



Endbericht

Mobilitätskonzept 2040

für die Stadt Bad Berleburg

Stadt Bad Berleburg
Poststraße 42
57319 Bad Berleburg



Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH

Konrad-Zuse-Straße 1

44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Nils Becker

Moritz Müller (Projektleiter)

Johannes Pickert (Projektleiter)

Christopher Stiller

Lisa Schmitz

Bildnachweis

Titelseite: *Planersocietät*

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	3
Abbildungsverzeichnis	5
Tabellenverzeichnis	6
1. Einleitung und Prozess	7
1.1. Anlass und Ausgangslage	7
1.2. Zeitplan	8
2. Ausgangslage: Zusammengefasste Stärken & Schwächen	10
3. Zielkonzept	15
4. Entwicklungstrends und -perspektiven	22
4.1. Trendprognose	22
4.2. Entwicklungsperspektiven	27
4.3. Zusammenführung Entwicklungsperspektiven und Trends	30
5. Maßnahmenentwicklung	31
5.1. Übersicht über die Maßnahmen	32
5.2. Aufbau der Maßnahmensteckbriefe	34
A Handlungsfeld Radverkehr	37
A1 Maßnahmenprogramm sichere, schnelle und komfortable Radwege	39
A1.1 Radpendlerrouten und Umsetzung Radverkehrskonzepte	39
A1.2 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz außerorts	41
A1.3 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz innerorts	44
A2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten	46
A3 Queren auf freier Strecke	48
A4 Radabstellanlagen und Fahrradparken	50
B Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit	53
B1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege	54
B2 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	62
B3 Programm „Barrierefreies Bad Berleburg“	65
B4 Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt – Mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum	67
B5 Kleinmaßnahmen, schnelle Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung	69
C Handlungsfeld ÖPNV & vernetzte Mobilität	71
C1 Stadtweites "Mobilpunktchennetz"	73
C2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV	76

C3 Verbesserung der Haltestellen	83
C4 Elektrifizierung des SPNV	87
D Handlungsfeld Kfz-Verkehr	88
D1 Ruhender Verkehr	90
D2 Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Umweltbelastungen	97
D3 Optimierung von Lichtsignalanlagen	102
D4 Förderung alternativer Antriebe; E-Ladepunkte	103
D5 Wirtschaftsverkehr	106
E Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit	111
E1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung	112
E2 Mobilitätsmanagement	114
E3 Öffentlichkeitsbeteiligung & Kommunikation	120
F Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	126
F1. Innenstadtverkehrsführung	127
F2. Verkehrssicherheitsarbeit	130
6. Integriertes Handlungskonzept	134
7. Evaluationskonzept	136
7.1. Wirkungsevaluation	136
7.2. Umsetzungsevaluation	138
7.3. Evaluationsberichte	138
8. Ausblick	140
9. Anhang	141
Anhang 01 – Zwischenbericht	141
Anhang 02 – Lärmaktionsplan	141
Anhang 03 – Kartenband	141

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ablauf des Arbeitsprozesses	8
Abbildung 2: Modal Split 2022 – Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen	10
Abbildung 3: Modal Split nach Altersgruppen (MiT 2017).....	23
Abbildung 4: Geschlechterspezifische Unterschiede im Führerscheinbesitz nach Altersgruppen (MiD 2017).....	23
Abbildung 5: Steckbrief, Seite 1.....	34
Abbildung 6: weitere Informationen des Steckbriefs	36
Abbildung 7: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen (Seite 1).....	135

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit.....	53
Tabelle 2: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld ÖPNV.....	72
Tabelle 3: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Kfz-Verkehr.....	89
Tabelle 4: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit.....	111
Tabelle 5: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	126
Tabelle 6: Wirkungsindikatoren.....	137

1. Einleitung und Prozess

1.1. Anlass und Ausgangslage

Bad Berleburg bietet eine hohe Lebens-, Arbeits- und Wohnqualität. Attraktive Wohnräume und Arbeitgeber:innen sowie ein erlebnisreiches Wohnumfeld für Menschen jeden Alters und für jeden Anspruch prägen die Stadt. Bad Berleburg ist eine der grünsten Städte in NRW. Eine Besonderheit ist die enge Verzahnung von Stadt, Dörfern und Erholungsgebieten in Wald und Flur. Neben der Kernstadt hat Bad Berleburg 22 idyllisch gelegene Ortschaften. Mit einer Fläche von rund 275 Quadratkilometern ist die Stadt zweitgrößte kreisangehörige Flächengemeinde in Nordrhein-Westfalen. Für die Mobilität bedeutet dies einerseits viele landschaftlich schöne Strecken und naturnahe Mobilitätsangebote im Wohnumfeld. Andererseits führen die weiten Strecken und die dünne Besiedlung auch zu einer herausgehobenen Bedeutung des Autoverkehrs.

Die Mobilität ist jedoch im Wandel durch neue Mobilitätsangebote und neue E-Antriebsformen, die Digitalisierung, den demographischen Wandel, den Trend zum Radverkehr und die Dringlichkeit des Klimaschutzes. Die Mobilitätsplanung und die Verkehrsinfrastruktur müssen neu bewertet werden. Es ist erforderlich, dass sie sich an einer Gestaltung einer Mobilität „für alle“ orientiert. Dabei sind sowohl die kollektive als auch die individuelle Bezahlbarkeit und Sozialverträglichkeit Faktoren. Eine Mobilitätsplanung für die Zukunft ist nicht nur auf den Autoverkehr ausgerichtet, sondern vernetzt intelligent verschiedene Angebote, ist klimabewusst und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen. Die Zugänglichkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit aller Mobilitätsangebote sind daher zentrale Themen.

Die Stadt Bad Berleburg hat sich mit der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes 2040 zum Ziel gesetzt, das Mobilitätsgeschehen mit einer deutlichen Priorisierung des Umweltverbunds sowie einer besseren Vernetzung zu verändern sowie einen Interessensausgleich zwischen Verkehrs-, Wohn- und Aufenthaltsqualität anzustreben. Diese beiden Oberziele werden flankiert von Teilzielen. So geht die Priorisierung des Umweltverbunds einher mit einer Steigerung des Radverkehrsanteils, einer Stärkung der Intermodalität sowie dem Ausbau und der Stärkung der Schienenanbindung und des öffentlichen Busverkehrs. Die Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Kernstadt mit einer Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie ÖPNV und Lieferverkehrs und der Schutz des Fußverkehrs stehen als Teilziele unter dem Ziel des Interessensausgleichs. Ebenso beinhaltet das Mobilitätskonzept 2040 Aussagen und Maßnahmen zur Erweiterung bzw. Änderung des Straßennetzes, um Durchgangsverkehr in den Wohngebieten zu vermeiden und diese zu entlasten.

Der Bereich der nachhaltigen Mobilität ist einer der zentralen Bereiche, dem sich Bad Berleburg im Rahmen des Projektes „Global Nachhaltige Kommune NRW“ zuwendet. In dem gemeinsam mit unterschiedlichsten Akteuren entwickelten Leitbild „Bad Berleburg – Meine Heimat 2030“ sind neben dem Thema Mobilität insbesondere auch die Bereiche erneuerbare Energien, nachhaltiger Flächenverbrauch, integrierte Stadt- und Dorfentwicklung, Regionalentwicklung, Bildung, nachhaltige Integration als gelebte Willkommenskultur sowie naturnahe touristische Ausrichtung von besonderer Bedeutung. Dies zeigt bereits die Notwendigkeit einer integrierten Denk- und Handlungsweise.

Das Mobilitätskonzept 2040 für die Stadt Bad Berleburg wird als abgestimmtes Konzept Maßnahmen und Handlungsfelder für eine zukunftsfähige Verkehrsentwicklung in Bad Berleburg abstecken. Im Ergebnis steht eine handlungsorientierte, klimafreundliche Mobilitätsstrategie, die einerseits verkehrsmittelüber-

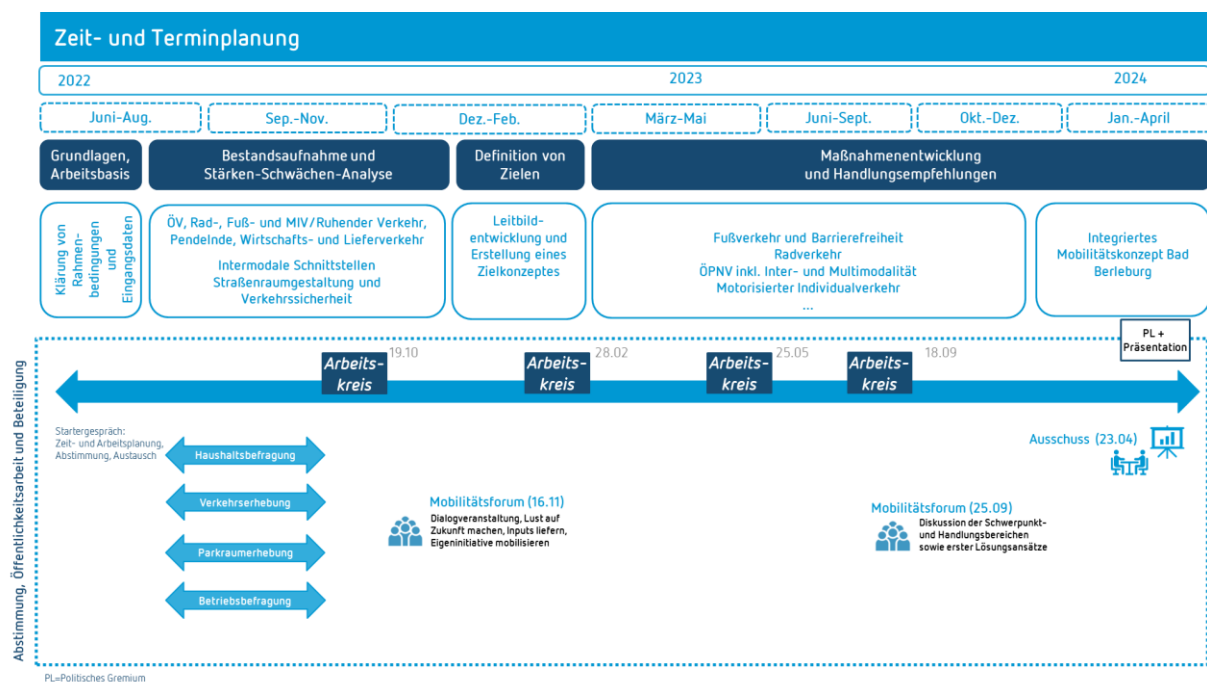
greifend Handlungserfordernisse, Projekte und Maßnahmen definiert und in einem konkreten Handlungskonzept mündet, andererseits einen langfristigen Umsetzungsprozess koordiniert und strukturiert. Dabei wird es v. a. darauf ankommen, das Mobilitätskonzept flexibel und fortschreibbar anzulegen.

1.2. Zeitplan

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes für die die Stadt Bad Berleburg erfolgte über einen Zeitraum von etwa zwei Jahren und wurde inhaltlich ergänzt durch den Lärmaktionsplan. Der seit 2023 vorliegende Analysebericht fasst die Ergebnisse der Bestandsanalyse zusammen. Dieser Endbericht gibt einen Überblick über die Ziele und Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Mobilität in Bad Berleburg.

Wichtiges Ergebnis des Analyseberichtes war die Aufstellung einer Stärken-Schwächen-Analyse, die gleichsam Potenziale, Chancen und Risiken aufzeigt. Zentrales Beteiligungsformat der ersten Arbeitsphase war das erste große Mobilitätsforum, das Ende 2022 stattgefunden hat. Der gesamte Prozess zur Aufstellung des Mobilitätskonzeptes wurde zudem durch einen Arbeitskreis begleitet. An insgesamt vier Terminen wurden neue Ergebnisse und das weitere Vorgehen diskutiert.

Abbildung 1: Ablauf des Arbeitsprozesses



An die Bestandsanalyse schloss sich die zweite Arbeitsphase an. Es wurden Ziele aufgestellt, wie sich die Mobilität und der Verkehr in den nächsten Jahrzehnten in Bad Berleburg entwickeln sollen. Ein solches Zielkonzept beruht auf den Zielen bestehender Pläne, den Ergebnissen aus der Bestandsanalyse, den Rückmeldungen der Bürger:innen sowie auf dem engen Austausch mit dem Arbeitskreis und der Stadtverwaltung.

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und der gemeinsam entwickelten Ziele wurden Handlungsfelder, Maßnahmen und Projektoptionen entwickelt. Die Maßnahmen wurden steckbriefartig dargestellt und beinhalten unter anderem eine Beschreibung der Maßnahmen, eine Priorisierung, einen Zeitrahmen, eine Kostenabschätzung sowie Fördermöglichkeiten. Zusammen mit einem Handlungs- und Umsetzungs-

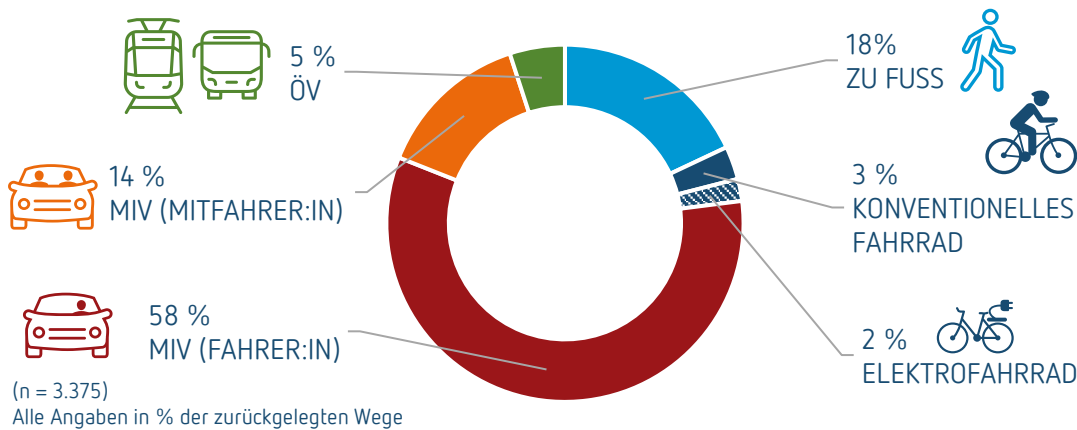
zept sowie mit einem Evaluations- und Monitoringkonzept wurde das Mobilitätskonzept als Gesamtkonzept in Form dieses Abschlussberichtes erarbeitet. Diese Arbeitsphase wird von Präsentationen im politischen Gremium sowie durch das zweite Mobilitätsforum begleitet.

2. Ausgangslage: Zusammengefasste Stärken & Schwächen

Die Bestandsaufnahme und die darauf aufbauende Stärken-Schwächen-Analyse bildeten die Grundlage für das integrierte Mobilitätskonzept der Stadt Bad Berleburg 2040. Die ausführlichen Ergebnisse der Bestandsaufnahme sind in einem eigenständigen Zwischenbericht von 2023 dargestellt. Im Folgenden werden die wesentlichen Stärken, Schwächen und Potenziale der Mobilität in Bad Berleburg kurz zusammengefasst und die daraus resultierenden Handlungsbedarfe aufgeführt.


Die hügelige Mittelgebirgslandschaft und das große Stadtgebiet mit den weit voneinander entfernten Dörfern führen zu sehr viel Kfz-Verkehr: Fahrten mit Auto oder Motorrad stellen heute mit mehr als 2/3 aller Wege das Rückgrat der Mobilität dar, wohingegen der Umweltverbund mit ÖPNV, Rad und zu Fuß nur weniger als 1/3 aufweist. Eine gut ausgebaute und leistungsfähige Kfz-Infrastruktur und eine mehr als ausreichende Anzahl von Pkw-Parkmöglichkeiten sorgen für eine komfortable und gute Erreichbarkeit der Innenstadt, aller Ortschaften und der Nachbarstädte mit dem Kfz. Die Kehrseite dieses qualitativ guten Angebotes ist eine Überprägung des öffentlichen Raums durch Autos und Lkw, die fahrend und parkend den meisten Platz beanspruchen. Sowohl das städtebauliche Erscheinungsbild und auch die Lebensqualität (Emissionen, Aufenthaltsqualität etc.) werden dadurch beeinträchtigt.


Abbildung 2: Modal Split 2022 – Anteil der Hauptverkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen




Auf den Folgeseiten erfolgt eine Zusammenstellung der zentralen Stärken und Schwächen der Mobilität in Bad Berleburg und die daraus abgeleiteten zentralen Handlungserfordernisse. Detailliertere Bewertungen des Ist-Zustandes sind im Analysebericht von 2023 dargelegt.

Zusammenfassung der Stärken und Schwächen

Fußverkehr & Barrierefreiheit	
	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Attraktiver Fußgängerbereich im Zentrum von Bad Berleburg + Kurze Wege im Stadtzentrum + Eigenständige Gehwege und Durchwegungen + Taktile Leitelemente und barrierefreie Elemente bei Neubaumaßnahmen 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadtweit ausbaufähige Gehwegverbindungen, besonders in Hinblick auf (nutzbare) Gehwegbreiten und Oberflächenqualität - Mangelnde Barrierefreiheit im Bestand (v. a. an Querungssituationen) - Infrastruktur und Barrierefreiheit sind in den Randbezirken unzureichend umgesetzt - Mangelnde Verkehrsberuhigung und Querungshilfen entlang Ortsdurchfahrten - Aufenthaltsqualität auf Hauptverkehrsstraßen - Längere Wege zwischen den Dörfern durch Stadtstruktur und Topografie
Radverkehr	
	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Multifunktionale Wirtschaftswege und Eder-Radweg schon heute attraktive Angebote + Radverkehrskonzepte mit umfangreichen Maßnahmenkatalogen vorhanden Erste Markierungsmaßnahmen umgesetzt 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dominanz des schnellen Kfz-Verkehrs auf allen Hauptverkehrsachsen - Gravierende Lücken im Radverkehrsnetz, keine Verbindungen in Dörfer und Nachbarstädte - Unzureichendes Fahrradparken v. a. für teure (E-)Fahrräder - Keine Radverkehrsführung an Knotenpunkten - Viele Forstwege und einige Wirtschaftswege nicht sicher zu befahren

ÖPNV & Intermodalität 	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + Erschließung der Kernstadt im Ringverkehr durch die Stadtbuslinie L190 + Umsteigefreie Verbindung zu den meisten regionalen Zielen und sehr gute regionale Anbindung in das Oberzentrum Siegen + Hoher ÖV-Anteil beim Schulverkehr + Geplanter Ausbau des Bad Berleburger Bahnhofs/ZOB zu einer Mobilstation 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die meisten Dörfer werden nicht von Linienbussen bedient - Keine attraktive ÖPNV-Verbindungen in die Ein- und Auspendlerkommune Schmallenberg und das Oberzentrum Marburg - Wenig Direktverbindungen zwischen den Ortschaften - Unattraktives Taxibusangebot (u. a. aufgrund der frühen Voranmeldung) - Mangelhaftes Taxi-Angebot, nur sehr eingeschränkt verfügbar - Fehlende Ausstattungselemente an vielen Bushaltestellen (v. a. in den Ortschaften)

Motorisierter Individualverkehr 	
<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> + B 480 als leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung + Tempo-30-Zonen abseits der Hauptverkehrsstraßen + Öffentlichen E-Ladesäulen in der Kernstadt (und einer Ortschaft) + Ausreichendes Parkraumangebot 	<p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trennwirkung der beiden Nord-Südachsen in der Kernstadt - Das Kfz und Flächen des Kfz-Verkehrs dominieren i. d. R. die Straßenquerschnitte - Die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Kernstadtbereich beträgt 50 km/h - B 480 nicht in der Straßenbaulast der Kommune - Konflikte durch das Parken im öffentlichen Raum in Wohngebieten - Kein Parkraummanagement - Kein Parkleitsystem - Streckenbezogen hohe Belastungen durch den Schwerverkehr

Zentrale Handlungsnotwendigkeiten

Folgend werden vier zentrale und ausgewählte Handlungsnotwendigkeiten aus der Bestandsanalyse für die in Kapitel 5 folgenden Handlungsfelder stichpunktartig aufgeführt.

