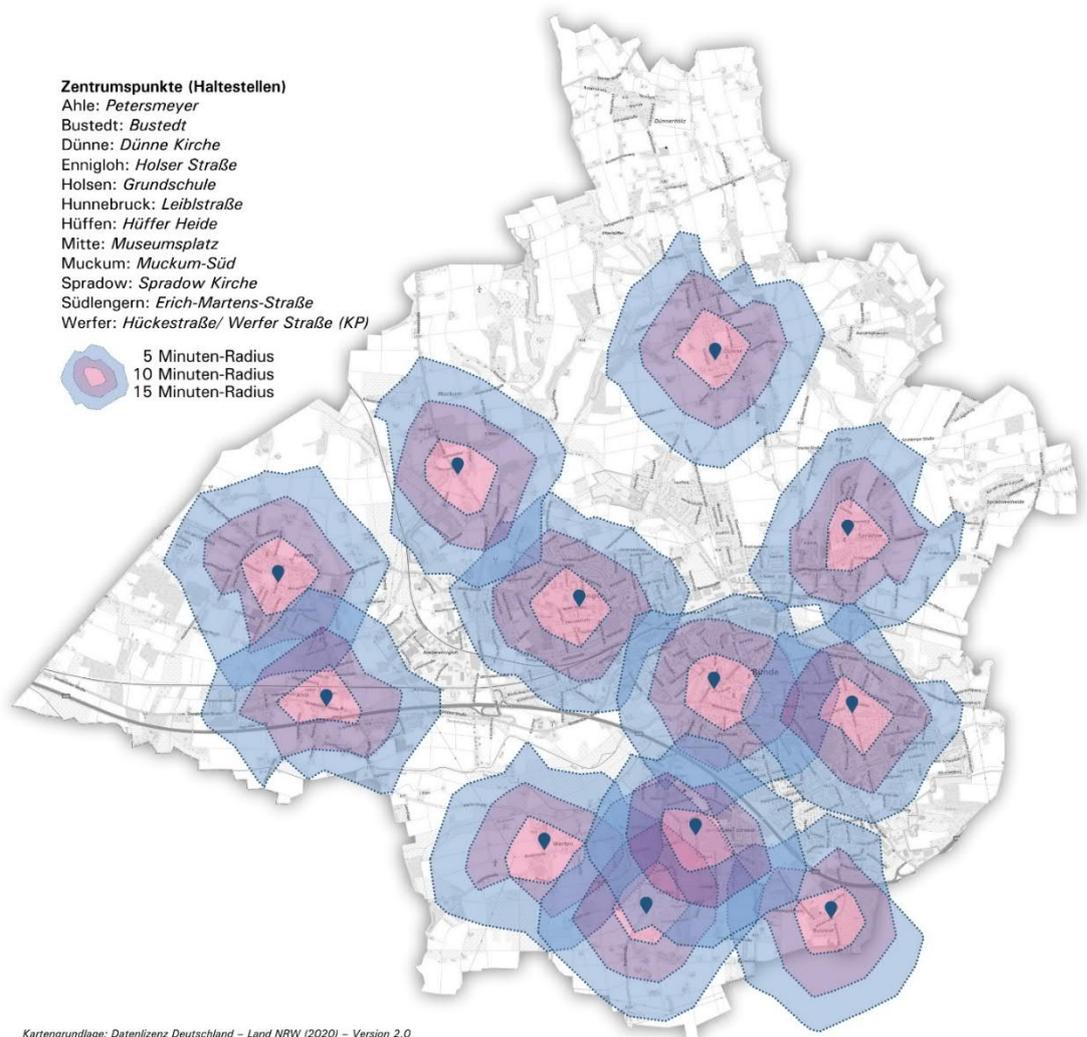


Abb. 28 Entfernungsklassen in Bünde⁷

⁶ Planersocietät; *Fußverkehrs-Checks NRW 2020 – Stadt Bünde*; Dortmund, Februar 2021

⁷ Quelle: Service ©openrouteservice.org

4.4.1 Straßenbegleitende Gehwege an Hauptverkehrsstraßen

Entlang des Hauptverkehrsstraßennetzes ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens ein anforderungsgerechter Gehweg für Zufußgehende eine Grundvoraussetzung für ein barrierefreies Fußverkehrsnetz.

Positiv hervorzuheben ist, dass in den dicht besiedelten Ortsteilen mit Bünde-Mitte als Zentrum der Stadt sowie in den weiteren Siedlungsschwerpunkten der Ortsteile Ennigloh, Spradow, Südlengern und Hunnebrock fast flächendeckend straßenbegleitende Gehwege entlang der Hauptverkehrsstraßen beidseitig vorhanden sind.

Im Stadtteil Holsen/Ennigloh hingegen sind an vielen Kreis- und Landesstraße keine straßenbegleitenden Gehwege vorzufinden. Entlang der Holser Straße (Schulweg) ist auf einem Teilabschnitt nur ein unbefestigter schmaler Gehweg vorzufinden. Andere HVS wie die Landesstraße Rödinghauser Straße weisen gar keine straßenbegleitenden Gehwege auf. Entlang der Weseler Straße endet mehrfach der Gehweg auf der Fahrbahn, ohne dass dem Fußverkehr eine Quermöglichkeit angeboten wird. Durch die fehlende Fortführung sind teilweise Trampelpfade zu erkennen.



Beidseitiger Gehweg entlang der Borriesstraße



Einseitiger Gehweg entlang der Weseler Straße + Trampelpfad



Unbefestigter Gehweg an der Holser Straße



Fehlender Gehweg außerorts entlang der Rödinghauser Straße

Abb. 29 Gehwege an Hauptverkehrsstraßen

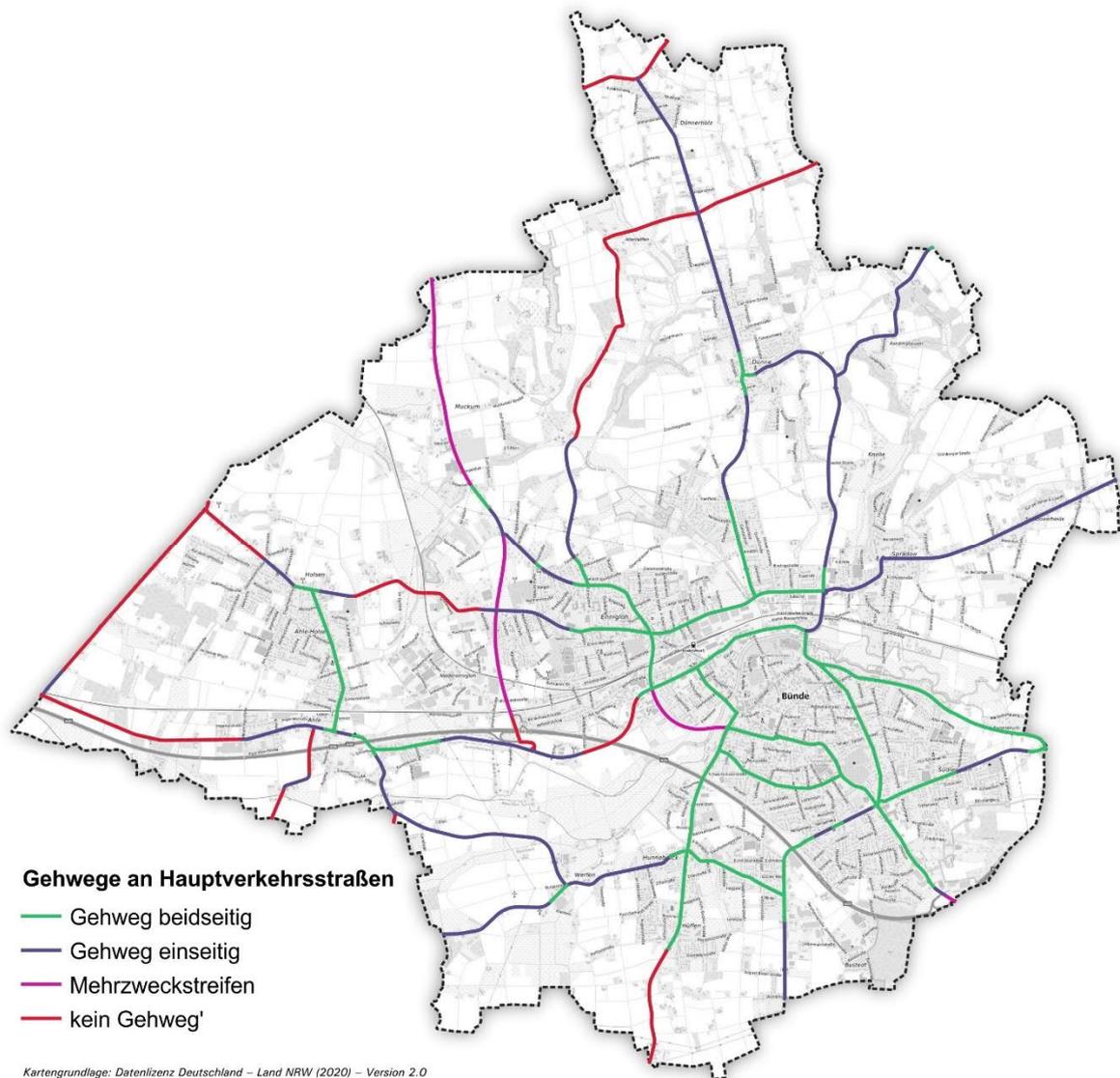


Abb. 30 Gehwege (bzw. fehlende Gehwege) an Hauptverkehrsstraßen

4.4.2 Barrierefreiheit

Querverkehr

Im Querverkehr ist die Barrierefreiheit allen voran an Querungsstellen in Form von Nullabsenkungen oder – wenn eine getrennte Führung von seh- und gehbehinderten Menschen nicht möglich ist- einer Kompromisslösung von 3 cm Anschlaghöhen der Bordsteine zu berücksichtigen. Bodenindikatoren und Signalgeber an LSA erhöhen die Sicherheit für sehbehinderte Menschen.

Die vorhandenen Querungsanlagen in Bünde entsprechend zumeist nicht den aktuellen Regelstandards. In der während des Fußverkehrschecks durchgeführten Onlinebeteiligung wurden sowohl Querungsstellen auf der Herforder Straße als auch diverse Stellen im Stadtgebiet, bspw. nicht abgesenkte Bordsteine auf der Haßkampstraße, genannt.

Im Zuge von Umbau- bzw. Neubaumaßnahmen nimmt die Stadt die Umsetzung von Barrierefreiheit an Querungsstellen vor.



Abb. 31 Differenzierte Bordhöhe mit Nullabsenkung und 3 cm Bord am Marktplatz

Längsverkehr

Im Längsverkehr ist den Gehwegbreiten die größte Bedeutung zuzuschreiben. Ohne ausreichende Breiten kann zum einen der Begegnungsfall von Zu-Fuß-Gehenden ggf. mit Kinderwagen nicht gewährleistet werden. Weitere zusätzliche Einschränkungen wie parkende Autos, Verkehrsschilder oder Straßenlaterne sorgen für eine zusätzliche Einengung der bereits zu schmalen Gehwegen. Die Regelbreite für einen straßenbegleitenden Gehweg liegt bei 2,50 m. Die Oberfläche von Gehwegen muss frei von Löchern und Kanten sein, damit eine sichere und komfortable Fortbewegung garantiert ist. Eine maximale Querneigung von 2,5 % gewährleistet, dass beim Gehen mit einem Rollator oder Kinderwagen kein zusätzlicher Kraftaufwand aufgebracht werden muss.

Die Gehwege in Bündelassen den Begegnungsverkehr in der Regel zu. In Wohngebieten unterschreiten die Gehwege teilweise die Regelbreiten oder die Oberflächenqualitäten weisen Mängel auf. Im Stadtgebiet fällt auf, dass Gehwege teilweise nicht abgesenkt sind. Zum Beispiel der Bordstein der Gehwegnase auf der Haßkampstraße. Aus der Onlinebeteiligung wurde deutlich, dass auf den Gehwegen abgestellter Müll die Nutzung der Gehwege einschränken.

Zwischen Zu-Fuß-Gehenden und Radfahrenden kommt es an den Stellen, an denen die Seitenräume nicht die Regelbreiten aufweisen und die beiden Verkehrsteilnehmenden sich diesen teilen müssen, zu Konflikten. Ein weiterer Problemfall sind fehlende Radverkehrsanlagen an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen. Hier weichen Radfahrende aus Sicherheitsgründen auf den Gehweg aus.

Haltestellen

Die Haltestellen des ÖPNV werden in Bündel schrittweise barrierefrei umgestaltet. Hierbei ist zu beachten, dass die Barrierefreiheit nicht nur an der Haltestelle hergestellt, sondern auch die Zuwegung entsprechend

ausgebildet werden muss, sodass sehbehinderte Menschen ihren Alltagsweg anhand von taktilen Leitlinien bewältigen können.

Neben den genannten Themengebieten betrifft Barrierefreiheit diverse weitere Bereiche wie Handläufe an Treppenanlagen, Dimensionierung von Umlaufsperrern, Stadtmöblierung oder ausreichende Grün- und Räumzeiten an Lichtsignalanlagen. Grundsätzlich gilt, dass Gehwege nicht durch Einbauten eingeschränkt werden sollten und falls dies nicht vermeidbar ist, diese für sehbehinderte Menschen mit taktilen Elementen als Hindernis wahrnehmbar sein müssen.



Abb. 32 Beschränkte Barrierefreiheit an der Haltestelle Feldmark-Friedhof

4.4.3 Querungshilfen

Eines der größten Hindernisse für Zu-Fuß-Gehende ist es, eine Fahrbahn zu überqueren. Zudem bilden Querungsvorgänge das höchste Unfallpotenzial ab. Umso wichtiger sind die korrekte Ausbildung und regeltechnische Anwendung von Querungshilfen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und ein durchgängiges Wegenetz zu schaffen. Das aktuelle Regelwerk (EFA)⁸ empfiehlt anhand von Verkehrsstärke, zulässiger Geschwindigkeit, der Anzahl der Querenden und Fahrstreifen sowie der Fahrbahnbreite eine Querungsanlage. Abb. 33 zeigt vorhandene Querungshilfen in Bünde.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV); *Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA*; März 2002

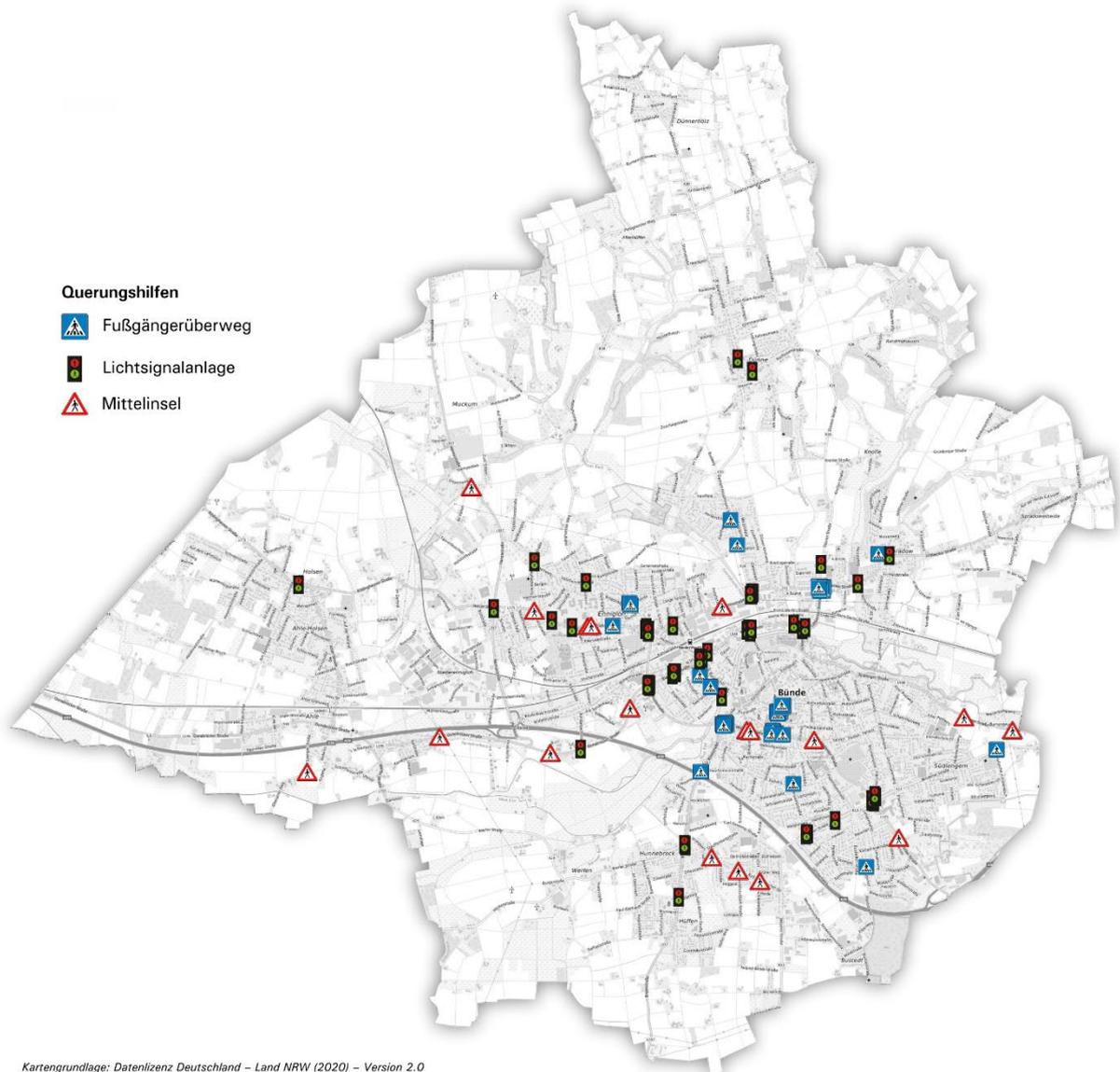


Abb. 33 Querungsstellen in Bünde

Fußgängerüberweg (FGÜ)

FGÜ sind insbesondere an Stellen sinnvoll, die von Zu-Fuß-Gehenden stark frequentiert werden oder bestimmte Personengruppe wie bspw. Schüler*innen oder Senior*innen geschützt werden müssen. Zudem ist die Anordnung von FGÜ an innerörtlichen Kreisverkehren nützlich, um die Vorfahrtsregelung für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich zu machen und die Verkehrssicherheit entsprechend zu erhöhen.

Vorhandene FGÜ in Bünde weisen unterschiedliche Ausstattungen und Zustände auf. Als positives Beispiel kann der FGÜ auf der Marktstraße im Bereich des Gymnasiums oder der FGÜ auf dem Nordring auf Höhe des Sanitätshauses herangezogen werden (vgl. Abb. 34). An anderen FGÜs ist die Markierung teilweise abgenutzt, oder es fehlt an Barrierefreiheit oder Beleuchtung. In der Onlinebeteiligung bemängelten Bürger*innen bspw. den FGÜ in der Dobergstraße, wo das Sichtfeld durch Grünbewuchs

eingeschränkt ist, keine taktilen Elemente angeordnet sind und die Erkennbarkeit des FGÜ ist verbesserungsfähig.

Die Kreisverkehre im Bündler Stadtgebiet verfügen zum Großteil über FGÜ. Sie geben dem Fußverkehr klaren Vorrang.