Handlungsfeld Radverkehr

- Sukzessives Abarbeiten des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Siegen-Wittgenstein
- Schließen der wichtigsten Netzlücken außerorts zur Verbindung der Dörfer mit der Kernstadt durch den Neubau von Radwegen oder den Ausbau von Wirtschaftswegen
- Sicherung der Schulwege vor allem in die Innenstadt z. B. durch Markierungslösungen und Fahrradstraßen
- Ausbau des Fahrradparkens an Bushaltestellen, Bahnhaltepunkten

Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit

- Neubau von Gehwegen bzw. niveaugleicher Ausbau und Geschwindigkeitssenkung von Straßen ohne Gehwege innerorts
- Verbreiterung von Gehwegen und Freihalten von Gehwegen von unerwünschten Nutzungen wie z. B. Parken
- Barrierefreie Wege, Leitsysteme und barrierefreier Ausbau von Querungsmöglichkeiten, Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren
- Einbau neuer Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) und Querungshilfen für eine bessere Querbarkeit von Hauptverkehrsstraßen

Handlungsfeld ÖPNV & vernetzte Mobilität

- Ausbau der Stadtbuslinie und bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln
- Verbesserung der Anbindung der Dörfer durch flexible Bedienformen und höhere Taktung
- Beschleunigung der Bahnanbindung nach Erndtebrück und Kreuztal/Siegen
- Verbesserung der Verbindungen nach Marburg und Winterberg durch höhere Taktung und Beschleunigung und Durchgängigkeit der Buslinien

Handlungsfeld Kfz-Verkehr

- Elektrifizierung des Kfz-Verkehrs durch mehr private und öffentliche E-Ladepunkte
- Reduzierung von Menge, Lärm und Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs in den Ortsdurchfahrten
- Stärkere Steuerung des ruhenden Verkehrs
- Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Durchgangsverkehren in Wohnbereichen

Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

- Alternativen zum Auto stärker sichtbar machen und bewerben; positive Effekte wie Geschwindigkeit, Kosten und Gesundheitseffekte herausstellen
- Erfahrbarkeit von neuen Angeboten durch Test-Aktionen ermöglichen, z. B. Testbetrieb Dorfauto, flexibler ÖPNV, Lastenrad
- Neubürger-Marketing und gezielte Mobilitätsinformationen für Gäste
- (Neue) Angebote durch Testmöglichkeiten erlebbar machen
- Digitales Mobilitätsportal zur Bündelung aller Angebote

Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

- Verbesserung der Ortsdurchfahrten in der Bad Berleburger Innenstadt für den Rad- und Fußverkehr
- Aufwertung der Straßenräume, die heute sehr vom Kfz geprägt sind, durch weniger Verkehrsflächen und mehr Grün- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- Verstärkung der Verkehrssicherheitsarbeit besonders zur Sicherung der Schulwege
- Durchführung von Sicherheitsaudits (v. a. Kreuzungen und Kreisverkehre) im Bestand und für Neuplanungen

3. Zielkonzept

Aufbauend auf der Bestandsanalyse sind die Ziele das zentrale Bindeglied zum Maßnahmenkonzept und zur späteren Maßnahmenumsetzung. Das Zielsystem bildet für die nächsten 10 bis 15 Jahre das Leitbild der Mobilitätsplanung in Bad Berleburg und soll dabei von der gesamten Stadtgesellschaft mitgetragen werden. Neben der Bestandsanalyse wurde das Zielkonzept basierend auf den gesammelten Rückmeldungen der Öffentlichkeit aufgebaut. Wichtige Grundlage für die Ziele des Mobilitätskonzeptes sind zudem die bereits politisch beschlossenen Ziele aus der „Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Bad Berleburg (Globale Nachhaltige Kommune NRW)“. Dort wurde bspw. bereits beschlossen, dass zum Jahr 2030 ein Modal Split von 60 % für Kfz-Verkehr und 40 % für den Umweltverbund angestrebt wird.

Das Zielsystem des Mobilitätskonzeptes setzt sich aus mehreren Oberzielen zusammen. Die aus der Bestandsanalyse und ersten Beteiligungsformaten abgeleiteten Oberziele werden jeweils durch eine Unterzielebene ausdifferenziert und konkretisiert. Die Benennung der Ober- und Unterziele mit Buchstaben stellt hierbei keine Rangfolge dar, alle Ziele stehen gleichberechtigt nebeneinander. Die Ziele wurden im Arbeitskreis intensiv diskutiert; ein eindeutiges Diskussionsergebnis konnte dabei nicht immer erreicht werden.

Oberziel A: Die regionale und überregionale Erreichbarkeit Bad Berleburgs fördern und umweltfreundlicher machen.

Für Bad Berleburg ist es von großer Bedeutung, als Wohn-, Wirtschafts-, Einkaufs- und Tourismusstandort gut erreichbar und im kommunalen Vergleich konkurrenzfähig zu bleiben. Um dies zu gewährleisten, müssen Zentrum, Wirtschafts-, Bildungs- und Freizeitstandorte sowie weitere wichtige Ziele innerhalb der Stadt mit allen Verkehrsmitteln gut erreichbar und miteinander vernetzt sein. Ebenso muss Bad Berleburg für Auswärtige und Pendelnde gut erreichbar sein.

Mit dem Bahnhof und ZOB verfügt Bad Berleburg über eine bedeutende Schnittstelle für die regionale Mobilität. Diese gilt es, durch die Verknüpfung mit lokalen Mobilitätsangeboten – vor allem des Umweltverbunds – zu fördern. Eine sehr gute Maßnahme dazu ist die bereits geplante Mobilstation.

Eine gute Erreichbarkeit soll darüber hinaus erzielt werden, indem alle Verkehrsmittel (ÖPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Pkw- und Wirtschaftsverkehr) einbezogen werden, wobei der Umweltverbund vor allem auf kurzen bis mittleren Distanzen von Bedeutung ist.

Unterziele

- Die Attraktivität von alternativen Verkehrsmitteln wird für eine bessere Wahlfreiheit gesteigert¹
 - Beschleunigung auf der Bahnstrecke BLB – Siegen umsetzen und Bahn umweltfreundlicher machen z. B. durch bessere Filter oder Batteriefahrzeuge
 - ÖPNV auch für Berufstätige und Freizeitangebote auslegen (Linien, Taktung, Fahrzeiten)
 - Anschluss an ein überregionales Fernbusnetz oder überregionale Schnellbusse erreichen

¹ Die Zuständigkeit für den ÖPNV liegt beim Zweckverband Personennahverkehr Westfalen Süd (ZWS)

- Regionales Radwegenetz des Kreises und der Region in die Nachbarkommunen umsetzen
- Zentrale Orte werden besser umweltfreundlich erreichbar ohne Auto
- Touristische Ziele werden durch eine gute regionale und überregionale Erreichbarkeit gefördert
- Der Kfz-Verkehr wird umweltfreundlicher, intelligent und digital
 - Überregionales Straßennetz leistungsfähig halten (Route 57, Bau der B62n)
 - Lärm, Schadstoffe und Barrierewirkung des Kfz-Verkehrs werden reduziert
 - Kfz-Verkehre und besonders Schwerlastverkehre reduzieren, verlagern und verträglich abwickeln
 - Förderung der regionalen Kfz-E-Mobilität durch E-Lademöglichkeiten an wichtigen Zielen
- Die kreisweite Zusammenarbeit in der Mobilitätssteuerung wird verbessert

Indikatoren/Meilensteine

- Fahrzeiten, Taktung, Auslastung und Verbindungen im (über)regionalen ÖPNV
- Befragungen zur Qualität der Erreichbarkeit von Alltags- und Tourismus-Zielen mit verschiedenen Verkehrsmitteln
- Anzahl von Pkw und Lkw, besonders in der Innenstadt
- Anteil elektrischer Fahrzeuge

Oberziel B: Die Grundmobilität für alle Menschen in Bad Berleburg sichern und ausbauen.

Für eine nachhaltigen und zukunftsorientierten Ausrichtung der Mobilität müssen insbesondere die Verkehrsmittel des Umweltverbundes – der öffentliche Personennahverkehr, der Radverkehr sowie die Mobilität zu Fuß – gefördert werden. Ein wichtiger Aspekt dabei ist die Verbesserung der Durchgängigkeit und Qualität von Geh- und Radwegen. Neben der Erreichung von Klimaschutzziele sollen dadurch auch die Voraussetzungen für eine erhöhte Lebens- und Aufenthaltsqualität geschaffen werden.

Der Umweltverbund soll dazu in Bad Berleburg attraktiver werden und eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto darstellen – auch für Arbeitspendelnde sowie für jüngere oder mobilitätseingeschränkte Menschen. Erklärtes Ziel ist es, das Auto auch in Bad Berleburgs ländlicher Lage verzichtbarer zu machen. Dies gilt für alle Menschen, die kein Auto fahren können (z. B. Kinder, Jugendliche, Alte, körperlich Beeinträchtigte, Armutsbetroffene) oder bewusst auf ihren Wegen darauf verzichten wollen (z. B. Berufspendelnde).

Unterziele

- Die infrastrukturellen Grundlagen für die Basismobilität innerhalb Bad Berleburgs werden geschaffen und ausgebaut, auch zu Lasten des Pkw-Verkehrs
 - Ein zusammenhängendes, sicheres, schnelles und komfortables Radnetz (aus-)bauen
 - Ein zusammenhängendes, sicheres, schnelles und komfortables Fußverkehrsnetz in den Kernbereichen, für Schulwege und die Anbindung wichtiger Ziele (aus-) bauen

- Erreichbarkeit von Versorgungsschwerpunkten zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem ÖPNV verbessern
- Die Finanzierbarkeit der Mobilität für die Bürger:innen und Bürger wird gesichert
 - Auskömmliche Ressourcen in den kommunalen Haushalt einstellen
 - Mobilität günstig halten, z. B. durch niedrige Fahrpreise im ÖPNV und ein breites Angebot von Mobilitätsoptionen ohne eigenes Auto
- Die lokale Erreichbarkeit im ÖPNV wird mit neuen Busverbindungen und Angeboten gesteigert
 - Stadtbussystem auf wichtigen Linien mit besserer Taktung und Bedienung in Randzeiten für Berufstätige und Freizeitverkehre
 - Bessere ÖPNV-Erschließung in allen Dörfern v. a. mit flexiblen Bedienformen
- Die Inklusion aller Verkehrsteilnehmenden (Mobilitätseingeschränkte, junge Menschen, Kinder etc.) und die Barrierefreiheit wird verbessert

Indikatoren/Meilensteine

- Länge (km) neue und ertüchtigte Radwege, Fahrradstraßen, Schutzstreifen, Wirtschaftswege etc.
- Länge/Fläche (km/m²) neue und ertüchtigte Gehwege und Plätze
- Aufwendungen im kommunalen Haushalt für den Umweltverbund pro Kopf und gesamt
- Fahrzeiten, Taktung, Auslastung und Verbindungen im lokalen ÖPNV
- Anzahl an Radfahrenden und zu Fuß Gehenden auf wichtigen Achsen (z. B. Videozählungen)
- Anzahl an barrierefreien Borsteinabsenkungen, Querungsmöglichkeiten, barrierefreien Ampeln etc.

Oberziel C: Mehr Multimodalität anbieten, neue Technologien nutzen und besser vernetzen.

Die Mobilitätswende kann nicht durch die Verwendung eines einzelnen Verkehrsmittels erreicht werden, sondern erfordert eine ganzheitliche Betrachtung und Nutzung aller Verkehrsträger. Vernetzte und nahtlose Mobilitätsangebote, die verschiedene Verkehrsmittel vereinen, tragen dazu bei, das Mobilitätssystem als Ganzes attraktiver und komfortabler zu gestalten.

Durch die Nutzung von neuen Technologien können zudem Verkehrsabläufe optimiert und effizienter gestaltet werden, um so Ressourcen zu schonen, Umweltbelastungen zu reduzieren und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Dabei ist die Stadt Bad Berleburg bereit, als Vorreiterin in dieser Hinsicht voranzugehen. Es sollen neue Ideen und Projekte zur Verbesserung der Mobilität getestet, deren Wirksamkeit überprüft und bei positivem Ergebnis dauerhaft implementiert werden.

Unterziele

- Technischen Fortschritt, z. B. autonome Fahrzeuge im ÖPNV, schnell nutzen, um ein attraktives Angebot zu schaffen
- Nachhaltigkeit in der Mobilität vorleben und bewerben

- Bewusstsein für Multimodalität und vernetzte Mobilität durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit schaffen
- Vorbildfunktion der öffentlichen Einrichtungen
- Privatwirtschaftliche Akteur:innen gezielt ansprechen und für betriebliche autofreie Mobilität gewinnen
- In den Dörfern werden Alternativen zum eigenen Pkw angeboten
 - Sharing-Angebote für Fahrräder/Lastenräder und Autos etablieren und fördern („Mobilpünktchen“)
 - On-Demand-Verkehre im ÖPNV mit flexibler Buchung einsetzen (auch im NVP des Kreises)
- Die Vernetzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird verbessert
 - Einfachere Buchung und Navigation im Umweltverbund, z. B. durch Einführung einer Mobilitätskarte mit Informationssystem
 - ÖPNV-Haltestellen besser ausstatten und wo möglich zu multimodalen Mobilitätspunkten ausbauen (z. B. Mobilstation Bahnhof oder Mobilpünktchen)
- Mobilität, Teilhabe und Flexibilität von Schüler:innen und Beschäftigten sichern und fördern
 - Hybride oder komplett digitale Veranstaltungen und Arbeitsplätze für die Berufsschule, öffentliche Arbeitgeber einrichten und private Arbeitgeber bei der Umsetzung unterstützen
 - Schulwegpläne für alle Schulen erarbeiten und bestehenden Plan aktualisieren
 - Anreizsysteme für Mitarbeitende schaffen, die nahmobil zur Arbeit kommen

Indikatoren/Meilensteine

- Anzahl innovativer Bedienformen und Fahrzeugkonzepte im ÖPNV und deren Akzeptanz und Auslastung
- Anzahl, Bandbreite und Effekt (Überprüfung durch Befragungen) von Kampagnen für eine stärkere Nutzung des Umweltverbundes
- Anzahl und Akzeptanz der Mobilpünktchen
- Anzahl Dienstrad-Nutzungen
- Anzahl Deutschland-Jobtickets

Oberziel D: Zukunftsfähige Dörfer, Straßen und Plätze gemeinsam entwickeln.

Das Mobilitätskonzept in Bad Berleburg soll dazu beitragen, dass die Lebensqualität in der Stadt erhalten und verbessert wird. Dies wird dadurch erreicht, dass attraktive Straßen, Wege und Plätze sowie verkehrsberuhigte Dörfer entstehen. Dabei liegt der Fokus insbesondere darauf, die Lebensqualität durch eine verbesserte Stadt- und Mobilitätsplanung zu steigern und eine Mobilitätskultur der Nähe zu schaffen, indem der öffentliche Raum und die Möglichkeiten für kurze Wege gefördert werden.

Ziel ist es, die Vorteile der Mobilitätswende sowohl für die Stadt Bad Berleburg als auch für die einzelnen Bewohner:innen zu vermitteln. Eine reduzierte Flächeninanspruchnahme durch den Pkw-Verkehr verbessert den Umweltverbund und ermöglicht Räume mit einer erhöhten Aufenthaltsqualität.

Weitere Ziele wie eine verbesserte Verkehrssicherheit sowie Verkehrsberuhigung, die Reduktion von Umweltbelastungen und barrierefreie Gestaltung sind hierbei eng miteinander verknüpft. Vor allem die gleichberechtigte Teilhabe aller (Inklusion) soll bei allen Maßnahmen von Anfang an berücksichtigt werden.

Unterziele

- Aufenthaltsqualität und Lebensqualität in der Kernstadt und in den Dörfern für die Menschen stärken und den öffentlichen Raum multifunktionaler gestalten
 - Straßen auch in den Dörfern wieder stärker als Aufenthalts und Kommunikationsräume gestalten ("Wittgensteiner Dorfstraße"). Orte zum Verweilen schaffen
 - Flächen des Kfz-Verkehrs reduzieren und umverteilen für eine kombinierte Nutzung. (z. B. für Aufenthalt, Nahmobilität und/oder aus Klimaschutzgründen)
 - Mehr Flächen für Begrünung, Gastronomie, Einzelhandel, Fahrradparken etc. schaffen
- Der öffentliche Raum wird fit für den Klimawandel: mehr Verschattung, weniger Versiegelung und weniger Hitzeinseln
- Junge und alte Bad Berleburger:innen halten bzw. zurückgewinnen
 - Mehr Menschen zu Fuß und mit dem Rad beleben das Stadtbild und stärken den lokalen Einzelhandel
 - Mobile, regionale Angebote kommen auch in die Dörfer und sichern die Grundbedürfnisse
- Mobilitäts- und Gesundheitsmanagement fördern und zusammen denken
 - Gesundheitsförderung für die Stadtbevölkerung geht vor Komfort – Einschränkungen für Kfz
- Die Verkehrssicherheit wird verbessert - Vision Zero als Ziel (keine Toten und Schwerverletzten bei Straßenverkehrsunfällen)
- Elektromobilität für alle Verkehrsmittel fördern und Emissionen des Verkehrs senken
 - Lademöglichkeiten im öffentlichen und privaten Raum für Fahrräder, Autos und Lkw/Lieferfahrzeuge fördern

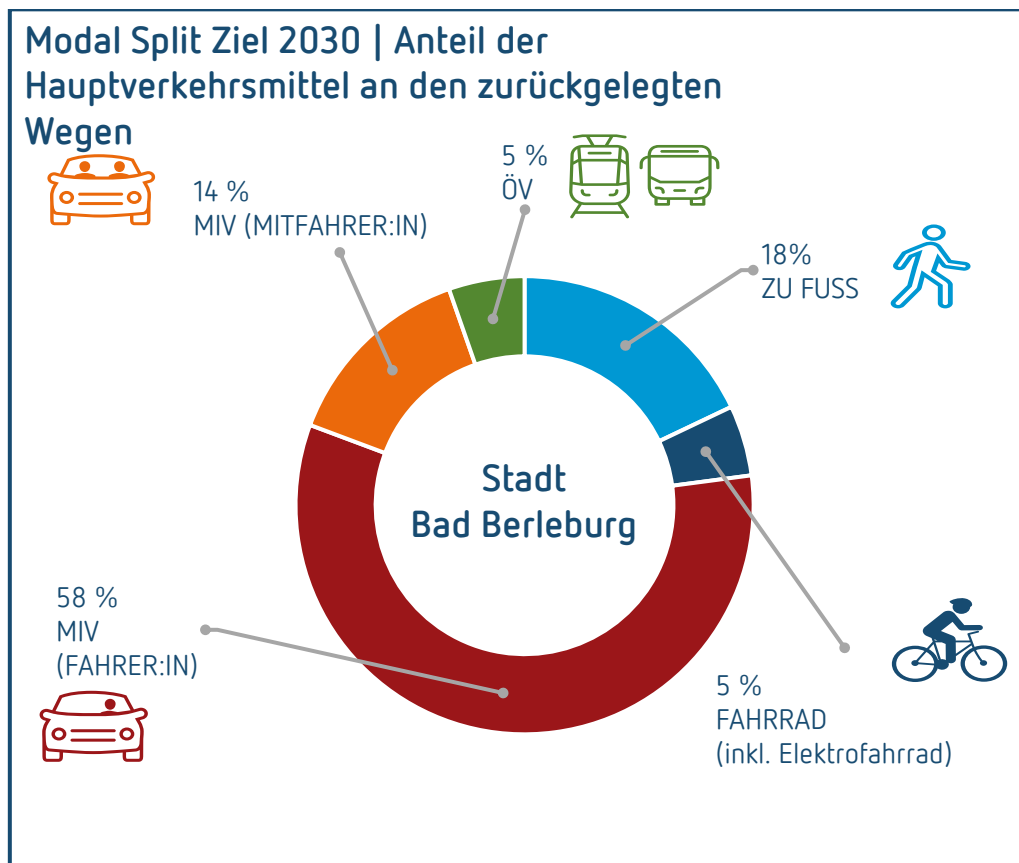
Indikatoren/Meilensteine

- Quadratmeter entsiegelter und/oder umgenutzter Verkehrsflächen
- Anzahl Neupflanzungen von Bäumen/Pflanzen im öffentlichen Straßenraum
- Anzahl neue Radabstellanlagen
- Anzahl und Qualität öffentlicher E-Ladepunkte
- Anzahl von Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder andere Erkrankungen durch Bewegungsmangel
- Im Durchschnitt zurückgelegte Strecken mit dem Fahrrad oder zu Fuß

Ziel Modal Split

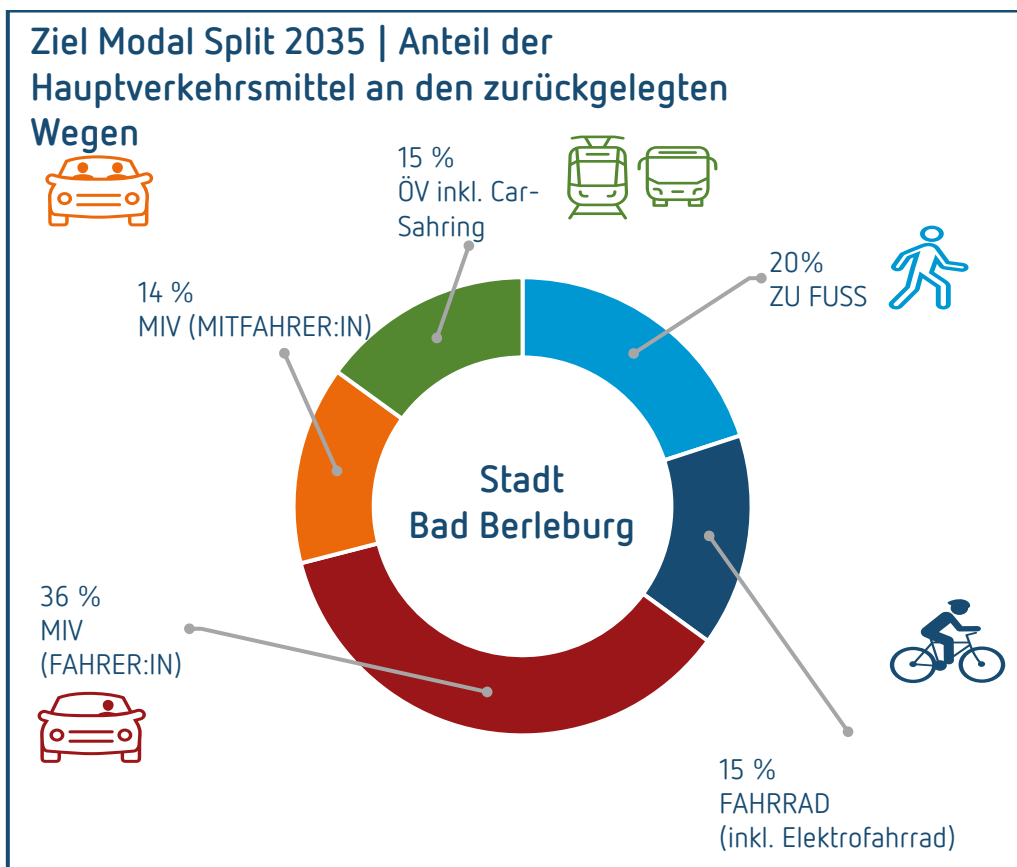
Für den anzustrebenden Modal Split, also die prozentuale Aufteilung der Verkehrsmittel auf alle Wege, gibt es zwei Zielpfade.

Zielpfad 1 sieht eine ambitionierte Umverteilung zu Gunsten des Umweltverbundes vor und ist bereits in der Strategie für die globale nachhaltige Kommune (GNK) enthalten. 2030 sollen laut diesem Ziel nur noch 60 % aller Wege mit dem Auto oder Motorrad zurückgelegt werden, während die übrigen 40 % zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit dem ÖPNV bewältigt werden sollen. Im Vergleich zu heute ist das ein Rückgang des Kfz-Anteils um ein Sechstel. Im Gegenzug müssten sich der Anteil des ÖPNV und Radverkehrs verdoppeln auf jeweils 10 %. Der Fußverkehrsanteil würde leicht auf 20 % wachsen. Angesichts des langfristigen Aufbaus der Infrastruktur für die Nahmobilität (v. a. Radwege) und der kostenintensiven Verbesserung des ÖPNV-Angebotes sind die Ziele sinnvoll, aber ambitioniert. Zum Erreichen der bundesweit vorgeschriebenen CO₂-Neutralität auch im Verkehrssektor weist das Ziel schon in die richtige Richtung, da es den Kfz-Verkehr und damit den Energieaufwand deutlich reduziert.



Der Zielpfad 2 sieht eine weiter gesteigerte Umverteilung zu Gunsten des Umweltverbundes vor. 2040 soll laut dieses Ziels der Kfz-Verkehr nur noch 50 % aller Wege ausmachen, während die andere Hälfte der Wege im Umweltverbund absolviert werden. Im Vergleich zu heute ist das ein Rückgang des Kfz-Anteils um fast ein Drittel. Im Gegenzug müssten sich der Anteil des ÖPNV und Radverkehrs verdreifachen auf jeweils 15 %. Der Fußverkehrsanteil würde auch hier leicht auf 20 % wachsen.

Trotz des um fünf Jahre längeren Zeithorizontes sind die notwendigen Veränderungen für solche eine Änderung des Modal Split gravierend. Deswegen wurde in der politischen und fachlichen Diskussion die zeitliche Erreichung des Ziels nicht festgeschrieben. Die 50:50-Aufteilung soll also z. B. für die Klimaneutralität 2045 angestrebt werden, jedoch nicht an ein konkretes Datum gekoppelt sein.



4. Entwicklungstrends und -perspektiven

Stadtentwicklung, Gesellschaft und Soziodemographie befinden sich in einem ständigen Wandel. Mobilitätsverhalten und Verkehr als ein Ausdruck des gesellschaftlichen Lebens werden daher von vielen Trends und Entwicklungen maßgeblich beeinflusst. Das Mobilitätskonzept für Bad Berleburg muss diese Trends und Entwicklungen miteinbeziehen, um Prognosen abschätzen sowie die Entwicklungslinien und darauf die Maßnahmen entsprechend anpassen zu können. Aus diesem Grund gibt im Folgenden zunächst eine Trendfortsetzung einen Ausblick darauf, wie sich Bad Berleburg entwickelt, wenn die aktuell zu beobachtenden soziodemographischen und verkehrlichen Entwicklungen in den nächsten Jahren sich weitestgehend konstant weiterentwickeln. Hierbei ist anzumerken, dass die überwiegende Anzahl vorhandener Prognosen auf dem Zieljahr 2040 basieren und daher für die Trendfortschreibung dieses Jahr als Zieljahr gewählt werden musste.

4.1. Trendprognose

Soziodemographie & Kohorten

Der demographische Wandel hat einen direkten Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. Eine schrumpfende Bevölkerung stellt andere Ansprüche an die Mobilitätsplanung als eine wachsende. Entsprechend ist die Prognose der Gesamtbevölkerung ein wichtiger Anhaltspunkt für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in der Stadt. Nach Daten der Landesdatenbank NRW (Bevölkerungsvorausberechnung 2021 bis 2050 (Gemeinden)) wird prognostiziert, dass die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2030 um 2,1 % abnehmen wird. Zudem wird sich der Trend weiter fortsetzen und die Einwohnerzahl im Jahr 2040 bereits um 2,9 % im Vergleich zum aktuellen (2023) Stand zurückgegangen sein. Hierbei muss jedoch betont werden, dass Prognosen unsicher sind. Insbesondere Migrationsbewegungen (z. B. ausgelöst durch Kriege oder Hungersnöte) können hier, mitunter sehr kurzfristig, dazu beitragen, dass die Realität von den Prognosen abweicht.

Ein weiterer wichtiger Anhaltspunkt für die Bestimmung des zukünftigen Verkehrsverhaltens ist die Verteilung der Bevölkerung über die Altersgruppen (und wie sie sich entwickelt). Der Rahmen des eigenen Mobilitätsverhaltens definiert sich insbesondere aus dem zur Verfügung stehenden Mobilitätsbudget und den Mobilitätsbedürfnissen aus der Lebenssituation einer Person bzw. eines Haushalts. So zeigen sich deutliche lebensphasenspezifische Unterschiede bei der Betrachtung des Mobilitätsverhaltens. Die ÖPNV-Nutzung ist vor allem bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen erhöht, auch Ältere nutzen tendenziell häufiger den ÖPNV. Die höchsten Pkw-Anteile sind vor allem in der Familienphase zu finden. Nimmt der Anteil von einzelnen Bevölkerungsgruppen zu, hat dies auch Einfluss auf den zukünftigen Modal Split.

Abbildung 3: Modal Split nach Altersgruppen (MiT 2017)²

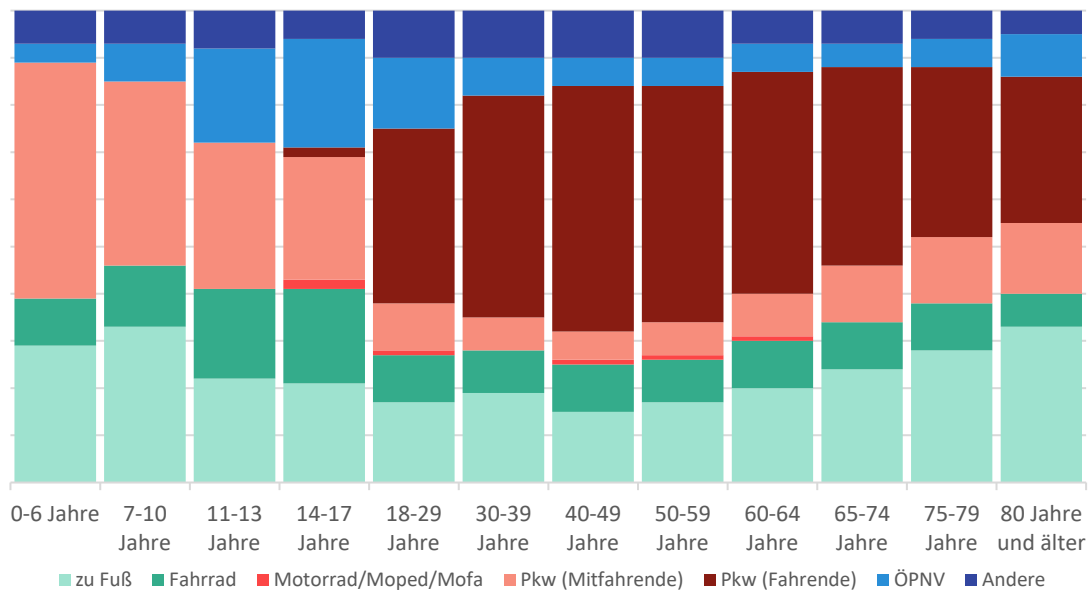
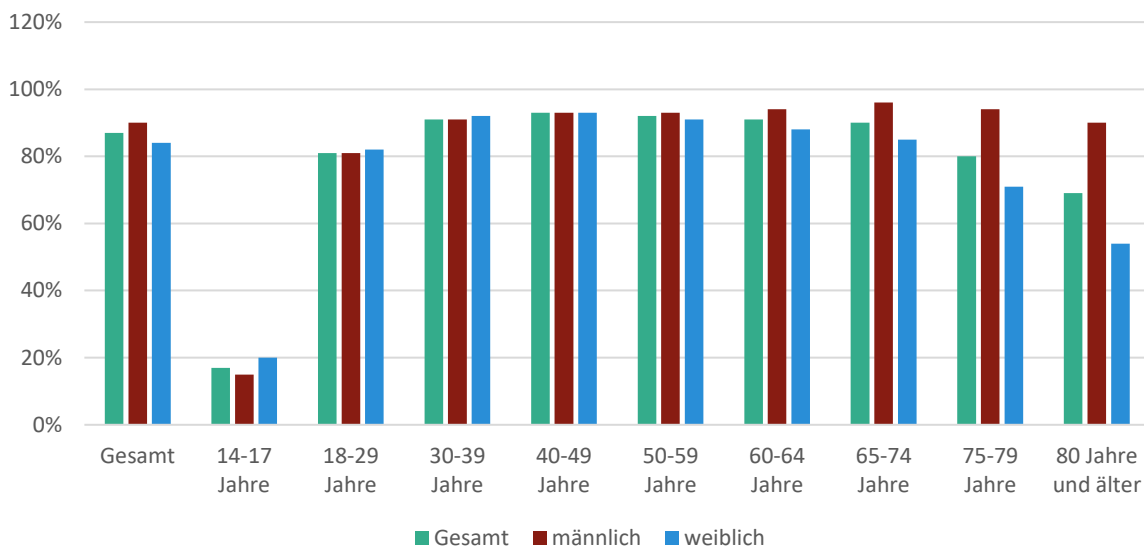


Abbildung 4: Geschlechterspezifische Unterschiede im Führerscheinbesitz nach Altersgruppen (MiD 2017)



Allerdings ist zwischen Alterseffekten (z. B.: Führerscheinbesitz bei Jugendlichen, körperliche Einschränkungen in den älteren Gruppen etc.) und Kohorteneffekten (Gruppen/Generationen mit ähnlichen Prägungen) zu unterscheiden. Die Mobilitätssozialisation hat einen maßgeblichen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten. So nimmt aktuell von Kohorte zu Kohorte die Pkw-Nutzung und der Führerscheinbesitz bei den 18- bis 24-Jährigen (vor allem bei Männern) ab. Zeitgleich kommen jedoch immer autoorientiertere Altersgruppen in das Rentenalter. Die Folge ist eine steigende Motorisierungsrate bei den älteren Altersgruppen, vor allem bei den Frauen. Die Zusammensetzung der Bevölkerung hat also Einfluss auf das Mobilitätsverhalten.






² Zu beachten: 2 % Pkw (-Fahrende) in der Altersgruppe der 14- bis 17-Jährigen durch begleitetes Fahren ab 17 Jahren.

Bevölkerungsdaten Bad Berleburg

Für Bad Berleburg wird von einer schrumpfenden Bevölkerung ausgegangen, in der der Anteil der jüngeren Altersgruppen abnimmt (siehe Bevölkerungsvorausberechnung 2021 bis 2050 IT.NRW). Besonders groß ist die Reduktion in der Gruppe der Auszubildenden und Studierenden sowie der Erwerbsfähigen. Zeitgleich wird eine deutliche Steigerung bei den über 65-Jährigen erwartet. Diese Entwicklungen lassen zunächst folgende Schlüsse für das Mobilitätskonzept zu:

Der Anteil der ÖPNV-affinen Gruppen (und der ÖPNV-Captives, also der Gruppen, die keinen Führerschein besitzen oder nicht über einen Pkw verfügen) nimmt ab. Auch ist eine leichte Abnahme in den radaffinen Altersgruppen festzustellen. Gleichzeitig steigt der Bedarf nach barrierefreier Gestaltung sowie nach aktiver Mobilität im Alter. So werden viele Pkw-affine Personen in den nächsten 10 Jahren im Rentenalter sein mit dem Anspruch, mobil zu bleiben.






Bevölkerungsdaten

	Gesamtbevölkerung 2030 Prognose (-2,1 %)
	Personen unter 18 Jahre (Schüler:innen) Prognose (-2,7 %)
	Personen 19 bis 24 Jahre (Auszubildende / Studierende) Prognose (-6,3 %)
	Personen 25 bis 64 Jahre (Erwerbsfähige) Prognose (-8,4 %)
	Personen 65 Jahre und älter (Erwerbsfähige) Prognose (+13,4 %)

Mobilitätstrends aus Erhebungen

Aus den Mobilitätserhebungen und Verkehrszählungen lassen sich deutliche Entwicklungen in der Mobilität ableiten, die auf eine Fortsetzung der Mobilitätsexpansion hinweisen. Auf Basis der MiD-Zeitreihe lässt sich festhalten, dass die Wegeanzahl (schwankt zwischen 3,1 und 3,4) und das Reisezeitbudget (zwischen 72 und 80 Minuten) in den vergangenen zwei Jahrzehnten nahezu konstant bleiben. Währenddessen steigen die Tagesdistanzen (von 33 km auf 39 km (2002-2017)) jedoch stetig an. Die Anzahl der zugelassenen Pkw (Kreis Siegen-Wittgenstein 2012: 704 Tsd., 2022: 780 Tsd.)³ nimmt weiter zu. Eine Trendumkehr ist bis 2030 nicht zu erwarten. Hingegen konnten an den BAST-Zählstellen in Bad Berleburg keine signifikanten Steigerungen im MIV-Verkehr festgestellt werden bzw. in den letzten Jahren sogar eine leichte Abnahme (2015: 5.488 Kfz/24 auf 2019: 5.503 Kfz/24 h auf 2021: 4.877 Kfz/24 h, Zählstelle 5301)⁴. Aktuell ist anzunehmen, dass sich nach leichter Abnahme in den Corona-Jahren, die Verkehrsmengen wieder auf dem Niveau der Vorjahre einpendeln. Allerdings nimmt der Lkw- und Logistikverkehr weiter zu (2015: 5,3 %, 2021: 6,1 %). Bis 2030 ist hier bei Trendfortschreibung von einem Zuwachs auszugehen.