In der Online-Beteiligung ist deutlich geworden, dass den Bündler Bürgerinnen und Bürgern an vielen Stellen Querungshilfen fehlen. Vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen Herforder Straße, Ahler Straße und Weseler Straße wird der Bedarf an Querungsanlagen sehr hoch eingeschätzt.



Abb. 34 Barrierefreier Fußgängerüberweg auf dem Nordring

Lichtsignalanlage (LSA)

LSA werden insbesondere an stark frequentierten Kreuzungen angeordnet. Hierdurch können schwächere Verkehrsteilnehmer beim Quervorgang geschützt werden. Zudem können an sensiblen Bereichen wie Schulen oder Krankenhäusern LSA angeordnet. Durch so genannte Bedarfsampeln erhalten Radfahrende und Zu-Fuß-Gehende an Knotenpunkten oder auf freier Strecke punktuellen Schutz. Sie können ihre Freigabezeit per Knopfdruck anfordern und haben bei Grünphase keine Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu befürchten. Darüber hinaus bietet eine Fußgängersignalanlage für mobilitätseingeschränkte Personen eine gute Möglichkeit der Querung.

In Bündle sind diverse größere Knotenpunkte signalisiert. Teilnehmende der Onlinebeteiligung bezeichnen sowohl die LSA am Knotenpunkt Herforder Straße/ Weseler Straße als auch die LSA am Südring an der Einmündung Heidestraße als „fußgängerfreundlich“. An Letzterer wird jedoch die durch parkende Autos eingeschränkte Sichtbeziehung bemängelt. An der LSA auf dem Strotweg ist die Markierung der Fußgängerfurt und die Haltelinie für den Kfz-Verkehr stark abgenutzt.

An nahezu allen LSA in Bünde fehlt die Barrierefreiheit. Gerade an gesicherten Querungsmöglichkeiten sollten die Bedürfnisse von mobil eingeschränkten (Nullabsenkung) und sehbehinderten Menschen (taktile Leitelemente, akustische und tastbare Signalgeber) berücksichtigt werden.



Abb. 35 Fehlende Barrierefreiheit an den Knotenpunkten Herforder Straße/ Weseler Straße (links) und Borriesstraße/ Holzhauser Straße (rechts)

Mittelinsel

Mittelinseln können sowohl innerorts als auch außerorts angeordnet werden. Wichtig ist, dass die Aufstellfläche (mind. 2,00 m) und die Breite (mind. 4,00 m) der Mittelinsel ausreichend dimensioniert ist.

In Bünde sind diverse Mittelinseln zu lokalisieren. Mängel sind bspw. an der Mittelinsel im Bereich Herforder Straße/ Friedrichstraße festzustellen. Die Aufstellfläche beträgt nur rund 1,50 m und ist deutlich zu schmal für einen Rollator oder Kinderwagen. In den Seitenbereichen bestehen Konflikte mit dem Radverkehr und taktile Leitelemente fehlen in Gänze. Im weiteren Verlauf der Herforder Straße fehlt auf rund 850 m eine Querungsmöglichkeit. Aufgrund von schutzbedürftigen Personengruppen entlang der Straße (Schule, Friedhof, Senioreneinrichtung) besteht jedoch ein Bedarf an einer Querungshilfe.

4.4.4 Aufenthaltsqualität

Für den Fußverkehr gilt grundsätzlich, wer sich in seiner Umgebung wohl fühlt, geht gerne zu Fuß. Neben der ausreichend breiten und barrierefreien Fußverkehrsflächen trägt hierzu wesentlich eine attraktive Gestaltung der Funktionsräumen bei. Sitz- und Spielelemente dienen ebenso wie eine „Grüne Infrastruktur“ der Steigerung der Aufenthaltsqualität.

Allen voran die Fußgängerzone und der Museumsplatz sind die zentralen Funktionsräume der Bänder Innenstadt. Sitzbänke sowie Begrünungen sind jedoch nur vereinzelt aufzufinden.



Abb. 36 Bereiche der Innenstadt

Bahnhofsstraße

Die Bahnhofsstraße nimmt als multifunktionaler Raum eine besondere Bedeutung für den Fußverkehr ein. Hier überlagern sich verschiedene Nutzungen wie Einkaufen, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur und Wohnen. Gleichmaßen ist es eine der wichtigsten Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Bahnhof und der Innenstadt/Rathaus. Aufgrund der hohen Anzahl an Stellplätzen (Parkscheibenregelung bis 1 Stunde), die beidseitig in Schräg- und Längsrichtung angeordnet sind, ist hier bedingt durch Parksuchverkehre auch ein erhöhtes Kfz-Aufkommen festzustellen. Die Anordnung des ruhenden Verkehrs trägt zudem zu einem erhöhten Konfliktpotenzial mit dem auf der Fahrbahn fahrenden Radverkehr bei.

Durch eine punktuelle Neuordnung der Stellplätze kann die Aufenthaltsqualität für Zufußgehende gesteigert werden.



Abb. 37 Bahnhofsstraße

4.4.5 Schulverkehr – Grundschule 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.

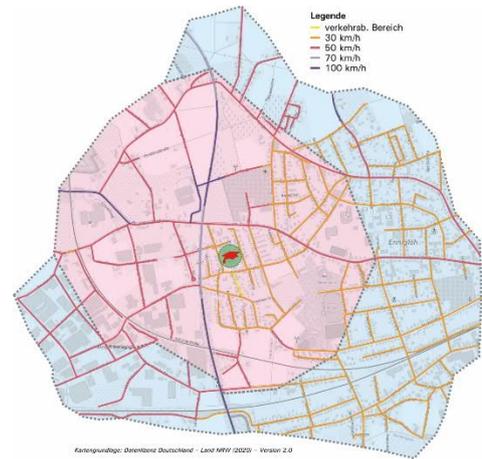
Die Grundschule Ennigloh liegt innerhalb einer Tempo-30-Zone an der Schulstraße. Die Schulstraße schließt im Norden direkt an die Holser Straße (L 775) an, die mit einem DTVw von 10.250 Kfz/24h relativ hoch belastet ist. Weiter nördlich verläuft die Holzhauser Straße. Im Westen grenzt die Hansastrasse (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 geparkten 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 treffen. 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 (Angsträum) sowie fehlender Gehwege entlang des Wegenetzes (bspw. Tegeler Straße).



Schulstraße



Lage der Grundschule Ennigloh



Unterführung Hansastraße als Angstraum



Fehlender Gehweg Tegeler Straße

Abb. 38 Eindrücke im Umfeld der Grundschule Ennigloh

4.4.6 Chancen und Mängel

Chancen		Mängel
<ul style="list-style-type: none"> + Fußläufige Erreichbarkeit der Stadtteilzentren + Barrierefreier Umbau der ÖPNV-Haltestellen + Querungsmöglichkeiten in der Regel bereits barrierefrei 		<ul style="list-style-type: none"> - fehlende Querungsmöglichkeiten - Zu schmale Aufstellflächen bei Mittelinseln - Lichtsignalanlagen nicht barrierefrei - Gehwegbreiten oftmals zu gering - fehlende Gehwege - Aufenthaltsqualität und Plätze zum Verweilen fehlen

Neben den rein funktionalen Ansprüchen ist eine ansprechende Gestaltung der Verkehrsflächen des Fußgängerverkehrs und des städtebaulichen Umfeldes, das auch zum **Aufenthalt und Verweilen** einlädt, erforderlich. Das „**Mikroklima**“ steht hierbei besonders im Fokus, da hier die klimatischen Aspekte und die bedeutende Rolle städtischer Freiräume betrachtet wird. Sitzrouten in der Innenstadt und Spielräume für Kinder werden in den Straßenraum integriert.

Die **Bahnhofsstraße** als wichtige Verbindung zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof soll in seiner Funktion aufgewertet werden.

Durch die Einrichtung von **Querungshilfen** kann dem punktuellen Querungsbedarf nachgekommen werden und eine Verknüpfung beider Straßenseiten insbesondere im Zuge der Hauptverkehrsstraßen, die derzeit eine starke Trennwirkung haben, unterstützt werden.

Signalisierte Knotenpunkte sollten mit akustischen und taktilen Elementen ausgestattet werden. Außerdem sollten Fuß- und Radverkehr stärker in die Signalisierung eingebunden werden, um lange Wartezeiten zu vermeiden.

Entlang von Hauptverkehrsstraßen sollten **beidseitig straßenbegleitende Gehwege** vorhanden sein. Ein **barrierefreier Ausbau** sollte sich in der Oberflächenbeschaffenheit und Breite (mindestens 2,5 m) widerspiegeln.

Schulwege müssen sicherer gestaltet werden, sodass weniger Hol- und Bringverkehre mit dem Auto entstehen. Zielführend ist die Einrichtung von Elternhaltestellen, die über sichere Wegeverbindungen an die Schule verfügen sind (Bspw. durchgängige Gehwegeführung).

Schließlich müssen auch potenzielle **Konflikte** zwischen dem Kraftfahrzeugverkehr und Fußverkehr betrachtet werden. Gefahrene Geschwindigkeiten von MIV und ÖPNV stellen für den Fußgängerverkehr eine subjektive und objektive Gefährdung dar. Ähnliches gilt für gemeinsam genutzte Räume wie gemeinsame Geh- und Radwege oder verkehrsberuhigte Bereiche. Eine „gefühlte“ eingeschränkte Sicherheit schränkt auch den Fußverkehr ein.

Durch **Knotenpunktgestaltung** und **verkehrsberuhigende Maßnahmen** (bspw. Ausweitung von Tempo-30 Zonen) wird das Zufußgehen in Bünde sicherer und attraktiver.

Die **Verkehrswende** in Bünde muss in den Köpfen der Bürgerinnen und Bürger beginnen. Ein Baustein ist, sie für den nicht-motorisierten Verkehr zu sensibilisieren und zu gegenseitiger Rücksichtnahme zu motivieren. Dies kann zum Beispiel durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen erfolgen. Es braucht eine Strategie.