Mobilitätsdaten

	Pkw-Dichte (Kfz pro 1.000 EW) (Kreis) Trendfortschreibung (Anstieg bis 2030, ca. 8%)
	Wegeanzahl + Reisezeitbudget (MiD) Trendfortschreibung (Stagnation)
	Tagesdistanzen (MiD) Trendfortschreibung (+5,5%)
	Lokaler Verkehr (BAST Zählstelle) Trendfortschreibung (Stagnation)
	Schwerlastverkehr (BAST Zählstelle) Trendfortschreibung (Anstieg bis 2030)

³ <https://www.it.nrw/sites/default/files/kommunalprofile/I05970.pdf>

⁴ <https://www.bast.de/DE/Verkehrstechnik/Fachthemen/v2-verkehrszaehlung/Verkehrszaehlung.html>

Folgeabschätzung Trends

Die Bevölkerungs- und Mobilitätsdaten deuten auf eine Zunahme der Verkehrsleistung um 2 % auf über 8 Mio. km im Personenverkehr bis 2030 hin. Allerdings ist eine Veränderung in Bezug auf die Tagesganglinien zu erwarten. Aufgrund des steigenden Anteils von Freizeitverkehren (weniger Erwerbstätige, Auszubildende, mehr Senior:innen) nehmen die pendelbedingten Belastungen in den Spitzenstunden ab. Hingegen sind deutliche Steigerungen in der Mittagszeit zu erwarten. In der Summe ist also davon auszugehen, dass die Verkehrsinfrastrukturen zwar über den Tag mehr belastet werden, jedoch Spitzenzeitkapazitäten im Netz frei werden.

Werden die Bevölkerungs- und Mobilitätstrends in Bezug auf die Verkehrsmittelnutzung betrachtet, ist zunächst festzuhalten, dass eine Abnahme des MIV in den kommenden Jahren ohne Maßnahmenlenkung nicht zu erwarten ist, stattdessen die Belastungen durch den ruhenden Verkehr aufgrund von steigenden Kfz-Zahlen zunehmen werden. Bis 2030 wird der Radverkehr soziodemographisch und trendbedingt weiter zunehmen, während der ÖPNV ohne Maßnahmenlenkung an Kund:innen verliert. Dies verdeutlicht den Bedarf, einerseits sichere Radverkehrsanlagen zu schaffen, andererseits neue (wahlfreie) Kundengruppen für den ÖPNV zu akquirieren.



Weitere Mobilitäts- und Gesellschaftstrends

Zu berücksichtigen ist dabei, dass sich nicht alle Mobilitätsentwicklungen auf Basis bestehender Daten bereits heute quantifizieren lassen, vielmehr sind die meisten Trends dynamische Prozesse.

Veränderung der Arbeitswelten

Gerade durch die Covid-19-Pandemie hat sich die Arbeitswelt noch einmal deutlich verändert und damit auch der berufsbedingte Verkehr. Homeoffice sowie flexiblere Arbeitszeitmodelle führen zu einer Entspannung der Spitzenstunden und Reduzierung der Anzahl der Pendelwege. Damit einhergehend ist aber auch eine weitere Entkopplung von Arbeitsplatz und Wohnort zu erwarten (steigende Distanzen pro Weg). Aufgrund des wachsenden Dienstleistungssektors und der Globalisierung der Arbeitswelt zeigt sich zudem, trotz der besseren technischen Möglichkeiten z. B. für Videokonferenzen, eine erhebliche Zunahme der Dienstreisen im vergangenen Jahrzehnt. Damit geht ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch dienstliche Wege einher.

Veränderung der Haushalte

Die gesellschaftlichen Entwicklungen (Individualisierung, Lebensstile etc.) führen zu kleineren Haushalten und einem daraus veränderten Mobilitätsverhalten. Grundsätzlich haben kleinere Haushalte eine geringere Pkw-Verfügbarkeit (Einkönerhaushalt: 59 %, Zweipersonenhaushalt: 89 % Pkw-Verfügbarkeit nach MiD 2017) und nutzen häufiger den Umweltverbund. Allerdings sinkt auch der Pkw-Besetzungsgrad. Vor allem der Freizeitverkehr, bei dem der Haushalt meist gemeinsame Wege zurücklegt, wird hiervon betroffen sein.

Veränderung des Freizeitverkehrs

Der Freizeitverkehr ist ein Ausdruck der gesellschaftlichen Entwicklung und daher besonders von gesellschaftlichen Trends (z. B. Individualisierung) betroffen. Die Zeitreihen weisen darauf hin, dass der Anteil des Freizeitverkehrs an den Wegen abnimmt, jedoch die Distanzen zunehmen (weniger häufig, aber intensiver). Besonders Fernreisen haben in den vergangenen Jahren dabei zugenommen.

Veränderung der Logistik und des Einkaufs

Das „Lager auf der Straße“ und „Just in Time“ sind zwei Trends, die den gewerblichen Verkehr in den vergangenen Jahrzehnten beschreiben. Der Kfz-Verkehr nimmt im gewerblichen Verkehr stark zu. Dies gilt auch für den Lieferverkehr, der teilweise private Einkaufswege ersetzt. Dies stellt gerade gewachsene Quartiere vor Herausforderungen, da der Bedarf an Kurzzeitparken deutlich zunimmt.

Veränderung der Fahrzeuggrößen

Die Fahrzeuggrößen nehmen zu. Pkw werden auch durch die Elektrifizierung schwerer, leistungstärker und größer. Dies hat Auswirkungen insbesondere auf den ruhenden Verkehr. Zusammen mit den steigenden Kfz-Zahlen ist zukünftig von deutlich höherem Parkdruck auszugehen.

Veränderung durch das Pandemiegeschehen

Die Nachwirkungen von Corona sind bis dato noch nicht abzusehen. Es ist jedoch bekannt, dass Mobilitätsverhalten stark durch Gewohnheiten geprägt ist und meist nur durch starke Lebensumbrüche geändert wird. Neben den individuellen Lebensumbrüchen (Ausbildung, Beruf, Familie) ist die Covid-19-Pandemie ein Einschnitt in das kollektive Leben gewesen und hat Verhaltensmuster in der Mobilität stark beeinflusst. So hat der ÖPNV durch die Covid-19-Pandemie stark an Bedeutung verloren, während die Individualmobilität deutlich (etwa im Modal Split) zulegen konnte. Dennoch sollten die Auswirkung neuer Möglichkeiten wie z. B. Homeoffice oder Videokonferenzen nicht unterschätzt werden. Zugleich hat das Quartier oder Dorf als Ort des Lebens gewonnen. Es ist also davon auszugehen, dass das neue, in der Coronazeit zur Routine gewordene Verhalten in vielen Bereichen als ein neuer Normalzustand betrachtet werden kann.

Klimawandel und Aufbruchstimmung?

Es zeigen sich auch Tendenzen eines Wertewandels in der Gesellschaft. Klimaschutzziele und -gesetze werden zwar mehrheitlich von der Bevölkerung mitgetragen, gleichzeitig gibt es aber starke Gegenbewegungen. Es besteht grundsätzlich ein hohes Bewusstsein für den Klimawandel, dass allerdings zwischen den Altersgruppen unterschiedlich stark ausgeprägt ist. Insbesondere bei den jungen Erwachsenen schlägt sich dies auch im Mobilitätsverhalten wieder (geringerer Pkw-Besitz, hoher Anteil am Umweltverbund, aber auch viele Fern- und Flugreisen). Nichtsdestotrotz muss festgehalten werden, dass derzeit kaum Mehrheiten für restriktive Maßnahmen (z. B. CO₂-Steuer, Pkw-Maut) vorhanden sind. Gleichzeitig ist eine freiwillige Verhaltensänderung in der Mobilität ohne äußere Einflüsse relativ unwahrscheinlich.

Ableitung aus der Trendprognose

2040 wird Bad Berleburg ohne weitere Eingriffe weiterhin stark vom Pkw geprägt sein. Während Emissionen durch technische Lösungen auch ohne stadtspezifische Maßnahmen reduziert werden, vergrößern sich die bereits bestehenden Probleme im Straßenraum. Dies betrifft insbesondere den ruhenden Verkehr (Zunahme Kfz pro Einwohner:innen, steigende Kfz-Größen). Positiv ist, dass die Tagesspitzen voraussichtlich abnehmen und somit Straßen seltener an ihre Kapazitätsgrenzen kommen. Dafür steigt die Belastung insbesondere in den Nebenzeiten. Durch die ansteigenden Liefer- und Schwerlastverkehre nimmt allerdings der Wirtschaftsverkehr zu, mit Auswirkungen sowohl auf das überörtliche Straßennetz als auch auf die Wohnquartiere.

Das Pedelec verzeichnet bereits starke Zuwächse in Bad Berleburg. Davon profitiert der Radverkehr als Gesamtes, sodass er leichte Zuwächse verzeichnen kann, ohne dass daraus große Verlagerungseffekte vom MIV resultieren. Der ÖPNV droht bei der Trendfortschreibung der Verlierer in Bad Berleburg zu werden. Gründe hierfür sind die veränderte Bevölkerungsstruktur (weniger junge Menschen, weniger Captives) sowie die Nachwirkungen der Covid-19-Pandemie.

Die älteren Altersgruppen werden in Bad Berleburg einen erheblichen Einfluss auf die Mobilitätsentwicklung haben.

4.2. Entwicklungsperspektiven

Aufbauend auf den Trendprognosen wurden verschiedene Entwicklungsperspektiven als mögliche Zukunftsbilder für die Stadt Bad Berleburg erarbeitet. Die Entwicklungsszenarien bilden eine Basis, um mögliche Ziele und Handlungsstrategien für die Mobilitäts- und Stadtentwicklung zu diskutieren.

4.2.1. Entwicklungsperspektive: Umweltverbund sowie Digitalisierung und rasante technische Veränderung des Mobilitätsbereiches

Zukunftsbild

Bad Berleburg ist digitale Vorzeigestadt im Kreis Siegen-Wittgenstein. Die Förderung der Digitalisierung hat die Nutzung aller Verkehrsmittel in Bad Berleburg beeinflusst. Die Fahrzeuge der Bevölkerung werden elektrisch aus regenerativen Energien bzw. mit Brennstoffzellentechnik angetrieben und können an vielen Orten im Stadtgebiet mit lokal erzeugtem Strom geladen werden. Neben dem eigenen Fahrzeug und den zentralen Buslinien steht den Berleburger:innen ergänzend ein autonom fahrendes On-Demand-Shuttle zur Verfügung. Das per App buchbare Fahrzeug fährt die einzelnen Dörfer an und ermittelt bereits bei Fahrtantritt eine optimale Routenwahl auf Basis der aktuellen Verkehrssituation auf den Straßen und weiterer Fahrgastwünsche. Die Fahrzeuge kommunizieren mit ihrer Umgebung, Ampelschaltungen und Geschwindigkeiten werden automatisiert geregelt, sodass die Straße optimal genutzt werden kann. Zuhause werden die Fahrzeuge in Zeiten, wo wenig Strom für andere Nutzungen (nachts) benötigt wird, geladen und dienen überdies als Energiespeicher für den Tag. Zudem ist das Autofahren durch die Automatisierung

und Vernetzung sicherer geworden. Unfälle haben deutlich abgenommen. Der ÖPNV ist deutlich komfortabler geworden: Apps, die auch Sharing-Lösungen beinhalten, erleichtern das Umsteigen, die Bezahlvorgänge und die Routenwahl.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Mit der Smart City Strategie und der Nachhaltigkeitsstrategie der Stadt Bad Berleburg (Global Nachhaltige Kommune NRW) wurden die Weichen gestellt, die Digitalisierung im Sinne der Verkehrsoptimierung zu nutzen. Die Entwicklungsperspektive zielt auf eine Fortführung und Intensivierung der Digitalisierungsstrategie ab. Sie setzt auf eine verkehrsmittelübergreifende Elektrifizierung und Digitalisierung des Verkehrs. Hierdurch können bspw. Emissionen gesenkt, bestehende Infrastrukturen optimal genutzt und Wegekettens vereinfacht werden. Dabei wird auf eine angebotsorientierte Verkehrsstruktur gesetzt. Der Pkw verbleibt das dominierende Verkehrsmittel. Herausforderungen in der Verlagerung auf den Umweltverbund auf Grund von Höhenunterschieden und weiten Wege zwischen den Dörfern sind weiterhin gegeben, können jedoch durch technologische Fortschritte teilweise verbessert werden. Besonders die höhere Reichweite von Pedelecs und autonom fahrende ÖPNV-Angebote können dazu beitragen.

Die Klimaziele können in Bad Berleburg vermutlich nicht vollständig erreicht werden bzw. sind stark vom Energiemix abhängig. Insbesondere die Ziele zur Verkehrsverlagerungen (vgl. Kapitel 3) können nicht erreicht werden. Komfort und Qualität des Kfz-Verkehrs werden deutlich steigen, während der ÖPNV besonders auf überregionalen Verbindungen weiterhin nicht konkurrenzfähig ist. So sollten Digitalisierung und Elektrifizierung zwar genutzt werden, jedoch nur als Teil einer Gesamtstrategie, die Verlagerungseffekte zugunsten des Umweltverbundes auslöst.

Die Realisierungschancen dieser Entwicklungsperspektive sind in der Summe als hoch einzuschätzen. Viele Ideen und Konzepte befinden sich bereits in der Umsetzung oder in der Diskussion. Die Entwicklungsperspektive entspricht zudem dem Trend der Mobilitätsexpansion (mehr attraktive, schnelle und einfache Mobilität) und somit dem derzeit gelebten Mobilitätsverhalten.

4.2.2. Entwicklungsperspektive: Lebenswerte Dörfer und starker Wirtschaftsstandort – aktive Bevölkerung gut vernetzt

Zukunftsbild

Die Gesundheit der Bevölkerung und die Lebensqualität innerhalb der Wohnumfelder und Dörfer stehen im Vordergrund der Mobilitäts- und Stadtplanung. Die Dorfzentren und die Innenstadt in Bad Berleburg sind im Sinne einer aktiven Mobilität aufgewertet. Flächen für Begrünung, Spiel und Begegnung sind durch den Rückbau von Stellplätzen oder Fahrbahnbreiten vorhanden, der Fuß- und Radverkehr ist bei allen Neuplanungen berücksichtigt. Das neu entwickelte Eins-A-Gelände im Zentrum ist hierfür ein Vorzeigeprojekt; es hat neue Aufenthaltsqualitäten im Stadtkern geschaffen und konnte die negativen Auswirkungen des Verkehrs im Umfeld minimieren. In der Innenstadt geht es nun schneller, sicher und komfortabel zu Fuß bzw. mit dem Rad zu den vorhandenen Nahversorgungseinrichtungen. In den begrünten Dörfern sind verkehrsberuhigte Ortsdurchfahrten und zentrale Mobilitäts-Hubs entstanden. An diesen können Lastenräder oder Nachbarschaftsautos für weitere Fahrten gewählt werden.

Nicht nur für ältere oder mobilitätseingeschränkte Menschen sind die durchgängigen barrierefreien und grünen Verkehrsachsen und zahlreichen Sitzgelegenheiten eine Möglichkeit für eine selbstbestimmte und

gesundheitsfördernde Mobilität, auch viele jüngere Menschen nutzen den öffentlichen Raum als Verweil- und Freizeitraum, der zum gemeinsamen Treffen oder Sporttreiben einlädt.

Durch die hohe Lebensqualität gilt Bad Berleburg in der Region als attraktiver Standort für Arbeitnehmende und Arbeitgebende. Zudem hat sich auch die Anbindung und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete und Innovationsstandorte mit allen Verkehrsmitteln und auch für den Gütertransport stark verbessert. Der Ausbau von Bus- und Bahn-Verbindungen und Radwegen zu den Gewerbegebieten hat dazu geführt, dass attraktive Alternativen für Pendler:innen bestehen. Der bereits heute große Anteil an Personen, die in Bad Berleburg wohnen und auch hier arbeiten, konnte somit weiter gesteigert und Pendelverkehr so auf den Umweltverbund verlagert werden. Die Liefer- und Entsorgungsverkehre der Gewerbestandorte erfolgen vorrangig mit emissionsarmen Fahrzeugen. Eine ausreichende Anzahl an Lkw-Stellplätzen in den Gewerbegebieten ist sichergestellt. Eine Verkehrssteuerung, die den Verkehr nicht nur flüssiger gestaltet, sondern ihn auch verringert, die intelligente Lenkung des Lkw-Verkehrs und insgesamt ein Rückgang der privaten Pkw-Alleinfahrten durch betriebliches Mobilitätsmanagement bieten die Möglichkeit, Infrastrukturen effizienter zu nutzen.

Gesamteinschätzung der Entwicklungsperspektive

Die Beteiligung zum Mobilitätskonzept hat deutlich gezeigt: Eine Umgestaltung der Straßenräume, eine höhere Priorisierung des Umweltverbundes und höhere Lebensqualität soll Ziel der kommenden Jahre sein. Um Bad Berleburg zu einem nachhaltig attraktiven Wohnstandort zu machen, bedarf es eines konsequenten Ausbaus der Nahmobilität, bestehend aus Fuß- und Radverkehr. Dazu ist in vielen Bestandsstraßen eine Neu- bzw. Umverteilung des Straßenraums notwendig. Für die Bereiche städtebaulicher Wohnentwicklungen sind die Bedarfe des Fuß- und Radverkehrs von vornherein einzubeziehen. Bei Gestaltungsmaßnahmen sollte im Idealfall von außen nach innen und nach der Aufteilung 30:40:30 (Seitenraum, Fahrbahn, Seitenraum) geplant werden. Vor allem die zentralen Ortsdurchfahrten im Stadtzentrum und auch in den Dörfern sind hier besonders wichtige Achsen. Dabei ist zu beachten, dass dieser Idealfall je nach vorhandener Baustruktur und Topografie in Bad Berleburg nicht immer erreicht werden kann. Er ist daher besonders bei Neubauvorhaben anzusetzen und ansonsten „so weit wie möglich“ anzustreben. Zudem sind die Vorgaben der technischen Regelwerke (z. B. RAS06) zu beachten. Im beengten Bestand kann daher auch eine Aufteilung von 20:60:20 akzeptiert werden.

Zudem bedarf es einer Strategie zur Verkehrssicherheitsarbeit, um schwachen Verkehrsteilnehmenden (Kinder, Jugendliche, Senioren, Mobilitätseingeschränkte) und ungeschützten Verkehrsarten (Fuß- und Radverkehr) objektiv und subjektiv sichere Mobilität zu ermöglichen. Dies gilt insbesondere im Umfeld von sensiblen Infrastrukturen (Schulen, Kitas, Senioreneinrichtungen, soziale Einrichtungen) und Einrichtungen, die der Erholung und der Freizeit dienen (z. B. Freibad, Sportplätze etc.)

Von größerer Bedeutung ist vor dem Hintergrund der angestrebten Verkehrs- und Mobilitätswende aber auch die Optimierung der regionalen Anbindung Bad Berleburgs durch den öffentlichen Verkehr. Auf Grund der eingleisigen Schienenstrecke sind Angebotssteigerungen im Busverkehr notwendig, um die Konkurrenzfähigkeit zum Kfz-Verkehr zu erhöhen. Dies ist lediglich durch deutliche Investitionssteigerungen (vor allem auch auf Bundes- und Länderebene) zu ermöglichen und erscheint auf Grund aktueller Tendenzen eher zweifelhaft.

In Hinblick auf die starken Binnenpendelbeziehungen innerhalb Bad Berleburgs sollten vor allem die bestehenden sowie die neuen Wohngebiete besser mit den Gewerbegebieten und Wirtschaftsstandorten im Stadtgebiet verknüpft werden. Das ist sowohl über gezielte Busverbindungen als auch über eine schnelle und komfortable Anbindung über Radverkehrsachsen möglich.

4.3. Zusammenführung Entwicklungsperspektiven und Trends

Die Trendprognose weist darauf hin, dass sich zukünftig in Bad Berleburg neue Spielräume (z. B. Entlastung der Spitzenstunde), aber auch neue bzw. wachsende Herausforderungen (sinkende Bevölkerung, Barrierefreiheit) ergeben, die eine Berücksichtigung im Mobilitätskonzept erfordern. Die Entwicklungsperspektiven, wenngleich sie sich in Einzelpunkten ergänzen, geben verschiedene Richtungen vor, die jeweils mit Maßnahmen hinterlegt werden können. Es zeigte sich, dass nicht eine Entwicklungsperspektive allein verfolgt werden sollte, sondern eher Ideen und Maßnahmen aus allen Themengebieten. Die Kernthesen der Entwicklungsperspektiven für die weitere Bearbeitung auf der Maßnahmenebene sind:

- Umwelt & Klimaschutz sollen eine zentrale Rolle spielen; vor allem Klimaschutzmaßnahmen, die zugleich die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner verbessern.
- Auf Basis der Entwicklungsperspektiven liegen in der Förderung der Nahmobilität für die Stadt Bad Berleburg die größten Handlungsspielräume zur attraktiveren Gestaltung der Mobilität in der Stadt. Besonders in der Straßenraumgestaltung und Verkehrsberuhigung liegen Potenziale.
- Restriktiv wirkende Maßnahmen für den Pkw-Verkehr sind während der Beteiligungsformate sehr kontrovers diskutiert worden. Da der eigene Pkw weiterhin eine wichtige Rolle in der täglichen Mobilität im ländlichen Raum spielt, sollten Restriktionen eher auf der Maßnahmenebene räumlich verortet und im Einzelfall geprüft werden.
- Barrierefreiheit und soziale Teilhabe müssen bis 2040 auch angesichts des schnell voranschreitenden demografischen Wandels final gesichert sein.
- Digitalisierung und Elektrifizierung sind Teil einer Gesamtstrategie, können aber allein nicht die Entwicklungsperspektive für Bad Berleburg sein.
- Wirtschaftliche Erfordernisse sind zu berücksichtigen, aber auch der Wirtschaftsverkehr muss sich den gesamtstädtischen Zielen unterordnen.

5. Maßnahmenentwicklung

Die Maßnahmenentwicklung leitet sich aus der Bestandsanalyse, dem Zielkonzept und den Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten ab. Zur Kategorisierung der Maßnahmen wurden diese in sechs Handlungsfelder unterteilt. Diese orientieren sich an der klassischen Aufteilung auf die vier Verkehrsmittel sowie einem Handlungsfeld zu Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie Straßenraumgestaltung und Verkehrssicherheit.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen bilden eine Sammlung an Maßnahmen, aus der in den nächsten Jahren regelmäßig ableit- (und umsetz-)bare Maßnahmen beschlossen werden können. Die Maßnahmensammlung kann in den nächsten Jahren der Umsetzung flexibel erweitert werden. Die Wirkung und Evaluierung der Maßnahmen spielen dabei eine große Rolle (vgl. Evaluationskonzept).

Die einzelnen Maßnahmen sind in Maßnahmensteckbriefen dargestellt. Die Steckbriefe enthalten weitere Informationen zum Hintergrund und zur Umsetzung. Dazu wurden die Maßnahmen jeweils hinsichtlich ihrer Priorität, Kostenklasse und dem Zeithorizont zur Umsetzung klassifiziert. Zudem werden Hinweise auf zu beteiligende Akteure gegeben.

Die Reihenfolge der Handlungsfelder und auch der Maßnahmen selbst stellt weder eine Hierarchie der Maßnahmen untereinander dar noch sind die Maßnahmen nur innerhalb des jeweiligen Handlungsfeldes wirksam.

5.1. Übersicht über die Maßnahmen

A | Radverkehr

1 Maßnahmenprogramm sichere, schnelle und komfortable Radwege

- 1.1 Radpendlerrouen und Umsetzung Radverkehrs-konzepte
- 1.2 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz außerorts
- 1.3 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz innerorts

2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten

3 Queren auf freier Strecke

4 Radabstellanlagen

B | Fußverkehr

1. Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege

- 1.1 Standards für Gehwege und Querungen entwickeln
- 1.2 Aufwertung zentraler Fußverkehrsachsen
- 1.3 Stärkung der Ortsdurchfahrten
- 1.3 Trennung und Aufwertung von Sammel- und Wohnstraßen

2. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

3. Programm „Barrierefreies Bad Berleburg“

4. Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt: Mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum

5. Kleinmaßnahmen, schnelle Mängelbehebung, Instandsetzung und Reinigung

C | ÖPNV & vernetzte Mobilität

1. Stadtweites „Mobilpüktchennetz“

2. Konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV

- 2.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung
- 2.2 On-Demand-Ridepooling
- 2.3 Neue Wege im öffentlichen Verkehr

3. Verbesserung der Haltestellen

- 3.1 Aufwertung und barrierefreier Ausbau aller Bus-haltestellen
- 3.2 Barrierefreier Ausbau und Modernisierung des Bahnhofs

4. Elektrifizierung des SPNV

D | Kfz-Verkehr

1 Ruhender Verkehr

- 1.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum
- 1.2 Geordnetes Parken in Wohngebieten
- 1.3 Parken bei Großveranstaltungen

2 Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Umweltbelastungen

- 2.1 Verkehrsberuhigung an Ortsdurchfahrten
- 2.2 Verkehrsberuhigung im Nebennetz
- 2.3 Reduzierung der Lärmbelastung

3 Optimierung von Lichtsignalanlagen

4 Förderung alternativer Antriebe, E-Ladepunkte

5 Nachhaltiger Wirtschaftsverkehr

- 5.1 Förderung eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs
- 5.2 Abstellflächen für Schwerverkehr

E | Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

1. Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung

2. Mobilitätsmanagement

- 2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement
- 2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement
- 2.3 Schulisches Mobilitätsmanagement

3. Öffentlichkeitsarbeit & Kommunikation

- 3.1 Öffentlichkeits- & Kampagnenarbeit zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes
- 3.2 Durchführung von Öffentlichkeitsaktionen und kontinuierlicher Beteiligung
- 3.3 Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals

F | Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

1. Innenstadtverkehrsführung

2. Verkehrssicherheitsarbeit

- 2.1 Ausbau der Verkehrsüberwachung
- 2.2 Durchführung von Sicherheitsaudits
- 2.3 Verkehrssicherheitskampagnen

5.2. Aufbau der Maßnahmensteckbriefe

Die im Bearbeitungsprozess entstandenen Maßnahmen werden im Folgenden in Steckbriefen erläutert. Neben der textlichen Erläuterung von Anlass, Hintergrund und Handlungsschritten sind den Maßnahmen charakteristische Merkmale zugeordnet, so dass schnell ersichtlich wird, wie diese Maßnahmen hinsichtlich dieser Aspekte einzuordnen sind.

Abbildung 5: Steckbrief, Seite 1

Maßnahmensteckbrief

Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet.

Lorem ipsum dolor sit amet, consetetur sadipscing elitr, sed diam nonumy eirmod tempor invidunt ut labore et dolore magna aliquyam erat, sed diam voluptua. At vero eos et accusam et justo duo dolores et ea rebum. Stet clita kasd gubergren, no sea takimata sanctus est Lorem ipsum dolor sit amet.



Zeitraumen – kurzfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Baustein 1
- Baustein 2
- Baustein 3

Priorisierung

Die Maßnahmen sind teilweise mit erheblichem finanziellem, personellem und organisatorischem Aufwand verbunden. Daher ist für eine effiziente Umsetzung eine Priorisierung angezeigt. Diese erfolgt zum einen nach gutachterlicher Einschätzung, insbesondere im Hinblick auf die Aspekte Beitrag zur Zielerreichung und Kosten-Nutzen-Verhältnis unter Berücksichtigung der notwendigen Ressourcen. Da die Priorisierung jedoch einen erheblichen Einfluss auf die inhaltliche Ausrichtung und die Wirkungsrichtung des Mobilitätskonzeptes besitzt, wurde die vorgeschlagene Priorisierung zum anderen intensiv im Abstimmungsprozess mit der Stadtverwaltung diskutiert und angepasst.

Die Priorisierung erfolgt grundsätzlich in drei Stufen: hoch, mittel, gering



Zeitraumen

Die Maßnahmen besitzen unterschiedliche Umsetzungsdauern sowie -horizonte. Zur Vereinheitlichung wurde der Planungszeitraum des Mobilitätskonzeptes in drei Abschnitte unterteilt:



Kostenklasse

Um den finanziellen Aufwand der Maßnahmen planen zu können, ist jeder Maßnahme einer von drei Kostenklassen zugeordnet. Die Abschätzung erfolgt dabei als eine Grobkostenschätzung. Insbesondere bei baulichen Vorhaben sind Kosten schwer abschätzbar und können von den hier dargestellten Werten abweichen. Zudem soll die Kostenklasse auch eine erste Einschätzung zu möglichen Folgekosten der zunächst oft konzeptionellen/strategischen Maßnahmen geben. So verursacht bspw. die Maßnahme „Weiterentwicklung eines ganzheitlichen, stadtweiten Radverkehrsnetzes“ nur sehr geringe Kosten in der Entwicklung des Netzes selbst, in der sich anschließenden Umsetzung von Baumaßnahmen entstehen jedoch außerordentlich hohe Kosten. Aus diesem Grund wird auch diese konzeptionelle Maßnahme bereits mit einer hohen Kostenklasse kategorisiert.

Um Scheingenauigkeiten zu vermeiden, werden keine konkreten Zahlen benannt, die Werte sind eher als grobe Richtwerte zu verstehen und die Kategorisierung erfolgt vor allem zur Ausdifferenzierung der Maßnahmen untereinander. Eine grobe Zuordnung erfolgt wie folgt:

€	geringe Kosten:	ungefähr bis 100.000€
€€	mittlere Kosten:	ungefähr 100.000 € bis 500.000 €
€€€	hohe Kosten:	ungefähr ab 500.000 €

Zudem sind weitere Hinweise auf zu beteiligende Akteure sowie auf Schnittstellen mit anderen Planungen aufgenommen. Wenn für eine Maßnahme Zielkonflikte vorliegen, sind diese ebenso aufgeführt. Einige Steckbriefe beinhalten darüber hinaus weitere Hinweise zur Umsetzung sowie Verortungen und ggf. Anhänge in Form von Karten.

Abbildung 6: weitere Informationen des Steckbriefs

<p>Beteiligte Akteure</p> <ul style="list-style-type: none"> • Akteur 1 • Akteur 2 • Akteur 3 	<p>Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schnittstelle / Maßnahme 1 • Schnittstelle / Maßnahme 2 • Schnittstelle / Maßnahme 3
<p>Mögliche Zielkonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konflikt 1 • Konflikt 2 • Konflikt 3 	
<p>Weitere Hinweise</p>	
<p><i>Ggf. Verortung der Maßnahmen</i></p>	
<p><i>Ggf. Anhang</i></p>	

A | Handlungsfeld Radverkehr

Der Radverkehr ist eine tragende Säule des Umweltverbundes. Mit dem Fahrrad können günstig und individuell kurze bis mittlere Distanzen zurückgelegt werden. Ein hoher Radverkehrsanteil trägt zum Klimaschutz bei, reduziert Lärm- und Schadstoffemissionen und den Flächenverbrauch, steigert die selbstständige Mobilität und stärkt die Gesundheit der Radfahrer:innen. Zusätzlich bietet das Fahrrad eine im Vergleich zum motorisierten Verkehr deutlich kostengünstigere Mobilität und sichert so gesellschaftliche Teilhabe. Daher ist der Radverkehr neben dem Fußverkehr das einzige Verkehrsmittel, das einen volkswirtschaftlichen Gewinn bei der Nutzung schafft und keine Belastung für die Gesellschaft verursacht. Städte und Regionen mit einem hohen Radverkehrsanteil belegen regelmäßig die oberen Ränge bei der Bewertung der Lebensqualität. Aus diesen Gründen bietet der Radverkehr das Potenzial, die Erreichbarkeit innerhalb Bad Berleburgs klimafreundlich und nachhaltig zu sichern, und sollte weiter gestärkt werden. Die Stadt Bad Berleburg hat diesen Trend erkannt. Mit den Radverkehrskonzepten des Kreises Siegen-Wittgenstein und der Region Wittgenstein bestehen umfangreiche und langfristige Ausbaupläne für ein gutes Radwegenetz. Diese Pläne wurden zum Teil schon umgesetzt bzw. befinden sich in der Umsetzung. Zu nennen sind hier z. B. die Markierung von Schutzstreifen, der Ausbau von Wirtschaftswegen und die Neuplanung des Radwegs an der B 480 zwischen Raumland und Bad Berleburg.

Fahrräder und die Radverkehrsplanung haben sich in den vergangenen Jahren dynamisch entwickelt. Vor allem Pedelecs sind in Mittelgebirgsregionen wie Bad Berleburg ein nicht zu unterschätzender Fortschritt. Sie erschließen weitere Strecken, größere Steigungen und eine sehr vielfältige Nutzergruppe. Ganz konkret: durch die elektrische Unterstützung kommt das Fahrrad in Bad Berleburg im Alltag an und kann zum Beispiel aus den Dörfern in die Stadt zur Arbeit oder Schule in akzeptabler Zeit genutzt werden.

Damit viele Menschen die verbesserten technischen Möglichkeiten nutzen, muss die Verkehrsplanung in Vorleistung gehen. Im Sinne der Angebotsplanung ist eine systematische Schließung von Netzlücken dringend notwendig. Erst durch genügend und durchgehende Radwege, Radfahrstreifen etc. können die Menschen zum Radfahren bewegt werden.

Umfragen in Städten mit hohem Radverkehrsanteil zeigen, dass die Einwohnenden dort das Fahrrad größtenteils nicht aus Idealismus nutzen, sondern weil es eine schnelle, komfortable und gesunde Mobilitätsmöglichkeit darstellt. Damit das Fahrrad in Bad Berleburg eine vergleichbar pragmatische Mobilitätsoption wird, sind vor allem in drei Bereichen umfangreiche Maßnahmen notwendig:

- **Infrastruktur:** Ein sicheres und komfortables Netz ohne Lücken ist die Basis des Radverkehrs. Aufgrund der vielfältigen Typen von Nutzenden gilt es, den Wunsch nach subjektiver Sicherheit und Leichtigkeit mit einer hohen Reisegeschwindigkeit zu vereinen. Ziel ist es, eine Infrastruktur zu schaffen, die für möglichst alle Nutzenden geeignet ist. Dafür muss die Infrastruktur nicht nur die objektiven Bedingungen der Regelwerke erfüllen, sondern auf subjektiver Ebene einladend, erkennbar, fehlerverzeihend, intuitiv und verständlich sein. Ganz entscheidend ist zudem die Reisegeschwindigkeit, die nicht zu weit hinter das Auto zurückfallen darf.
- **Fahrradparken:** sichere Fahrrad-Abstellplätze bilden den Start und das Ziel jeden Weges. Während des Parkens sollen sie das Fahrrad bestmöglich vor Diebstahl und Witterungseinflüssen schützen. Fehlende Abstellmöglichkeiten im Straßenraum stellen dabei genauso wie schwer zugängliche Fahrradkeller am Wohnort ein Nutzungshemmnis dar.
- **Service & flankierende Angebote:** Serviceangebote wie Radservicestationen, die Beleuchtung von Radwegen sowie saubere Radwege ohne Scherben, Laub oder Schnee bieten Radfahrenden ganzjährig sorgenfreies Fahren und ein verlässliches Verkehrsmittel.

Folgende Maßnahmen wurden in das Handlungsfeld A „Radverkehr“ aufgenommen:

A | Radverkehr

- A1 Maßnahmenprogramm Radverkehr - sichere, schnelle und komfortable Radwege**
- A1.1 Radpendlerrouten und Umsetzung Radverkehrskonzepte
- A1.2 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz außerorts
- A1.3 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz innerorts
- A2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten**
- A3 Querern auf freier Strecke**
- A4 Radabstellanlagen (mittelfristig)**

A1 Maßnahmenprogramm sichere, schnelle und komfortable Radwege

A1.1 Radpendlerrouten und Umsetzung Radverkehrskonzepte

Radpendlerrouten sind im Radverkehrskonzept des Kreises Siegen-Wittgenstein vorgesehen. Sie verbinden Bad Berleburg mit den Nachbarstädten und den Dörfern. Sie sollen vor allem den Weg zur Arbeit oder zur Schule beschleunigen und dafür prioritär ausgebaut werden. Das ergänzende Haupt- und Nebennetz des Kreises erschließt noch mehr Dörfer von Bad Berleburg und soll es ermöglichen, aus allen Dörfern zügig und sicher in die Innenstadt, zur Arbeit, Schule und zum Einkaufen zu kommen. Dieses Netz zu bauen, erfordert ein systematisches und langfristig orientiertes Ausbauprogramm aller Straßenbaulastträger. Die Stadt Bad Berleburg ist dazu in intensiven Gesprächen und Planungen mit allen beteiligten Baulastträgern und wird in dem Prozess vom Kreis Siegen-Wittgenstein unterstützt. In der Umsetzungsplanung wird es gegenüber den Planungen noch zahlreiche Anpassungen geben müssen, um Grunderwerb, Umweltschutzauflagen und zwischenzeitliche Änderungen der Regelwerke und rechtlichen Vorgaben zu berücksichtigen.