4.5 Öffentlicher Personennahverkehr

4.5.1 Erschließung und Taktung

Busverkehr

Der Busverkehr in Bünde untergliedert sich in Stadt- und Regionalverkehr. Der Stadtbusverkehr wird von der Stadtverkehrsgesellschaft Bünde mbH sichergestellt. Vier Linien verbinden die Innenstadt mit dem näheren Umfeld. Die Linien 1 und 2 verkehren in der Regel im 30 Minuten-Takt, welcher sich an den Tagesrandzeiten auf einen 60 Minuten-Takt verringert. Die beiden Stadtbuslinien 3 und 4 verkehren den gesamten Tag im 60-Minuten Takt. Durch die Überlagerung von zwei Linien entsteht im Stadtteil Spradow ein 30-Minuten-Takt.

Im Regionalverkehr bieten fünf verschiedene Betreiber ein Angebot von insgesamt elf Linien an. Es gibt Verbindungen in alle umliegenden Kommunen. Diverse Linien sind auf den Berufsverkehr bzw. Schulverkehr ausgelegt und verkehren entsprechend nur selten am Tag. Hinzu kommt, dass viele Fahrten der Regionallinien als „Taxibus“, „Anrufsammeltaxi“ oder ähnliches angeboten werden, welche eine telefonische Voranmeldung voraussetzen. Zudem kommt es oftmals zu Abweichungen der Fahrpläne in den Schulferien.

Am Wochenende verkehren nur sehr wenige Buslinien, der Stadtbus fährt nicht am Sonntag (Tab. 2). Die wichtigsten Umsteigepunkte sind der *Museumsplatz* sowie der *Bahnhof/ZOB* (siehe Abb. 39). Am *Museumsplatz* halten neben den Stadtbuslinien zwei Linien des Regionalverkehrs. Am *Bahnhof/ZOB* halten neben zwei Stadtbuslinien alle Verbindungen des Regionalverkehrs. Zudem besteht hier Anschluss an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Tab. 2 Verkehrszeiten der Buslinien

Linien	Uhrzeit	Montag bis Freitag																			Sa	So
		0 - 5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20 - 24					
1, 2																					7-14	-
3, 4																					7-14	-
541																					-	-
543																					-	-
544																					-	-
545																					-	-
559																					4xTB	3xTB
571																					3xAST	-
572																					-	-
646																					7-22	10-20
648																					-	-
654																					9-21	11-20
743																					3xAST	-

■ Busverkehr ■ AST/TB

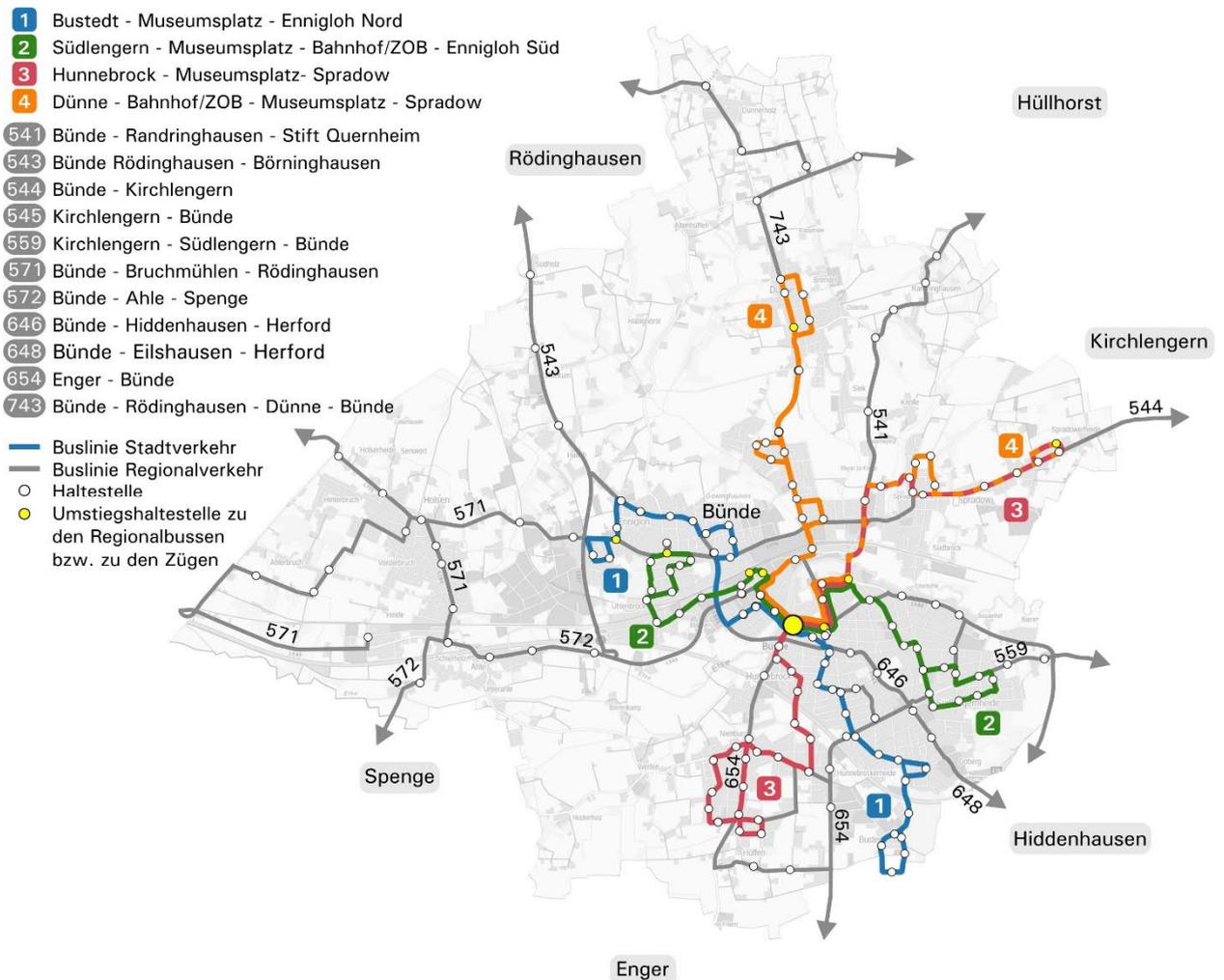


Abb. 39 Linienetzplan des Stadt- und Regionalverkehrs

Abb. 40 spiegelt die Erschließungsqualitäten durch den Busverkehr in Bünde wider. Nach Angaben der Stadtverkehrsgesellschaft Bünde mbH ist für den städtischen Bereich ein Einzugsradius von 300 m und für ländliche Bereiche ein Einzugsradius von 800 m anzusetzen. Es fällt auf, dass der Großteil der Siedlungsgebiete durch die angesetzten Radien erschlossen wird. Durch die eher unkomfortablen 800 m weisen auch die eher ländlich geprägten Stadtteile eine hohe Erschließungsqualität auf. Aus diesem Grund ist im ländlichen Raum zusätzlich der 500 m Radius dargestellt, um die Auswirkungen bei einem geringeren Radius darzustellen (bspw. Erschließungsdefizite südlicher Teil von Holsen).

Bei dem angesetzten 300 m und 800 m Radius sind Erschließungsdefizite im südlichen Spradow und dem Gewerbegebiet Ennigloh festzustellen. Die Stadtteile Holsen, Ahle und Dünnerholz sind nicht mit dem Stadtbus angebunden und weisen dadurch eine deutlich schlechtere Erschließungsqualität auf als die innerstädtischen Stadtteile. Hier ist das Angebot stark auf den Verkehr für Schülerinnen und Schüler ausgerichtet.