Quelle: Planersocietät, Radweg außerorts; Möhnesee

Zeitraumen - langfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Prüfung der Umsetzbarkeit der geplanten Routen (Umweltschutz, Topografie, Grunderwerb)
- Prüfung von Alternativrouten auf Nebenstraßen, die z. B. im Rahmen des Bürgerradwegeprogramms ausgebaut werden können
- Bereitstellung personeller und finanzieller Ressourcen für Planung und Bau der Radwege
- Enge Abstimmung mit allen anderen Straßenbaulastträgern

Beteiligte Akteure

- Stadt Bad Berleburg
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- Land NRW
- Bund

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Radverkehrskonzept Kreis Siegen-Wittgenstein
- Radverkehrskonzept Region Wittgenstein/Stadt Bad Berleburg

Mögliche Zielkonflikte

- Natur- und Umweltschutz wegen der Neuversiegelung
- Grundstückseigentümer wegen des Grunderwerbs

Verortung der Maßnahmen

Die Maßnahmen sind in den Radverkehrskonzepten dargelegt und im Detail verortet.

Bereits konkreter geplante Maßnahmen finden sich außerdem unter A1.1 und A1.3

A1.2 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz außerorts

Der Bau von guten Radwegen ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass mehr Bad Berleburger:innen und Besucher:innen mit dem Fahrrad fahren. Dieser Prozess ist an vielen klassifizierten Straßen außerorts mit den Radverkehrskonzepten des Kreises und der Stadt Bad Berleburg bereits angestoßen worden. Bis alle Radwege fertig sind, wird es jedoch noch viele Jahre dauern.

Parallel läuft der Ausbau von parallelen multifunktionalen Wirtschaftswegen mit Asphaltdecken, um das alltägliche Radfahren, schneller, sicherer und komfortabler zu machen. Hier liegt ein besonderer Fokus darauf, die Dörfer besser mit den Schulen zu verbinden, um so die Schulwege zeitnah sicherer zu machen.

Als Zwischenlösung zur kurzfristigen Verbesserung der Situation gibt es seit 2024 in NRW nach Verkehrsversuchen die Möglichkeit, Schutzstreifen auch außerorts zu markieren. Diese sollen das Radfahren auf der Fahrbahn verdeutlichen und zu mehr Rücksichtnahme führen. Der Einsatz ist allerdings an starke Auflagen gebunden und muss im Einzelfall geprüft werden.



Quelle: Planersocietät, Verkehrsversuch Reyerdingstiege Rhede

Zeitraumen - langfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Systematische Prüfung der Netzlücken und der Alternativstrecken auf ihre Eignung
- Wahl des geeigneten Mittels (Radweg, Wirtschaftsweg, Schutzstreifen) anhand der örtlichen Voraussetzungen
- Intensive Abstimmungen mit den Straßenbaulastträgern, dem Kreis Siegen-Wittgenstein und der Straßenverkehrsbehörde

Beteiligte Akteure

- Stadt Bad Berleburg
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- Land NRW
- Bund

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Radverkehrskonzept Kreis Siegen-Wittgenstein
- Radverkehrskonzept Region Wittgenstein/Stadt Bad Berleburg

Mögliche Zielkonflikte

- Grunderwerb und Neuversiegelung von Flächen für Radwege
- Mögliche Konflikte mit der Land- und Forstwirtschaft durch Flächenkonkurrenz und auf (privaten) Wirtschaftswegen
- Schutzstreifen außerorts sind ggf. ein Gegenargument zum Bau von richtigen Radwegen

Verortung der Maßnahmen

Die Verortung der Maßnahmen ergibt sich vor allem aus den bestehenden Radverkehrskonzepten⁵. Folgend sind einige konkretere und zum Teil umsetzungsreife Projekte aufgeführt. Außerdem folgen die nach Abschluss der Radverkehrskonzepte neu hinzugekommenen und zu prüfenden Strecken für Schutzstreifen außerorts.

Ausbau von multifunktionalen Wirtschaftswegen

- ID502 Ausbau des Wirtschaftswegs Richstein, Alternative zur L903, Baulast Stadt (2024)
- R_ID200 Ausbau des Wirtschaftswegs Raumland-Hemschlar, Alternative zur B480, Baulast Stadt (2024/25)
- R_ID337 Ausbau des Wirtschaftswegs Alertshausen-Teiche, Baulast Stadt (2024/25)
- ID578, ID580, ID867 Ertüchtigung der asphaltierten Strecken des Eder-Radwegs

Neu- und Ausbau von Radwegen

- ID151/827/125 Radpendlerroute B 480 Planfeststellungsverfahren; Baulast: Bund
- ID161 L 553 Dotzlar – Arfeld als Bürgerradweg, Baulast Land NRW
- ID2137 Radweg Schüller bis Dönges Hof oder Dödesberg Ausbauplanung B480 Schüller bis Abzweig L718; Baulast: Bund
- ID147 Berghausen bis K 47 Altmühlbachtal – Ausbau einseitiger Gehweg zu gemeinsamen Rad-Gehweg, Baulast: Land NRW
- ID287 Lückenschluss Stöppelsweg, Ausbau Gehweg zu gemeinsamen Rad-Gehweg oder beidseitigem Rad-/Gehweg mit Querungsstelle auf ID813, Baulast: Land NRW
- R_ID5 L 718 Lenne-Meckhausen, vereinfachter Neubau eines Radwegs wegen vorhandener Seitenstreifen, Baulast: Land NRW

⁵ <https://planersocietaet.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=fd63237be21d49c0ad6849060bab55e0>

Schutzstreifen außerorts

Anhand der Anforderungen aus Fahrbahnbreite ($\geq 7,5$ m) und Kfz-Menge ($\leq 4.000/\text{Tag}$) eignen sich folgende Straßen außerorts mindestens in Abschnitten für beidseitige Schutzstreifen oder einseitige Schutzstreifen bergauf mit Piktogrammketten bergab:

- R_ID63 Meckhausen Lückenschluss Eder-Radweg und Wirtschaftsweg Freizeitnetz
- ID878 K 45 Hemschlar-Radweg Altenberg (R_ID200), Erweiterung des angeordneten Schutzstreifens innerorts (ID877)
- ID879 K45 Rinthe-Radweg Altenberg (R_ID200), Erweiterung des angeordneten Schutzstreifens innerorts (ID122)
- ID832 Sassenhausen bis K46, Erweiterung des geplanten Schutzstreifens innerorts (ID831)
- ID147 Alternative zum Ausbau Radpendlerroute
- ID287 Alternative zum Ausbau Radpendlerroute

Alle genannten Strecken müssen weiter auf Ihre Eignung geprüft werden, z. B. ob starke Kurven oder Kuppen oder eine zu hohe Kfz-Geschwindigkeit (> 70 km/h) Schutzstreifen ausschließen. In einem zweiten Schritt kann geprüft werden, ob die Geschwindigkeit auf 70 km/h gesenkt werden kann. Alle Anordnungen von Schutzstreifen außerorts sind außerdem Einzelfallentscheidungen der Straßenverkehrsbehörden und müssen von den zuständigen Baulastträgern durchgeführt werden. Die Stadt Bad Berleburg kann aber den Anstoß zur Markierung geben.

A1.3 Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz innerorts

Wie außerorts sind auch innerorts gute Wege für den Radverkehr die Grundvoraussetzung für mehr Radfahrende. Besonders an Hauptverkehrsstraßen wird deswegen intensiv an einer Umsetzung der Radverkehrskonzepte gearbeitet. Dort, wo es möglich ist, werden bauliche Radwege errichtet. Nicht an allen Hauptverkehrsstraßen können wünschenswerte Radwege kurzfristig gebaut werden; schlimmstenfalls kann aus Platzgründen sogar nicht gebaut werden. Deswegen sind als Maßnahme häufig Schutzstreifen vorgeschlagen worden und z. B. auf der Sählingstraße in Bad Berleburg oder in Berghausen schon markiert. Diese Maßnahmen sind bereits in den Radverkehrskonzepten des Kreises und der Stadt Bad Berleburg enthalten. Häufig sind jedoch auch die Breitenvoraussetzungen ($\geq 7,5$ m) dafür nicht gegeben. Als Zwischenlösung zur kurzfristigen Verbesserung der Situation gibt es seit 2023 in NRW nach erfolgreichen Verkehrsversuchen die Möglichkeit, Piktogrammketten auf der Fahrbahn zu markieren. Sie bestehen aus aufeinanderfolgenden Fahrradpiktogrammen, verdeutlichen das Radfahren auf der Fahrbahn und führen messbar zu mehr Rücksichtnahme und gegenseitiger Akzeptanz. Für mehr Akzeptanz ist aber auch eine intensivere Öffentlichkeitsarbeit notwendig, um die Regelungen nachvollziehbar zu kommunizieren.



Quelle: Planersocietät

Zeitraumen - langfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Systematische Prüfung der in Frage kommenden Streckenabschnitte
- Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern und der Straßenverkehrsbehörde
- Prüfung der Möglichkeit, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zu senken

Beteiligte Akteure

- Stadt Bad Berleburg
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- Land NRW
- Bund

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Radverkehrskonzept Kreis Siegen-Wittgenstein
- Radverkehrskonzept Region Wittgenstein/Stadt Bad Berleburg

Mögliche Zielkonflikte

- Flächenverfügbarkeit – Konflikte mit parkenden Kfz und ruhenden
- Piktogrammketten und Schutzstreifen ggf. Gegenargument zum Bau von richtigen Radwegen

Verortung der Maßnahmen

Neu- und Ausbau von Radwegen

- ID174 B480 Radpendlerroute zwischen Raumland und Bad Berleburg (2024/25); Baulast: Bund
- ID871/465 Wisentknoten bis Nordknoten, Variantenplanung vorhanden; Baulast: Stadt Bad Berleburg

Schutzstreifen/Radfahrstreifen

- ID374/574 Ausbau Limburgstraße mit Radfahrstreifen, (2025/26); Baulast Stadt Bad Berleburg

Piktogrammketten

Sinnvoll und erlaubt sind Piktogrammketten vor allem auf Hauptverkehrsstraßen in den Ortsdurchfahrten, z. B.

- Poststraße in Bad Berleburg
- Sählingstraße Bad Berleburg (ergänzend nur bergab)
- Dotzlarer Hauptstraße in Dotzlar
- Dorfstraße in Allertshausen

Auch Kombinationen aus Schutzstreifen bergauf und Piktogrammketten bergab sind bei entsprechenden Fahrbahnbreiten ab 6,0 m sinnvoll. Sinnvoll ist in jedem Fall die Senkung des Tempos auf 30 km/h, um Kfz- und Radverkehr verträglich gemeinsam führen zu können.

Alle genannten Strecken müssen weiter auf Ihre Eignung geprüft werden und sind als Einzelfallentscheidungen durch die Straßenverkehrsbehörde festzulegen.

A2 Führung an (signalisierten) Knotenpunkten

Kreuzungen, Einmündungen und Querungen sind potenzielle Gefahrenstellen für alle Verkehrsarten. An ihnen kreuzen sich verschiedene Verkehrsströme und es kann durch Unaufmerksamkeit oder Fehlverhalten zu Unfällen kommen. Menschen auf dem Rad und zu Fuß sind bei diesen Unfällen besonders gefährdet, da sie keine Knautschzone besitzen. Das Ziel ist deswegen die sichere Gestaltung von Kreuzungsbereichen in Bad Berleburg. Dazu gehören z. B. gute Sichtbedingungen, angepasste Geschwindigkeiten und klare Regelungen. Außerdem soll der Radverkehr (und Fußverkehr) weniger lange an Kreuzungen warten und durch mehr und bevorrechtigte Querungsmöglichkeiten schneller und direkter an das Ziel kommen. Besonders bei Fahrradstraßen (z. B. Mühlwiese?) und Stellen, wo Radwege innerorts Nebenstraßen queren (z. B. am Sportfeld), sind außerdem Bevorrechtigungen der Radwege sinnvoll und sicher.



Quelle: Planersocietät, Radweg innerorts; Dortmund

Zeitrahmen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Analyse des Problems für den Radverkehr: Sicherheit, Nachvollziehbarkeit, Schnelligkeit
- Einordnung der Kreuzung/der Querung in den Netzzusammenhang und die Wichtigkeit für alle Verkehrsarten
- Angepasste Variantenentwicklung für verschiedene Problemfelder wie Ampeln, Sichtbeziehungen, Vorrang etc.
- Abschätzung der Wechselwirkungen mit anderen Verkehrsarten
- Ggf. Verkehrsversuch zum Test der neuen Regelung
- Auswahl einer Vorzugsvariante
- Umbau der Kreuzung oder der Querungsstelle

Beteiligte Akteure

- Stadt Bad Berleburg
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- Land NRW
- Bund

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Radverkehrskonzept Kreis Siegen-Wittgenstein
 - Radverkehrskonzept Region Wittgenstein/Stadt Bad Berleburg
-

Mögliche Zielkonflikte

- Senkung der Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs zur Sicherung von Knotenpunkten
 - Reduzierung des Fahrbahnparkens vor Knotenpunkten zur Verbesserung von Sichtbeziehungen
 - Umgewöhnungszeit bei Umkehrung von Vorfahrtverhältnissen erforderlich
-

Verortung der Maßnahmen

Die Maßnahmen orientieren sich am Netzentwurf der Radverkehrskonzepte.

A3 Querungen auf freier Strecke

Zur Ergänzung der neuen Radwege, die für viele Strecken außerorts in Bad Berleburg geplant sind, sollen sichere Querungen das Radfahren beschleunigen und sicherer machen. Vor allem bei der Querung von Hauptverkehrsstraßen sind dazu Querungshilfen außerorts sinnvoll. Bei weniger befahrenen Straßen reichen auch gut ausgebaute Querungssicherungen, wie in der Abbildung unten zu sehen.

Gegenüber multifunktionalen Wirtschaftswegen kann auch eine Bevorrechtigung sinnvoll und umsetzbar sein.



Quelle: Planersocietät, Radweg außerorts; Iserlohn

Zeitraumen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Querungsbedarf ermitteln
- Vorrang für den Radverkehr wünschenswert und möglich?
- Geeignete Querungsform auswählen
- Abstimmung mit Straßenbaulastträgern

Beteiligte Akteure

- Stadt Bad Berleburg
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- Land NRW
- Bund

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Radverkehrskonzept Kreis Siegen-Wittgenstein
- Radverkehrskonzept Region Wittgenstein/Stadt Bad Berleburg

Mögliche Zielkonflikte

- Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs
- Umsetzbarkeit gemäß rechtlichen Vorgaben/Stand der Technik

Verortung der Maßnahmen

Die Maßnahmen orientieren sich am Netzentwurf der Radverkehrskonzepte.

A4 Radabstellanlagen und Fahrradparken

Mehr Bad Berleburger:innen sollen Fahrrad fahren. Dazu müssen sie das Fahrrad am Wohnort und am Zielort diebstahlsicher und am besten wettergeschützt parken können. Es braucht deswegen überall mindestens sichere Anlehnbügel, an die die Fahrräder angeschlossen werden können. Dort, wo Fahrräder länger geparkt werden, sind auch Überdachungen, Fahrradboxen oder größere Schließanlagen sinnvoll. Auch Lastenräder, Gespanne mit Anhängern und Spezialfahrräder müssen sicher geparkt werden können. Neben den öffentlichen Fahrradparkmöglichkeiten soll es auch bei Firmen, Geschäften und Mietwohnungen genug gutes Fahrradparken geben. Das Fahrradparken im privaten Bereich kann entweder über eine mögliche Stellplatzsatzung oder gute Beispiele und Beratung durch die Stadt Bad Berleburg gefördert werden.



Quelle: Planersocietät

Zeiträumen - kurzfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Bestimmung der Parkzeit: kurz, mittel, lang
- Abschätzung der Nachfrage und Anzahl an Parkmöglichkeiten
- Abschätzung der Verteilung der Fahrradtypen: Fahrräder Lastenräder, Anhänger, Spezialräder
- Bestimmung des Basis-Ausstattungsstandards: Anlehnbügel, Anlehnbügel mit Überdachung, Fahrradboxen, Sammelschließanlagen, Radstation
- Hinzufügen zusätzlicher Ausstattungselemente: E-Lademöglichkeit, Reparaturstation, Schlauchautomat, Schließfächer, Photovoltaik etc.
- Anpassung der Stellplatzsatzung für private Akteure mit Mindeststandards zum Fahrradparken
- Ansprache privater Akteure: Firmen, Einzelhandel, Wohnungsgesellschaften und Vermieter:innen; alternativ Berücksichtigung in möglicher Stellplatzsatzung

Beteiligte Akteure

- Stadt Bad Berleburg
- ZWS
- Gewerbetreibende
- Arbeitgeber:innen
- Wohnungsgesellschaften
- Private Vermieter:innen

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Radverkehrskonzept Kreis Siegen-Wittgenstein
- Radverkehrskonzept Region Wittgenstein/Stadt Bad Berleburg

Mögliche Zielkonflikte

- Umverteilung von Flächen des Kfz-Verkehrs für Fahrradparkmöglichkeiten erforderlich
- Nicht überall genug Platz für neue Fahrradparkmöglichkeiten vorhanden
- Nicht alle Radabstellanlagen passen gut in die Stadt, ggf. Konflikte mit Denkmalschutz (Schlossberg!)
- Dezentale Glasüberdachungen sind häufig durch Vandalismus gefährdet

Verortung der Maßnahmen

Anlehnbügel – Basisstandard für das sichere Parken aller Fahrradtypen

- Alle Bushaltestellen der Stadtbuslinien
- Möglichst vor jedem Geschäft
- Verteilt in der Innenstadt - Planungen laufen für geförderte Fahrradparker, z. B. Marktplatz, Sparkasse, Park



Anlehnbügel mit Überdachung – längere Parkdauer

- Alle Schulen
- Wichtige Haltestellen regionaler Buslinie/Schnellbuslinie
- Supermärkte
- Bei Firmen und anderen Arbeitgeber:innen
- Eingangsbereiche zur Fußgängerzone und zum Markt
- Geplante Mobilpünktchen



Fahrradboxen

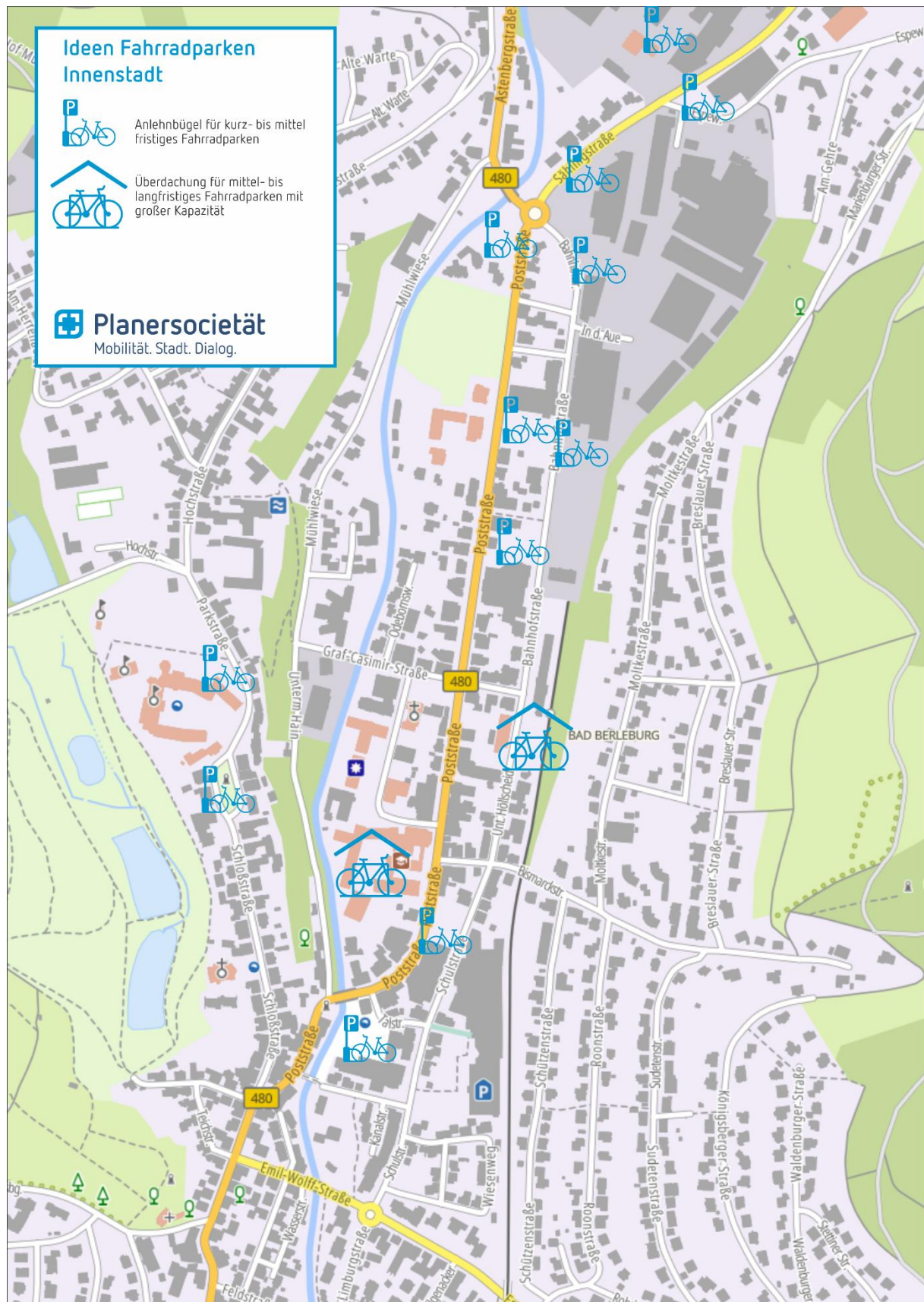
- Mobilstation Bahnhof/ZOB
- Innenstadt für Mitarbeiter:innen des Einzelhandels
- Ggf. im Innenstadtbereich für Lastenräder und Spezialräder
- Ggf. geplante Mobilpünktchen



Sammelschließanlagen

- Ggf. Schulen bei erhöhtem Diebstahlrisiko
- Ggf. Rathaus und andere Arbeitgeber:innen





B | Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

Zufußgehen ist die natürlichste und häufigste Fortbewegungsart, denn nahezu auf jedem Weg wird mindestens eine Teilstrecke zu Fuß zurückgelegt. Es fördert nicht nur die eigene Gesundheit, sondern findet insbesondere ohne schädliche Umweltbelastungen statt. Im Gegensatz zu anderen Fortbewegungsformen ist das Zufußgehen kostenfrei und daher für alle Bevölkerungsschichten unabhängig vom Einkommen möglich. Gleichzeitig ist das Zufußgehen gesund, sichert die selbstständige Mobilität vor allem für Gruppen wie Kinder, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen und nimmt vor dem Hintergrund einer alternierenden Gesellschaft eine immer wichtigere Rolle ein. Gute Fußverkehrs- und Nahmobilitätsmöglichkeiten tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und eröffnen Standortvorteile für Handel, Gastronomie und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität und Attraktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehr-Wert“ einer Kommune aus.

Zu berücksichtigen sind die unterschiedlichen Zielgruppen (z. B. Kinder/Jugendliche/Menschen im Rentenalter, körperlich beeinträchtigte Personen, Spaziergänger:innen, Sportler:innen, Kund:innen), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen.

Tabelle 1: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit

B Fußverkehr und Barrierefreiheit	
B1	Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege
B1.1	Standards für Gehwege und Querungen entwickeln
B1.2	Aufwertung Fußachsen
B1.3	Verbesserung der Barrierefreiheit
B1.4	Trennung und Aufwertung von Sammel- und Wohnstraßen
B2	Verbesserung der Querungsmöglichkeiten
B3	Programm „Barrierefreies Bad Berleburg“
B4	Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt – Mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum
B5	Kleinmaßnahmen, schnelle Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung

B1 Maßnahmenprogramm Fußverkehr – barrierearme, sichere und attraktive Fußwege

B1.1 Standards für Gehwege und Querungen entwickeln

Zu den wesentlichen Merkmalen der Fußverkehrsinfrastruktur zählt zunächst die ausreichende Gehwegbreite. Diese ist, gemäß der gängigen Regelwerke, mit mindestens 2,50 m bemessen (1,80 m freie Bewegungsfläche zzgl. Abständen zu Grundstücken und zur Straße). Teilweise können sie aufgrund der historisch gewachsenen Straßenräume nicht hergestellt werden, an anderen Stellen wird die Gehwegbreite durch die gemeinsame Nutzung mit dem Radverkehr oder überstehendem Grünschnitt eingeschränkt. Insbesondere in den Dörfern von Bad Berleburg mit schmalen Straßenquerschnitten sind nach Einzelfallprüfung geringere Breiten von 1,80 m tolerierbar. Weitere Gestaltungsmerkmale der Infrastruktur sind u. a. die Barrierefreiheit, die sichere Führung an Knoten und Querungen sowie zielgerichtet eingesetzte Komfortelemente. Um das Unterziel „Erhalt und Ausbau eines hochwertigen, engmaschigen Alltags und Freizeitwegenetzes für den Fußverkehr“ zu erfüllen, sollen Planungs- und Entscheidungs-Standards für einen attraktiven Fußverkehr festgelegt und beschlossen werden. Ziel kann u. a. sein, die Belange des Fußverkehrs generell gegenüber den Belangen des Kfz-Verkehrs (v. a. des ruhenden Verkehrs) zu priorisieren. Neben einer Gehwegbreite von mind. 2,50 m ist eine vollständige Barrierefreiheit im Längs- und Querverkehr anzustreben. Daneben sind auch Ziele zur Stärkung des „ruhenden Fußverkehrs“ zu verfolgen, wie die Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Komfortelemente: Sitzgelegenheiten in regelmäßigen Abständen, gute Beleuchtungssituation, Einsehbarkeit der Strecke, ggf. Spielpunkte für Kinder etc.



Quelle: Planersocietät

Zeiträumen - kurzfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Interne Abstimmung zu zukünftigen Standards im Fußverkehr (siehe Vorschlag weitere Hinweise)
- Politischer Beschluss der Standards zur Außenwirkung
- Vorgabe dieser Standards und Planung nach Regelwerken (z. B. E Klima 2022⁶) explizit vorgeben, z. B. in Leistungsbeschreibungen zu Baumaßnahmen
- Bestimmung des aktuellen Budgets, das für Fußverkehrsförderung aufgebracht wird, und neuen Haushaltsposten für zukünftige Jahre fest einplanen und ggf. erhöhen

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Fuss e. V.
- Zivilgesellschaftliche Gruppen

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Smart City Strategie, Nr.5.3
- GNK Operatives Ziel 3.2
- B1.2, B1.3
- Prioritätenliste Straßen und Wegeerhaltung der Stadt Bad Berleburg

Mögliche Zielkonflikte

- Umverteilung von Flächen des Kfz-Verkehrs für Gehwegausbau erforderlich

Weitere Hinweise

- Bei Neu- und Umbau sind die Regelbreiten der FGSV EFA 2002 (bzw. aktualisierte Veröffentlichung) in Verbindung mit der FGSV E Klima 2022 anzusetzen sowie die RAS06 ist zu berücksichtigen. Die E Klima ist dabei als das aktuelle Regelwerk höher zu gewichten.
- Bei Um- und Neubaumaßnahmen ist in Wohnquartieren die Gehwegbreite zugunsten der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu erhöhen.
- Im Bestand ist auf einer Seite immer mindestens 1,80 m nutzbare Gehwegbreite sicherzustellen, wenn der Bedarf vorhanden ist.
- Bei Einbauten oder Stadtmobiliar sind entsprechende Breitenzuschläge vorzusehen. Besonders in Bereichen von Außengastronomie sind ausreichende Restbreiten für den Fußverkehr zu beachten.
- Auf Gehwegen ist eine Längsneigung von max. 3 % anzusetzen. Bei Neigungen von 3-6 % sollen möglichst alle 6 m ebene Bereiche zum Ausruhen/Abbremsen vorgesehen werden.
- Eine Querneigung von max. 2 % ist anzusetzen. Bei ebener Topographie (keine oder nur sehr geringe Längsneigung) sind auch 2,5 % möglich.

⁶ Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele. Klimarelevante Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen zur Berücksichtigung bei der Planung, dem Entwurf und dem Betrieb von Verkehrsangeboten und Verkehrsanlagen

B1.2 Aufwertung von Fußverkehrsachsen

Für die Stadt Bad Berleburg gibt es auch wegen der vielen kleinen Dörfer kein eigenständiges Fußwegenetz. Diese Maßnahme zielt deswegen darauf ab wichtige Achsen zu definieren, die über das Stadtzentrum hinaus vernetzende Funktion haben. Hier gilt es, möglichst umwegfreie, schnelle und sichere Fußwegeverbindungen bereitzustellen. Diese sollen Wege von hoher Qualität aus den Wohnbereichen in das Zentrum anbieten. Erste Handlungsbedarfe werden bereits in der Bestandsanalyse aufgezeigt und daraus für einige Fußwegeachsen erste Maßnahmenempfehlung entwickelt (siehe folgende Seite). Für weitere, tiefergehende Untersuchungen sind in den kommenden Jahren sukzessive kleinräumigere Nahmobilitätskonzepte umzusetzen, die lokale Problemstellen und Barrieren aufzeigen können. Zudem sind im Sinne der Schulwegsicherung die Hauptfußwege zu Schulen zu identifizieren und nach den unten aufgeführten Bausteinen zu bewerten und ggf. aufzuwerten (vgl. E2.3).



Quelle: Planersocietät

Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Ausbau der Fußwegeachsen in das Zentrum (Bismarckstraße, Emil-Wolff-Straße, Schloßstraße, Fürst-Richard-Straße, Graf-Casimir-Straße)
- Anbindung sensibler Einrichtungen (z. B. Seniorenheim, Schulen)
- Verbreiterung der nutzbaren Gehwege auf möglichst 2,50 m, mind. 1,80 m (Verträglichkeit mit Regelwerken herstellen)
- Freihalten von Gehwegen: kein Parken auf Gehwegen und Vermeidung der Beeinträchtigung der Wegequalität durch den Einzelhandel oder die Außengastronomie
- Einrichtung barrierefreier Wege, insbesondere ebene Oberflächen für gehbehinderte Menschen und Tastkanten für sehbehinderte Personen, aber auch barrierefreie und sichere Knoten und Querungen (siehe Maßnahmenfeld B3)
- Einrichtung von Gehwegüberfahrten im Bereich der Einmündungen von Nebenstraßen
- Erhöhte Aufenthaltsqualität bspw. durch regelmäßige Sitz- und Spielgelegenheiten, angemessene Beleuchtung sowie eine verstärkte Begrünung und Verschattung (siehe B5)

B1.3 Stärkung der Ortsdurchfahrten (Wittgensteiner Dorfstraße)

Die Dörfer von Bad Berleburgs sind geprägt von Überlandverkehr, der die Kommunen von und nach Bad Berleburg verbindet. Der öffentliche Raum hat durch den zunehmenden Verkehr häufig seine Kernfunktion als sozialer, kultureller, öffentlich und vielfältig nutzbarer Raum eingebüßt. Insbesondere in den Dörfern fehlt es an lebenswerten und barrierefreien Ortsmitten, die ein Gemeinschaftsgefühl aufkommen lassen.

Die Hauptstraßen in den Dörfern binden einen großen Teil wichtiger Ziele an, wie beispielweise Bushaltestellen, Nahversorger, Restaurants oder Dienstleister. Zudem vernetzen sie die Wohnstraßen untereinander und stellen damit den zentralen öffentlichen Raum vor Ort dar. Neben einer barrierefreien Zugänglichkeit ist es wichtig, die Funktion als Aufenthaltsort zu stärken. Im Vordergrund sollte eine attraktive Gestaltung und Aufenthaltsfunktion stehen, verbunden mit dem Ziel, die Präsenz des Kfz-Verkehrs zu reduzieren. Wichtig ist hierbei, die Ortsmitte greifbar zu machen. Das kann durch unterschiedliche Elemente wie Fahrbahnversenkungen am Ortseingang, Einengungen sowie einheitliche Pflasterungen oder Belagwechseln geschehen; diese Elemente helfen dabei, die starke Trennung von Wohnbebauung und überörtlicher Straße aufzuheben. Durch den Einsatz von vorgezogenen Seitenräumen verbessert sich zusätzlich auch die Querungssituation für den Fußverkehr. Weiterhin kann die Aufweitung des Gehwegs auch für weitere Nutzungen wie Sitzmöglichkeiten oder Müllsammelstellen genutzt werden.



Quelle: Planersocietät

Zeiträumen - langfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- wichtige Ziel- und Quellorte für die Dörfer identifizieren
- Ausbau des Gehwegs auf mind. 1,80 m einseitig, anzustreben sind 2,50 m
- ggf. verkehrsberuhigende Maßnahmen im Straßenraum vornehmen (z. B. Anordnung Tempo 30, Fahrradstraße)
- Abschnittsweise niveaugleichen Straßenraum umsetzen

- Punktuelle Einengung der Fahrbahn auf minimal 3,50 m Restfahrbahnbreite (z. B. Elsoff Wolpfad)
- Fahrbahnverswenkungen bzw. Einengungen am Ortsein- bzw. -ausgang
- Aufwertung der Aufenthaltsqualität durch Sitz- und Rastmöglichkeiten, Straßenbäume etc.

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Straßen.NRW
- Kreis Siegen-Wittgenstein

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- GNK Operatives Ziel 3.2

Mögliche Zielkonflikte

- Umverteilung von Flächen des Kfz-Verkehrs für ausreichende Gehwegbreiten erforderlich
- Nicht überall genug Platz für Gehwegbreiten über 1,80 m
- Nicht überall Platz für Sitz- und Rastmöglichkeiten

Verortung der Maßnahmen

Dörfer Bad Berleburg, insbesondere solche mit Kindergärten und/oder Schulen:

- Arfeld
- Aue
- Berghausen
- Diedenshausen
- Dotzlar
- Elsoff Wolpfad
- Schwarzenau
- Wemlighausen (auch Straße am Schulweg)

B1.4 Trennung und Aufwertung von Sammel- und Wohnstraßen

Abseits von den Hauptverkehrsstraßen entfalten Wohnstraßen eine bedeutende Rolle für die Lebensqualität und Aufenthaltsfreude in unseren Städten und Gemeinden. Hier verwandeln sich die Straßen zu einem vielfältigen Raum, der weit mehr ist als nur eine Durchfahrtsmöglichkeit. Die Prämisse lautet: Das Auto ist lediglich zu Gast, während die Straßen als multifunktionaler Raum von allen Bewohner:innen genutzt werden können.

In diesen Wohnstraßen entsteht ein Gefühl von Gemeinschaft und Sicherheit, da sich der Fokus auf zu Fuß Gehende, Radfahrer:innen und die sozialen Interaktionen verlagert. Hier finden Kinder Platz zum Spielen, Anwohnende treffen sich zum Plausch und genießen die gemeinsame Zeit im Freien. Es ist ein Ort, der nicht nur als Verbindungsweg dient, sondern vielmehr als ein verlängertes Wohnzimmer betrachtet werden kann.

Ein entscheidendes Element für die Gestaltung solcher Wohnstraßen sind Portale am Eingang, die den Übergang von den Sammelstraßen markieren und zugleich signalisieren, dass hier ein anderer Raum beginnt. Diese Portale vermitteln den ankommenden Verkehrsteilnehmenden die Veränderung der Verkehrsdynamik und erinnern sie daran, dass in diesen Bereichen Rücksichtnahme und eine angepasste Fahrweise von großer Bedeutung sind.

Indem wir Wohnstraßen als lebendige und soziale Räume betrachten und gestalten, tragen wir dazu bei, dass unsere Städte und Gemeinden lebenswerter werden und die Aufenthaltsqualität für alle Bewohner:innen steigt.

Gestaltungselemente innerhalb dieser Wohnstraßen sollten von Straßenbäumen über Sitzmöglichkeiten bis hin zu Spielmöglichkeiten an geeigneten Flächen reichen.