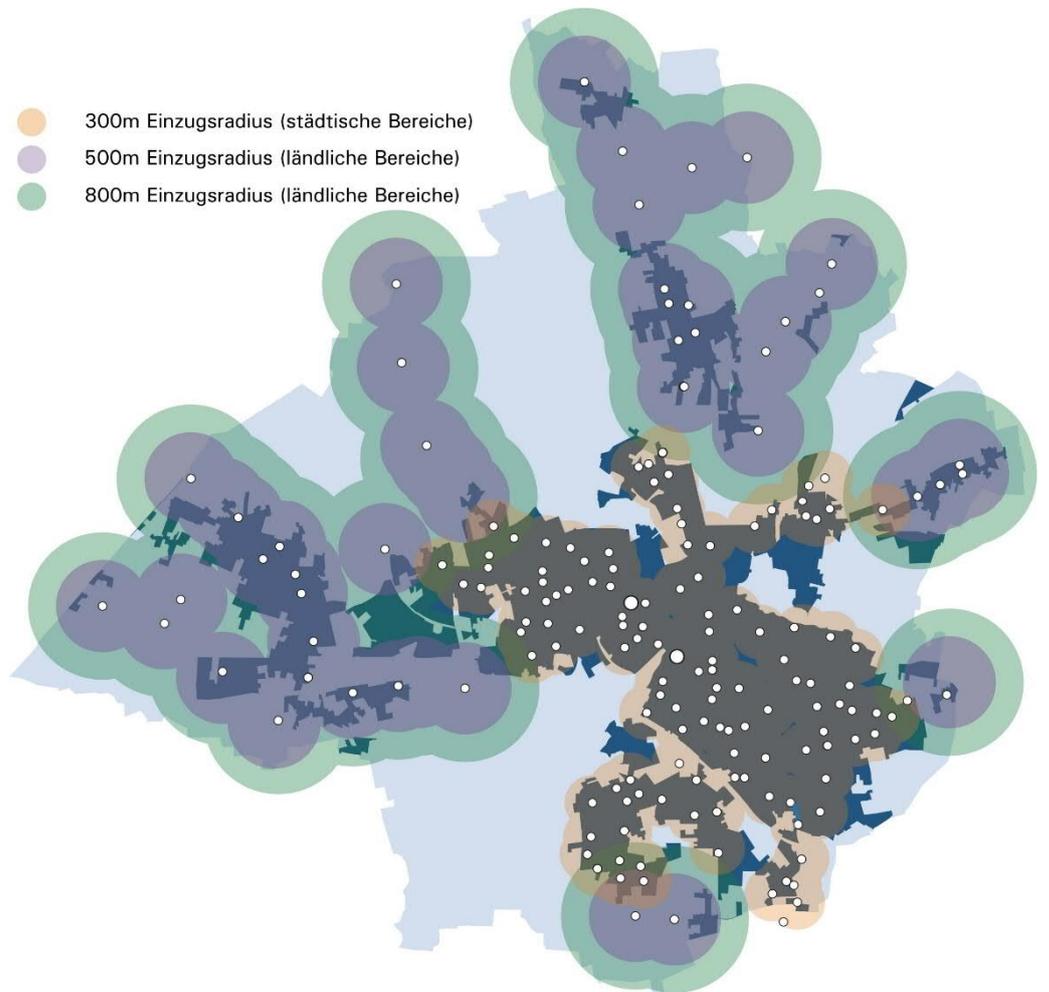


Abb. 40 Erschließungsqualitäten durch den Busverkehr in Bünde

Schienerpersonennahverkehr

Der Bänder Bahnhof (Bünde Westf.) liegt nordwestlich der Innenstadt. Abb. 41 zeigt, dass diverse umliegende Kommunen ebenfalls über einen Anschluss an den SPNV verfügen. Mit Blick auf die starken Pendlerverflechtungen mit dem Umland, bietet der SPNV eine Alternative zum Auto.

Neben dem Liniennetz ist das Verkehrsangebot am Bahnhof entscheidend. Tab. 3 führt alle Linien auf, deren Streckenverlauf über den Bahnhof Bünde Westf. führen. Neben vier Regionalbahnen hält zusätzlich der Intercity Berlin – Amsterdam vier Mal am Tag in Bünde. Drei der vier Regionalbahnen fahren im 60 Minuten-Takt. Die Westfalenbahn in Richtung Rheine bzw. Braunschweig verkehrt alle zwei Stunden.

Die Reisegeschwindigkeit bleibt für viele Menschen das ausschlaggebende Argument für die Wahl eines Verkehrsmittels. Die Fahrgäste im ÖPNV und SPNV müssen ihren Weg annähernd in der gleichen Zeit wie mit dem Auto bewältigen können. Da beim ÖPNV und SPNV noch die Zu- und Abgangszeiten zu bzw. von den Haltestellen beachtet werden müssen, kommt der Fahrgeschwindigkeit der ÖPNV-Fahrzeuge eine maßgebende Bedeutung zu. Auf den stärksten Pendlerverbindungen kann der SPNV eine attraktive Reisezeit aufweisen:

- Kirchlengern 5 Minuten (alle 15 Minuten)
- Herford etwa 15 Minuten (alle 30 Minuten)
- Bielefeld rund 30 Minuten (alle 30 Minuten)

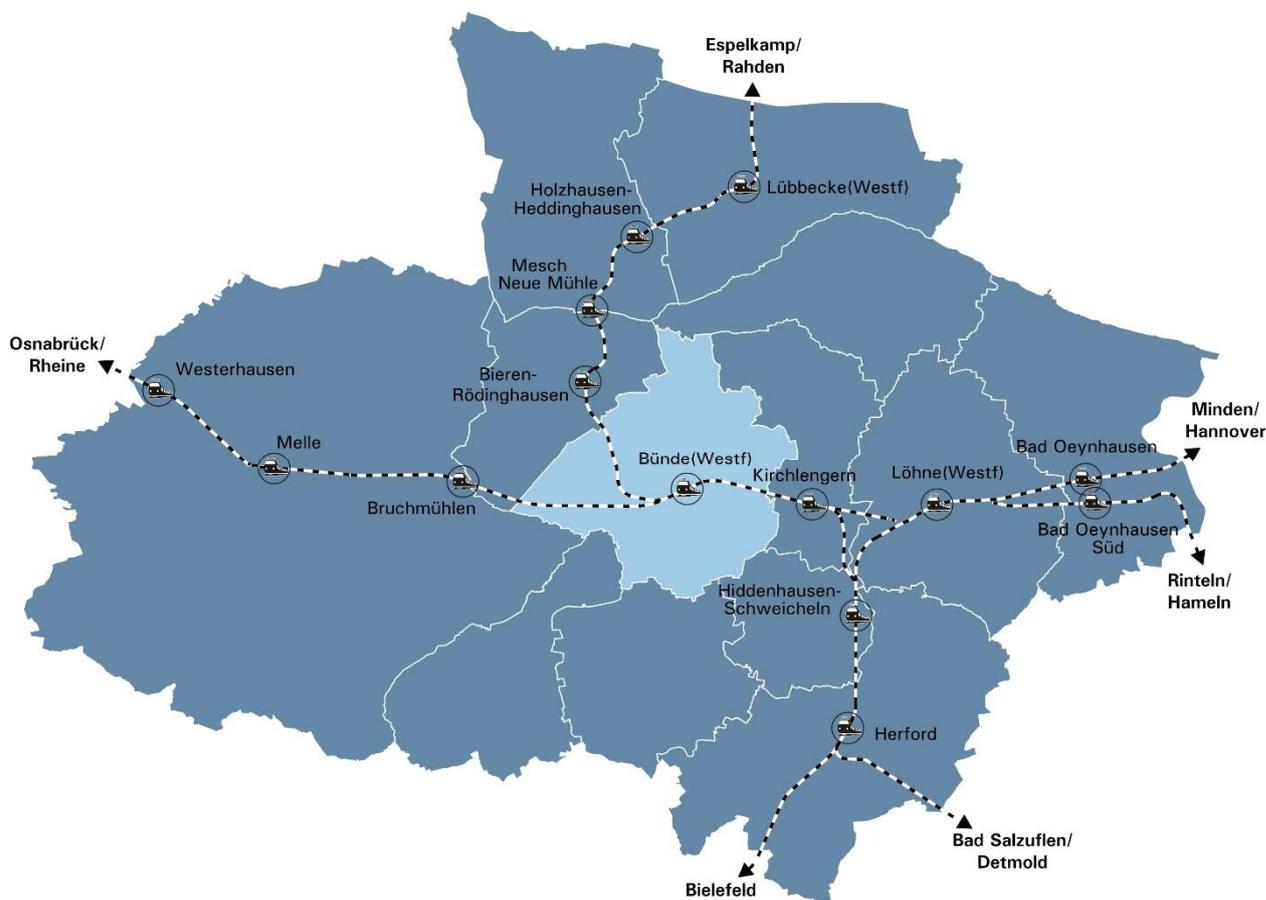


Abb. 41 Übersicht der SPNV-Haltestellen rund um Bünde

Linie	Streckenverlauf
RB 61	Bielefeld - Herford - Bünde - Osnabrück - Rheine - Bad Bentheim
RB 71	Rahden - Lübbecke - Bünde - Herford - Bielefeld
WFB RE60	Rheine - Osnabrück - Bünde - Bad Oeynhausen - Minden - Hannover - Braunschweig
NWB RB77	Bünde - Kirchlenger - Löhne - Bad Oeynhausen - Rinteln - Hameln - Hildesheim
IC 147	Amsterdam - Osnabrück- Bünde - Minden - Hannover - Berlin

Tab. 3 Übersicht der SPNV-Linien

4.5.2 Haltestelleninfrastruktur

Die Bushaltestellen in Bünde sind von unterschiedlicher Qualität geprägt. Besonders die Haltestellen in Randlage weisen erhebliche Mängel auf. Die Schilder sind teilweise verblichen und es sind keine befestigten Wartebereiche für Fahrgäste vorgesehen. Außerdem ist häufig keine Beleuchtung vorgesehen, sodass die Sichtbeziehungen eingeschränkt sind. An einigen Haltestellen überschneiden sich zudem Radwege mit den Wartebereichen. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind bis auf wenige Ausnahmen (Museumplatz, ZOB) nicht vorzufinden. Weiterhin ist die Erreichbarkeit vieler Haltestellen unzureichend, da keine Querungshilfen oder befestigte Seitenräume vorhanden sind (bspw. Wiehenstraße Höhe Kalversiek).

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-Lübbecke⁹ 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, um Reststufenhöhen beziehungsweise Neigungswinkel der Rollstuhlrampen der Fahrzeuge möglichst gering zu halten,
- Sitzgelegenheiten, auch für ältere und gehbehinderte Menschen geeignet,
- Müllbehälter,
- Informationen zum ÖPNV-Angebot,
- Witterungsschutz mit ausreichender Bewegungsfläche für Rollstuhlnutzer.

Empfohlen wird, dass zusätzlich nachfolgende Kriterien beachtet werden:

- gute Integration in das Orts- oder Stadtbild (einheitliches Design),
- ausreichende Beleuchtung,
- regelmäßige Wartung des Haltestellenmobiliars,
- sicheres und sauberes Umfeld,
- Fahrradbügel.

⁹ Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH; *Fortschreibung des Nahverkehrsplans für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke*; Bad Oeynhausen, 13. Juli 2020

Der Bedarf an von Bike + Ride Anlagen an den Haltestellen soll mithilfe der Ein- und Aussteigerzahlen ermittelt werden.



Haltestelle *Museumsplatz*



Haltestelle in der Rödinghauser Straße



ZOB Bünde



Bahnhof Bünde (Westf.)

Abb. 42 Haltestelleninfrastruktur im Bestand

4.5.3 Digitalisierung und Elektrifizierung

In Zeiten, in denen die komfortable Informationsbeschaffung über Apps immer wichtiger wird und bereits für viele potenzielle ÖPNV-Nutzende Gewohnheit ist, fehlt eine solche App für die Stadt Bünde. Auf der Internetplattform der Stadtverkehrsgesellschaft Bünde können die Fahrpläne der vier Stadtbuslinien eingesehen werden, jedoch entspricht dies nicht der heutigen Qualität zur Informationsbeschaffung. Für die Mobilität in der Region gibt es die OWLmobil App, hier können Fahrplanauskunft in Echtzeit und Ticketkauf mit nur wenigen Klicks erfolgen.

Die Busse in Bünde verkehren derzeit noch nicht elektrifiziert. Die Umstellung auf klimafreundlichere Antriebsysteme auch bei Bussen ist eine wichtige Richtungsentscheidung für die Zukunft des ÖPNV in Bünde, die umfangreiche Um- und Neubauten auf den Betriebshöfen und Werkstätten zur Folge hat. Eine Elektrifizierung der Busflotte erfordert neben der Bereitstellung von Elektrobussen auch eine Ladeinfrastruktur auf den Betriebshöfen, ggf. an der Strecke oder auch eine Betankungsinfrastruktur mit

Wasserstoff. Ebenso müssen Unterhaltung und Wartung der Fahrzeuge von Verbrennungsmotoren auf Elektroantriebe umgestellt werden, was für Werkstätten und auch Personal andere Anforderungen mit sich bringt. Wenn das Liniennetz mit den bisherigen Umläufen (km-Distanzen pro Betriebstag) erhalten bleiben soll, müssen sich die technischen Anforderungen in der Busbeschaffung daran orientieren – andernfalls wären Anpassungen im Busnetz und den Umläufen erforderlich. Eine Flottenumstellung erfordert weitergehende Konzepte.

4.5.4 Chancen und Mängel

Chancen		Mängel
<ul style="list-style-type: none"> + Vier Stadtbuslinien mit regelmäßiger Taktung 		<ul style="list-style-type: none"> - Regionallinien häufig als Taxibus oder Anrufsammeltaxis
<ul style="list-style-type: none"> + Attraktive Anbindung durch den Schienenpersonennahverkehr 		<ul style="list-style-type: none"> - Nicht alle Stadtbusse halten am Bahnhof
<ul style="list-style-type: none"> + Stetiger barrierefreier Umbau der Haltestellen 		<ul style="list-style-type: none"> - Unzureichende Taktung der Buslinien in den Randbereichen
<ul style="list-style-type: none"> + Gute Erschließung einzelner Stadtteile 		<ul style="list-style-type: none"> - Geringes Angebot am Wochenende
		<ul style="list-style-type: none"> - Punktuelle Erschließungsdefizite

HANDLUNGSANSATZ ÖPNV

Der barrierefreie Ausbau der **Linienbushaltestellen** ist erforderlich und wird sukzessive umgesetzt; ebenso der Einsatz **barrierefreier Fahrzeuge**.

Ein **attraktives Verkehrsangebot** und **enge Takte** auf den Regionallinien und deren Bündelung im Stadtgebiet nach Herkunftsrichtungen und Anfahrt aller Haupthaltestellen in der Stadt. Die Überschaubarkeit durch eine Konzentration auf Linienkorridore, eventuell mit innerstädtischen Verstärkerfahrten oder Linienwechseln.

Ein großes Potenzial zur Attraktivierung liegt auch in der **besseren Bedienung in den Randzeiten**. Hier können auch ergänzende, bedarfsorientierte Angebote zum klassischen Linienbusbetrieb – wie beispielsweise Anrufsammeltaxis oder ein Bürgerbus – zum Einsatz kommen. Nur wer sicher sein kann, dass er auch wieder nach Hause kommt, wird in Erwägung ziehen, Wege vom Auto auf den Bus zu verlagern. Die Anbindung der kleinen Ortschaften durch **Bedarfsverkehre** (Anrufbus, Bürgerbus, Anrufsammeltaxen u.ä.) soll geprüft werden.

Die **öffentlichkeitswirksame Werbung** für Optimierungen im Linienbusverkehr kann durch gezielte Marketingkampagnen zudem das Image des Busverkehrs nachhaltig verbessern. Die Übersichtlichkeit im Verkehrsangebot (aktuelle Haltestellenaushänge, ein umfassendes Auskunftportal, ein Gesamtfahrplan Bünde und Umland) ist hierfür eine zentrale Voraussetzung.

Stärkung der Inter- und Multimodalität durch Radstation am Bahnhof in Bünde und am Museumsplatz – Förderung von Bike + Ride sowie Mobilitätsstationen mit Carsharing, Bikesharing, Lademöglichkeiten und Servicestationen.

Elektrifizierung der Busflotte.

4.6 Unfallauswertung

Die Verkehrssicherheit ist ein zentrales Handlungsfeld der Verkehrsplanung. Ein wesentlicher Aspekt in der Entwurfsplanung sind sichere und konfliktarm zu nutzende Verkehrsanlagen. Auch im Leitbild des VEP 2030 spielt die Verkehrssicherheit als gesellschaftlich relevantes Werteziel eine wichtige Rolle. Daher soll im Folgenden die Unfallsituation in Bünde beleuchtet und bewertet werden. Dazu standen Daten aus den Jahren 2018, 2019 und 2020 zur Verfügung. Bei der künftigen Verkehrsplanung ist insbesondere darauf zu achten, dass ein steigender Radverkehrsanteil nicht mit steigenden Unfallzahlen einhergeht. Dabei sind bauliche, betriebliche und verkehrsregelnde Maßnahmen zu berücksichtigen.

Unfalldaten

Die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle in Bünde pro Jahr lag in den letzten Jahren zwischen 1.186 und 1.429. Dabei sind die Personenschadensunfälle in den letzten drei Jahren recht konstant geblieben. Im Jahr 2018 gab es insgesamt 152 Unfälle mit Personenschaden, was 11 Prozent der gesamten Verkehrsunfälle ausmacht. In den Jahren 2019 und 2020 ist die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden zurückgegangen und lag dann bei circa 130 Unfällen im Jahr. Sie machten in 2019 9 Prozent und in 2020 12 Prozent aller Verkehrsunfälle aus.

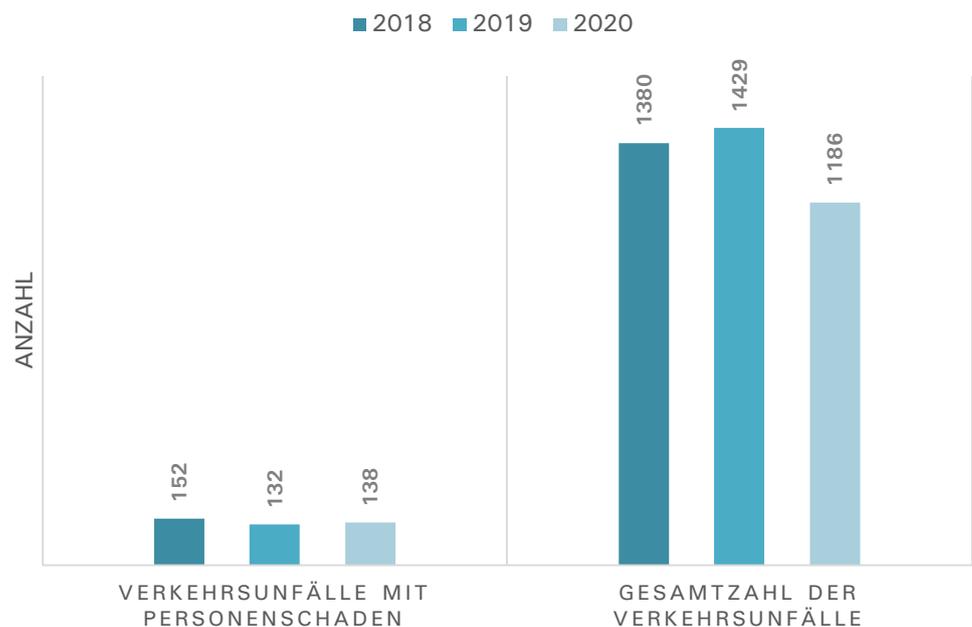


Abb. 43 Anzahl aller Verkehrsunfälle in Bünde von 2018 bis 2020

In Abb. 44 sind die Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden (Unfallkategorien 1, 2 und 3) der Jahre 2018 bis 2020 dargestellt. Die Unfallkategorie wird gemessen am größten Schaden eines Beteiligten. Die Anzahl der schwer verletzten Personen ist relativ konstant, bei den leicht verletzten Personen ist ein Fall der Zahlen zu vermerken. Die Anzahl von schwer verletzten Personen unterliegt den höchsten Schwankungen und ist im Jahr 2020 mit 31 schwer verletzten Personen am höchsten. Hervorzuheben ist,

dass 2020 im Vergleich zu den anderen beiden Jahren die wenigsten Verkehrsunfälle aufgezeichnet wurden.

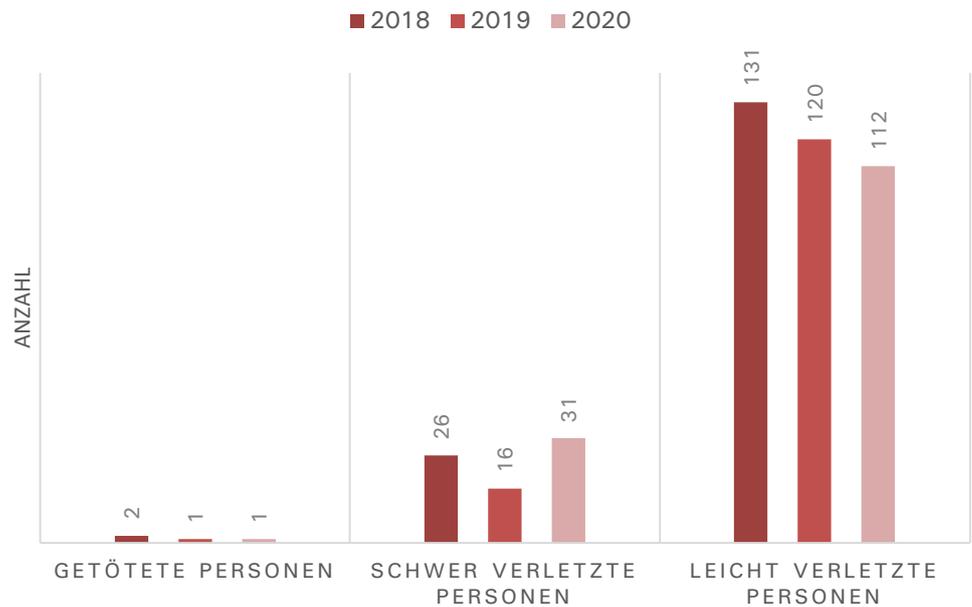


Abb. 44 Unfallfolgen aller Personenschadensunfälle von 2018 – 2020

Die Verteilung der Unfalltypen im Betrachtungszeitraum ist relativ konstant. Circa ein Viertel der Unfälle ist auf Abbiege-, Einbiegen-, und Kreuzen-Unfälle (Unfalltyp 2 + 3) zurückzuführen. Abbiegeunfälle werden durch einen Konflikt zwischen abbiegenden Verkehrsteilnehmenden und aus gleicher oder entgegengesetzter Richtung kommenden Verkehrsteilnehmenden beschrieben. Bei Einbiegen- und Kreuzen-Unfällen handelt es sich um Konflikte zwischen einbiegenden oder kreuzenden Wartepflichtigen und vorfahrtsberechtigten Verkehrsteilnehmenden. Zu diesen Unfällen kommt es vor allem an Zufahrten und Kreuzungen, welches auch auf Abbiegeunfälle zutrifft. 11 bis 12 Prozent der Unfälle sind Unfälle mit dem ruhenden Verkehr. Verkehrsunfälle im Längsverkehr (Unfalltyp 6) nehmen ebenfalls einen Anteil von 11 bis 13 Prozent ein und haben über die letzten drei Jahre jeweils um einen Prozentpunkt abgenommen. Bei diesen Unfällen handelt es sich beispielsweise um Frontalkollisionen oder Auffahrunfälle. Also jegliche Unfälle verursacht durch einen Konflikt zwischen Verkehrsteilnehmern, welche sich in gleiche oder entgegengesetzte Richtung bewegen.

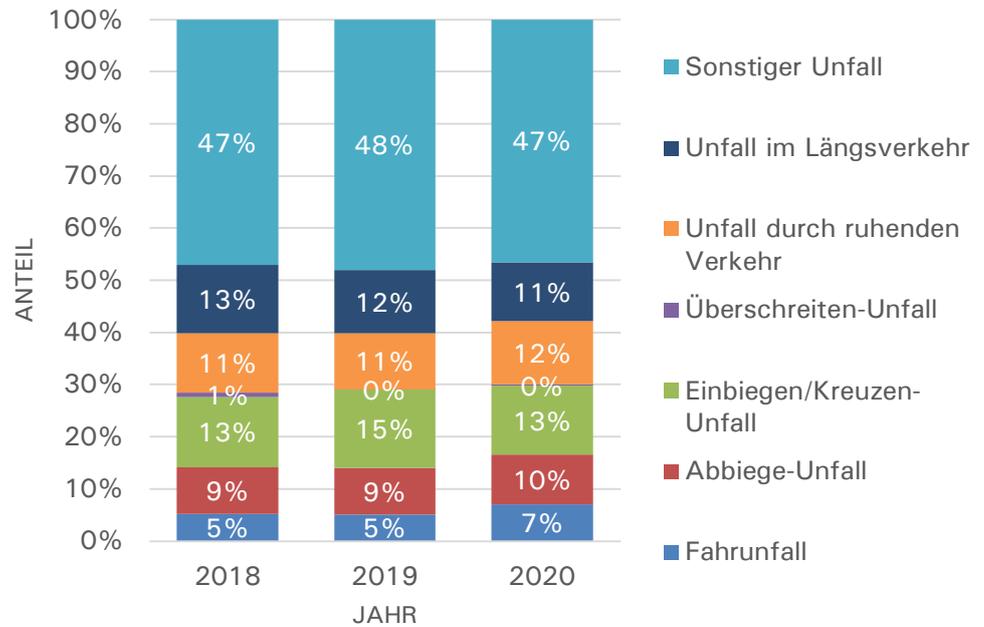


Abb. 45 Unfalltypen im Betrachtungszeitraum

In Abb. 46 wird die Anzahl der verunglückten Verkehrsteilnehmer unterschieden nach Verkehrsart ersichtlich.

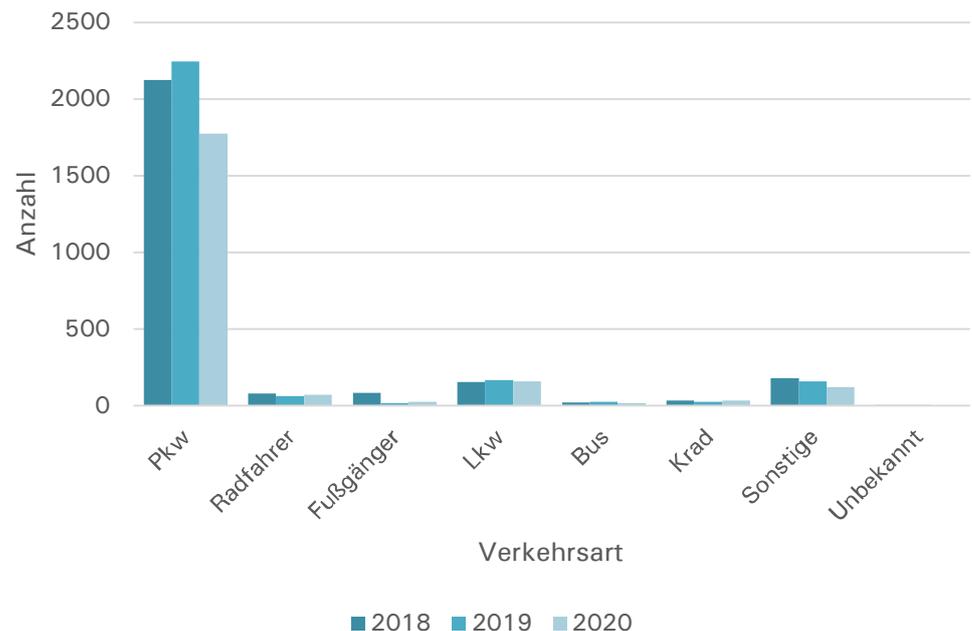


Abb. 46 Verkehrsart der verunglückten Verkehrsteilnehmer

In der folgenden Abbildung sind die beteiligten Verkehrsteilnehmenden nach der Verkehrsart dargestellt. Die häufigsten Verkehrsteilnehmenden, die bei einem Unfall zu Schaden kommen, sind die Pkw-Insassen. Die Anzahl an Unfällen, bei denen keine weiteren Verkehrsteilnehmenden (Alleinunfälle) betroffen sind, ist relativ hoch. Die Anzahl an beteiligten Zufußgehenden in den Jahren 2019 und 2020 ist im Vergleich zu 2018 gering.

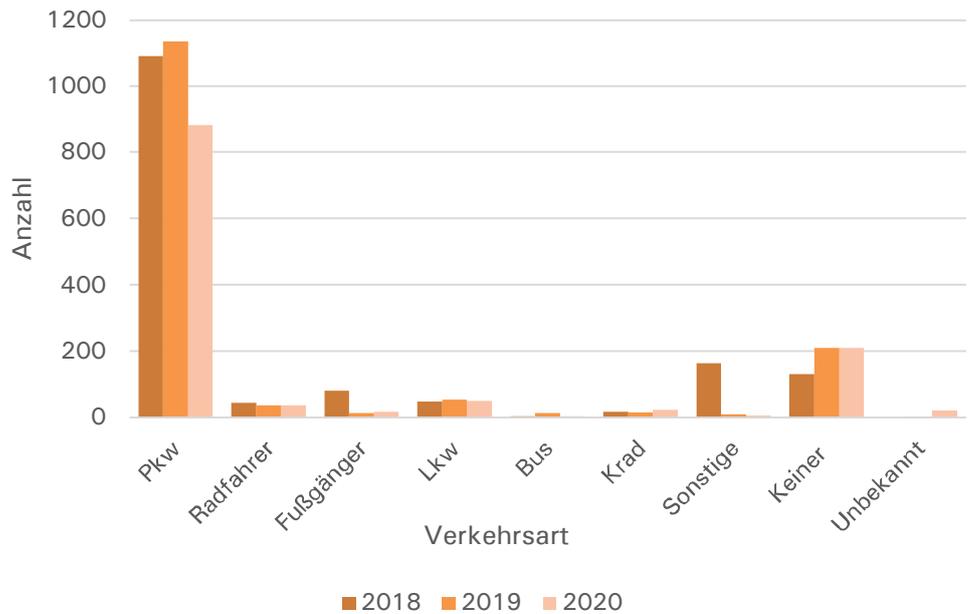


Abb. 47 Beteiligte Verkehrsteilnehmende nach Verkehrsart (ohne Unfallverursacher)

Radverkehrsunfälle

In den letzten 3 Jahren wurden 156 Radverkehrsunfälle mit Personenschaden aufgenommen (insgesamt 212 Unfälle). Dabei überwiegt der Anteil an Unfällen, in denen die Radfahrenden als Beteiligte – nicht Verursachende – verwickelt sind.

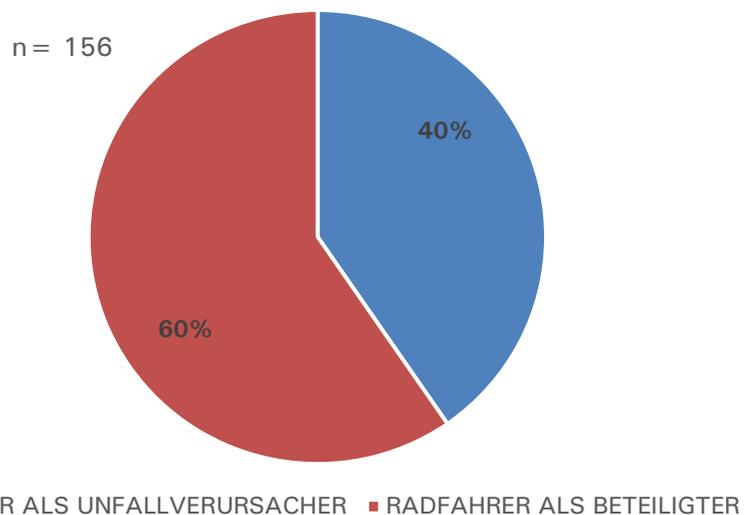


Abb. 48 Radverkehrsunfälle mit Personenschaden 2018-2020

Die Anzahl an von Radfahrenden verschuldeten Unfällen, bei denen Pkw beteiligt waren sind in allen drei Jahren konstant hoch. Auffällig ist der hohe Anteil an Radfahrenden, welche ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmenden verunglückten.

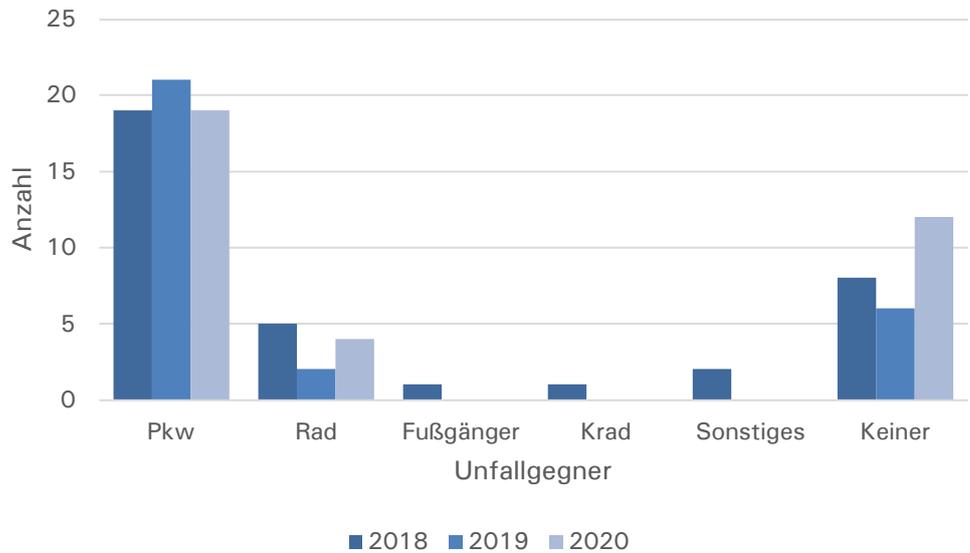


Abb. 49 Unfallgegner in von Radfahrenden verschuldeten Unfällen

Betrachtet man den Anteil von in Unfällen verwickelten Fahrrädern (ohne Pedelecs) und Pedelecs wird deutlich, dass der Anteil von verunglückten Pedelecs stetig steigt (vgl. Abb. 50).

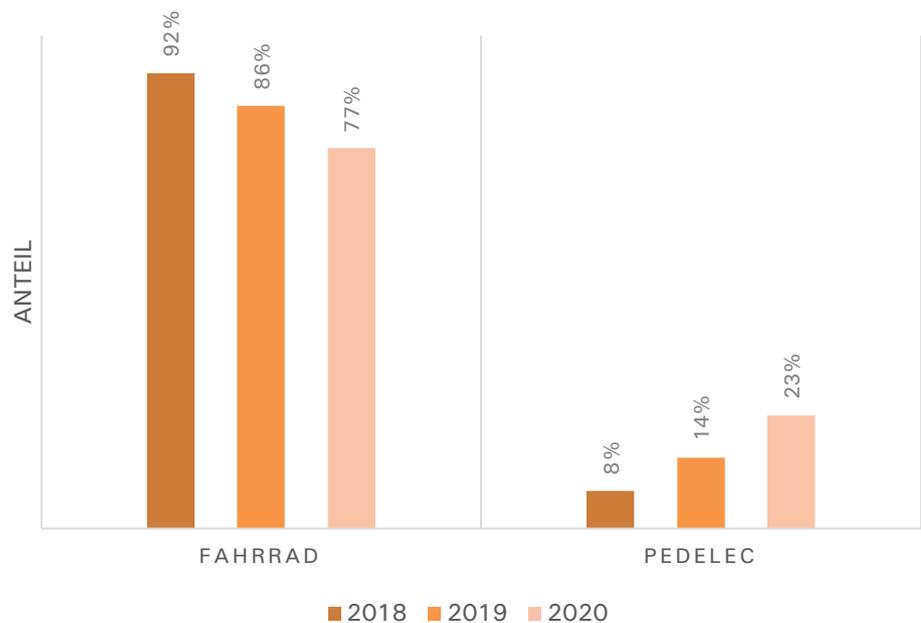


Abb. 50 Anteil von Fahrrädern und Pedelecs in Unfällen mit Beteiligung von Radfahrenden

Unfälle mit Zufußgehenden

Unfälle mit Beteiligung von Zufußgehenden machen in Bünde einen relativ geringen Anteil aus (zwischen 1 und 6 Prozent). Wobei 2018 im Betrachtungszeitraum das unfallstärkste Jahr für Zufußgehende war. Sowohl als Unfallverursachender als auch als Beteiligter ist der Pkw-Verkehr der häufigste gegnerische Beteiligte der Zufußgehenden.

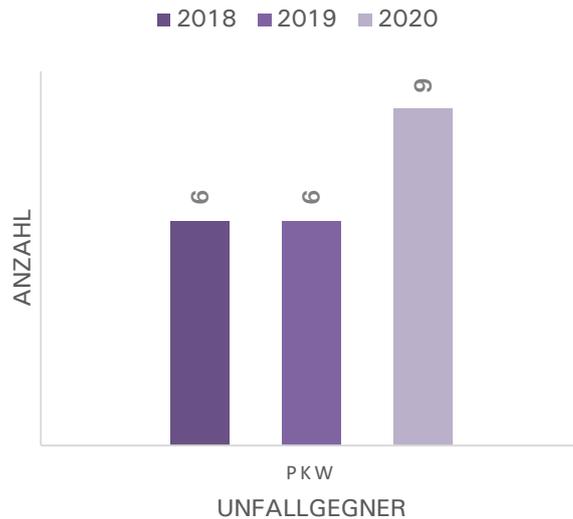


Abb. 51 Unfallgegner in von Zufußgehenden verursachten Unfällen

Unfalllage

In der folgenden Abbildung sind die Unfälle mit Personenschaden im Bündler Stadtgebiet dargestellt. Auffällig ist, dass diese vorwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen (z.Bsp. Klinkstraße, Herforder Straße oder Holser Straße) zu verorten sind. Die Unfallschwerpunkte (bspw. des signalisierten Knotenpunktes Borriesstraße/Holser Straße) befinden sich vor allem im Innenstadtbereich.



Abb. 52 Unfälle mit Personenschaden (2018 – 2020)

- 5 Handlungskonzept**
 - 5.1 Kfz-Verkehr**
 - 5.1.1 Klassifizierung Straßennetz
 - 5.1.2 Vorbehaltsnetz
 - 5.1.3 Anpassung der Geschwindigkeitsregelung
 - 5.1.4 Ausweitung Tempo-30-Zonen
 - 5.1.5 Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Nebennetz
 - 5.1.6 Verträgliche und integrierte Straßenraumgestaltung
 - 5.1.7 Umgestaltung von Knotenpunkten
 - 5.2 Ruhender Verkehr**
 - 5.2.1 Parkraummanagement
 - 5.2.2 Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt
 - 5.2.3 Bewohnerparken
 - 5.2.4 Ausweitung Halteverbotszonen
 - 5.2.5 Umgestaltung Stellplätze
 - 5.2.6 Ausbau P + R
 - 5.3 Radverkehr**
 - 5.3.1 StVO-Novelle und ihre Bedeutung für den Radverkehr
 - 5.3.2 Anforderungsgerechte Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen
 - 5.3.3 Netzergänzung
 - 5.3.4 Fahrradstraßen und Fahrradzonen
 - 5.3.5 Radschnellverbindungen
 - 5.3.6 Fahrradfreundliche Knotenpunkte
 - 5.3.7 Optimierung und Schaffung sicherer Querungsstellen
 - 5.3.8 Beseitigung punktueller Hindernisse
 - 5.3.9 Fahrradabstellanlagen
 - 5.3.10 Fahrradkultur
 - 5.4 Fußverkehr**
 - 5.4.1 Straßenbegleitende Gehwege an Hauptverkehrsstraßen
 - 5.4.2 Erhöhung der Aufenthaltsqualität
 - 5.4.3 Einrichtung und Optimierung von Querungshilfen
 - 5.4.4 Schulwegplanung GS Ennigloh
 - 5.5 ÖPNV**
 - 5.5.1 Ausbau Stadtbusliniennetz
 - 5.5.2 Flexible Bedienungsformen
 - 5.5.3 Ausbau barrierefreier Haltestellen
 - 5.5.4 B + R an ÖPNV-Haltestellen

Abkürzungsverzeichnis

B + R	Bike and Ride
DTV	Durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTVw	Durchschnittlicher täglicher werktäglicher Verkehr
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen
FGÜ	Fußgängerüberweg
Kfz	Kraftfahrzeugverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Pkw	Personenkraftwagen
P + R	Park and Ride
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
OWL	OstWestfahlenLippe
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
VwV-StVO	Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung
ZOB	Zentraler Omnibus Bahnhof