Quelle: Planersocietät

Zeiträumen - langfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen an Zubringerstraßen in das Wohngebiet umsetzen (Gehwegnasen, Gehwegüberfahrten, Belagwechsel), z. B. Übergang Rohrbachstraße
- Prüfung der Temporeduktion in Wohnstraßen
- Angeordnetes markiertes Parken, alternierend zur Verkehrsberuhigung
- Nutzung des Seitenraums für Begrünung, Sitz- und Spielmöglichkeiten
- Niveaugleicher Ausbau des Straßenraums

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Anwohner:innen

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- GNK Operatives Ziel 3.2

Mögliche Zielkonflikte

- Hohe Kosten für stadtweite Umsetzung

Weitere Hinweise

- Sinnvoll ist eine Priorisierung. Diese sollte besonders stark frequentierte Wege und soziale Einrichtungen, z. B. Kitas, Schulen, Seniorenheime, Kirche, berücksichtigen

Verortung der Maßnahmen

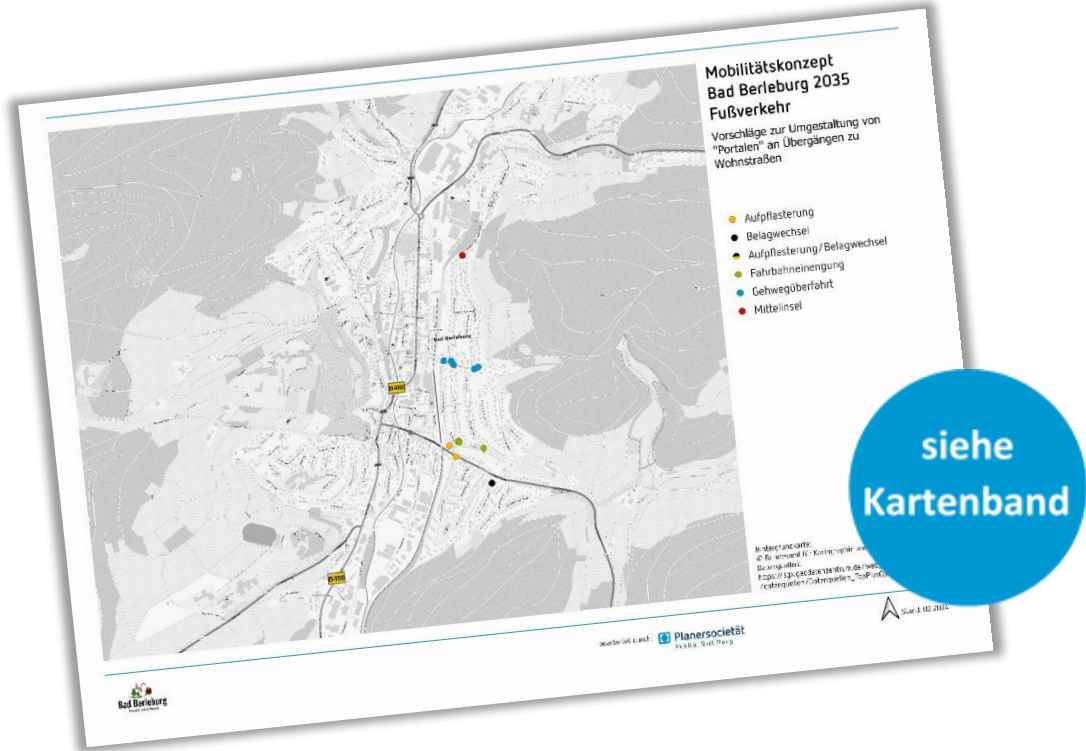
z. B.:

- Übergang Rohrbachstraße
- Übergang Berghäuser Straße/Zur Ecke
- Übergang Berghäuser Straße/Am Friedhof
- Übergang Berghäuser Straße/Auf dem Brunkel/Am Willstein/An der Struth
- Übergänge Bismarckstraße
- Übergang Breslauer Straße/Moltkestraße
- ...

Straßenräumliche Aufwertung:

z. B.:

- Moltkestraße
- Nördliche Hochstraße
- Auf dem Brunkel
- ...



B2 Verbesserung der Querungsmöglichkeiten

Bad Berleburg ist geprägt von der Bundesstraße B 480 sowie einer Vielzahl an Landesstraßen. Diese Straßen weisen insbesondere in der Kernstadt und den Ortsdurchfahrten eine hohe Trennwirkung auf. Für zu Fuß Gehende bedeutet dies unbequeme Umwege und Wartezeiten. Querungsmöglichkeiten (wie Querungshilfen, Fußgänger-Lichtsignalanlagen oder Fußgängerüberwege) sind nicht flächendeckend vorhanden. Teilweise gibt es nur wenige oder keine Querungsmöglichkeiten. Querungsanlagen im Bestand weisen zum Teil deutliche Mängel in der Barrierefreiheit auf. Durch den Ausbau und die Aufwertung von Querungsmöglichkeiten wird die Trennwirkung von Straßen reduziert und die sichere Querung für zu Fuß Gehende ermöglicht.



Quelle: Planersocietät, Brückenplatz, Stadt Arnberg

Zeitraumen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Systematische Prüfung und Priorisierung der Einrichtung von Querungsstellen im Stadtgebiet (s. nachstehende Liste)
- Prinzip der Doppelquerung an allen Straßenquerungen: verfügt über einen niveaugleich abgesenkten Übergang insbes. für Personen mit Hilfsmitteln und einen Übergang mit Kante für Sehbehinderte/Blinde. In Ausnahmefällen kann eine Kompromisslösung hergestellt.
- Integration vorgezogener Seitenräume: gerade im Bereich mit Seitenraumparken und an eher unübersichtlichen Situationen, sind sie zur Stärkung der Sichtbeziehungen zwischen zu Fuß Gehenden und den Verkehrsteilnehmenden im Straßenraum zu empfehlen.

Beteiligte Akteure

- Verwaltung

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- GNK Operatives Ziel 3.2

Mögliche Zielkonflikte

- Förderung der Querbarkeit zu Lasten des Kfz-Verkehrs

Fördermöglichkeiten

Förderinitiative Fußverkehr (BMDV)⁷, Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität (MUNV NRW)⁸

Verortung der Maßnahmen

B2.1 Neubau von Querungen im Stadtgebiet

Entsprechen Querungsmöglichkeiten nicht mehr den aktuellen Anforderungen der verschiedenen Verkehrsarten und sind baulich nicht erweiterbar oder fehlen sie komplett, kommt der Neubau für zu Fuß Gehende in Frage. Aus Gutachtersicht sind Neubauten in den folgenden Bereichen anzustreben:

- **Poststraße, Bereich Einmündung Schloßstraße bis Einmündung Unterm Hain**
Direkte Verbindung der aus dem Norden kommenden Anwohner:innen über die Schloßstraße in Richtung Emil-Wolff-Straße über die Jacob-Nolde-Straße. Für die Anlage einer Querungshilfe sind Sichtverhältnisse und Abstände zu umliegenden Querungen zu prüfen.
- **Sählingstraße zwischen Berufskolleg (Am Breitenbach) und Krankenhaus (An der Odebornskirche)**
Prüfung einer LSA
- **Limburgstraße/Brücke Odeborn/Feldstraße**
Querungshilfe inkl. Sichtverhältnisse prüfen
- **Emil-Wolff-Straße** zwischen Rohrbachstraße und Berliner Str. und zwischen Waldenburger Str. und Bernauer Str./Brandenburger Str.
Querungshilfen einrichten

Neubau von Querungen in den Dörfern

Weiterhin wird angestrebt, in jedem Ortsteil mit einem Bedarf mindestens eine Querungshilfe oder Fußgängerüberweg einzurichten. Der Fokus liegt auf der Sicherung von Schulwegen und anderen sozialen Einrichtungen. Die genannten Vorschläge sind weiter zu prüfen und ggf. genau zu lokalisieren.

- **OD Alertshausen** FGÜ über die Dorfstraße auf Höhe der Bushaltestelle/Im Schwarzenbach
- **OD Aue** FGÜ z. B. zwischen Bahnhofpunkt/Nahkauf und Am Kaplerstein
- **OD Beddelhausen** FGÜ über Beddelhäuser Straße (Nr. 3/4) wegen sozialer Einrichtung
- **OD Berghausen** FGÜ auf Höhe Tankstelle/Bäcker bzw. Friedhof

⁷ https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Fussverkehr/Foerderung_des_Fussverkehrs.pdf?__blob=publicationFile&v=2

⁸ https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_detail_text?anw_nr=7&vd_id=21439&ver=8&val=21439&sg=0&menu=0&vd_back=N

-
- **OD Dotzlar** (Dotzlarer Hauptstraße) z. B. zwischen Kellerbergstraße und Burgstraße (Dorfladen)
 - **OD Elsoff** FGÜ Vogteistraße, Höhe Abzweig Wolfpad (Schulweg)
 - **OD Rinthe** FGÜ Rinther Straße 1-7 (Friedhof etc.)
 - **OD Sassenhausen** FGÜ zwischen Hainstraße und Kapellenstraße
 - **OD Schwarzenau** FGÜ Haltestelle Röser und Querung Haltestelle Tankstelle
 - **OD Wemlighausen** FGÜ Heiderbrücke/Am Schulweg oder Im Oberdorf 1-4
 - **OD Wingeshausen** FGÜ Alte Landstraße 9-11 (Arzt, Laden, Kirche) oder Hs.-Nr. 22-23
 - **OD Wunderthausen** Wemlighäuser Straße 2-3

B2.2 Optimierung von bestehenden Querungsmöglichkeiten

Querungen mit mangelnder Barrierefreiheit können baulich optimiert werden. Typische Maßnahmen sind der Ausbau mit differenzierten Bordhöhen (Nullabsenkung und 6cm Bord), ggf. Kompromisslösung (3 cm Bord). Lichtsignalanlagen sollten in der Regel zusätzlich nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ausgebaut werden (taktile Ampeltaster sowie akustischer Signalgeber). Weiterhin sind ausreichende Beleuchtungen zu installieren. Bei mangelnder Sichtbeziehung, insbesondere an Fußgängerüberwegen, sind diese Abstandsflächen freizuhalten bzw. durch vorgezogene Seitenräume die Sichtachsen zu gewährleisten. Vorrangig sind die folgenden Querungsmöglichkeiten zu optimieren:

- **Kreuzungspunkt Poststraße/Emil-Wolff-Straße**
Barrierefreier Ausbau mit differenzierter Bordhöhe sowie taktilem Ampeltaster. Ergänzung des nördlichen Bereichs um eine Fußgängerfurt
- **Lichtsignalanlage Poststraße, Höhe Graf-Casimir-Straße**
Barrierefreier Ausbau mit differenzierter Bordhöhe sowie akustischer Signalgeber
- **Fußgängerüberwege im gesamten Stadtgebiet**
Prüfung und ggf. Ausbau mit taktilen Auffindstreifen, differenzierter Bordhöhe sowie ausreichender Beleuchtung
 - **Arfeld** Arfelder Hauptstraße 10
 - **Beddelhausen** Haltestelle Beddelhausen Post
 - **Berghausen** Berghäuser Straße 23/42
 - **Hemschlar** Neue Straße 12
 - **Schwarzenau** Haltestelle Röser
 - **Weidenhausen** Haltestelle Ortsmitte (Feuerwehr)

B3 Programm „Barrierefreies Bad Berleburg“

Die Stadt Bad Berleburg hat bei der Herstellung eines barrierefrei nutzbaren öffentlichen Raums noch Aufholbedarf. Allerdings besteht noch kein programmatischer Ansatz, Wege, Querungen und Plätze proaktiv barrierefrei umzugestalten. Eine barrierefreie Gestaltung ist vor allem in Bereichen wichtig, die von mobilitätseingeschränkten Personen stark frequentiert werden (z. B. Krankenhaus, Seniorenheime, Kirchen, Zuwege zu Haltestellen). Für die nachträgliche Herstellung der Barrierefreiheit ist ein Maßnahmenprogramm zu empfehlen, mit dem der öffentliche Raum schwerpunktmäßig im Zentrum und im direkten Umfeld sensibler Einrichtungen, langfristig möglichst flächendeckend, barrierefrei oder zumindest möglichst barrierearm gestaltet wird. Insbesondere betrifft dies Straßenübergänge an Querungshilfen/Mittelinseln sowie die taktile Auffindbarkeit im Längsverkehr. Im Umfeld von wichtigen Bushaltestellen, Kirchen oder des Krankenhauses sollten die Nahbereiche über taktile Leitelemente linear angebunden werden. Wird der Radverkehr im Seitenraum gemeinsam/getrennt mit dem Fußverkehr geführt, ist eine taktile Trennung zwischen Fuß- und Radweg zu empfehlen. Zusätzlich zu den taktilen Leitelementen sind akustische Signale an Lichtsignalanlagen eine wichtige Maßnahme. Insgesamt ist auch für die Barrierefreiheit ein systematischer Netzgedanke zu verfolgen, bei dem wichtige Ziele und deren Umfeldnutzungen betrachtet werden. Daher sollte die nachträgliche Herstellung der Barrierefreiheit nicht als Inseln an einzelnen Querungen oder Wegen, sondern angepasst an das Netz der tatsächlichen Wege umgesetzt werden. Eine wichtige Verbindung ist bspw. eine möglichst steigungsarme Verbindung zwischen Ober- und Unterstadt. Auch ein städtischer Aufzug könnte hier in Betracht kommen (Beispiele u. a. Marburg⁹ und Altena¹⁰). Als erste Anhaltspunkte können die in Maßnahme B1.2 aufgezeigten Routen herangezogen werden.



Quelle: Planersocietät, Doppelquerung Brüderweg, Stadt Dortmund

Zeitraumen - langfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



⁹ <https://magazin.schindler.de/reisen/marburg-stadt-mit-hoehen-und-tiefen>

¹⁰ <https://www.burg-altena.de/erlebnisaufzug/stollen-aufzug/Aufzug>

Bausteine

- Überprüfung des Nahumfelds barrieresensibler Einrichtungen
- Überprüfung der Haltstellen auf Barrierefreiheit
- Herstellung von taktilen Leitlinien an Schwerpunkten des Einzelhandels und an Plätzen
- Neubau und Optimierung von Querungsmöglichkeiten entlang von Hauptstraßen sowie an Bedarfstellen (siehe B2.1 und B2.2).
- Ausstattung zentraler Achsen mit Sitz- und Rastmöglichkeiten im Abstand von max. 300 m (insbesondere Schloßstraße, topographiebedingt)
- Alternative Angebote schaffen, wie z. B. Fahrstuhl an der Graf-Casimir-Straße zum Schloss

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Zivile Akteursgruppen

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- B1.1, B1.2

Verortung der Maßnahmen

- Stadtweit
- Sukzessive Umsetzung der barrierefreien Gestaltung bei allen Um- und Ausbauprojekten

B4 Gesundheitsfördernde und klimaresiliente Stadt – Mehr Angebote zur Bewegung und Grün im öffentlichen Raum

Eine attraktive Straßenraumgestaltung mit hohem Grünanteil hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Straßenbegleitgrün, Bäume, Beete und entsiegelte Flächen erhöhen die Luftfeuchtigkeit, senken die Temperaturen, können Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern. Nicht nur das öffentliche Straßengrün, sondern auch privates Grün in Vorgärten oder an Hausfassaden ist in dieser Hinsicht ein positiver Faktor. Eine Möglichkeit zur stärkeren Einbindung der lokalen Bevölkerung ist die Übernahme von Patenschaften der Anwohner:innen für straßenbegleitendes Grün (z. B. die Bepflanzung/Betreuung von Baumscheiben, Grünbeeten durch Anwohner:innen). Dies entlastet nicht nur die öffentliche Hand, sondern gibt der Bevölkerung die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten, was wiederum die Identifikation mit dem Wohnumfeld erhöht.

Spiel-, Sport- und Bewegungsflächen können zur Gesundheitsförderung, zur Verhaltens- und zur Verhältnisprävention beitragen. Daher sind sie für Kommunen, die die Bewegung und Gesundheit ihrer Bevölkerung fördern möchten, ein wichtiger Aspekt. Wohnortnahe Bewegungsräume sind eine wichtige Voraussetzung für alle Bevölkerungsgruppen, v. a. jedoch für Kinder und Jugendliche, um sich im Alltag und in der Freizeit zu bewegen. Hier gibt es mit dem Schlosspark in der Kernstadt bereits ein gutes Angebot. Ebenso hat Bad Berleburg mit dem Wittgensteiner Land Räume, die zum Spazierengehen und zum Erholen einladen.



Quelle: Planersocietät, Stadt Rudersberg

Zeitraumen - langfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine**Grünes Band im Ort (Poststraße/Bahnhofstraße)**

- Kleine Spielbereiche
- Kleine Parks mit hoher Aufenthaltsqualität
- Aufwertung der Straßenräume durch Anlage von Baumscheiben und neu gepflanzten, stadtklimageeigneten Gehölzen
- Durchgrünung des Straßenraum durch - wo möglich - Straßenbegleitgrün sowie Fassaden- und Dachbegrünung

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Zivile Akteursgruppen
- Ehrenamtliche Personen, Vereine etc.
- Reha-Klinik

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Gesundheitsmanagement der Stadt Bad Berleburg – Schnittstelle zu den Kliniken
- Überprüfung des Kurortes Bad Berleburg (Klima, Lärm, Luftreinhaltung)

Mögliche Zielkonflikte

- Ggf. Umverteilung von Flächen erforderlich
- Nicht überall genug Platz für Baumscheiben unter Beachtung der Mindestgehwegbreiten
- Hoher Pflegeaufwand

Weitere Hinweise

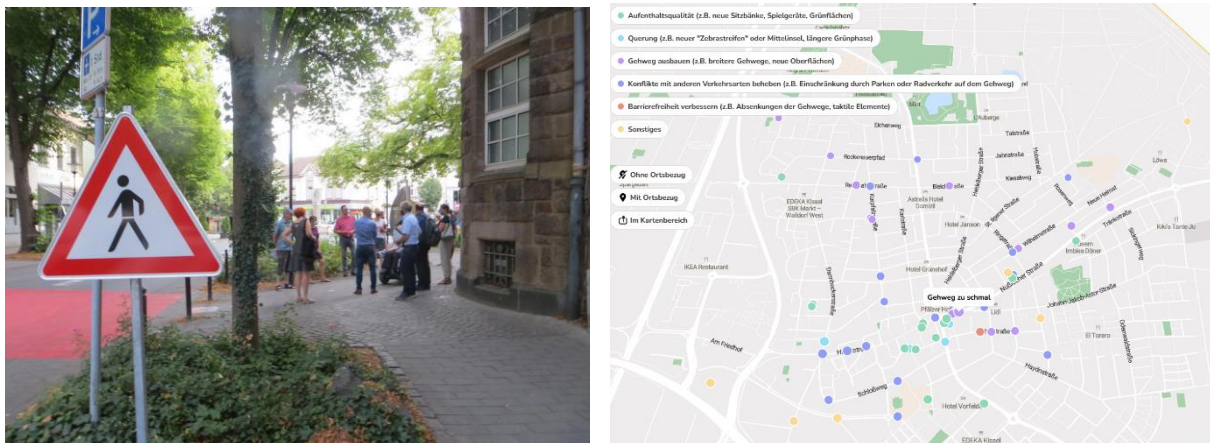
- Weiter sollten bei Straßenneu- und -umbauten nicht nur Straßenbegleitgrün, sondern auch aktiv eingeplante Spiel-, Grün- und Aufenthaltsbereiche mitgedacht werden. Dies bietet sich z. B. an, wenn ehemals großzügig dimensionierte Kreuzungsbereiche angepasst werden. Alternativ können auch Abschnitte von Parkstreifen dafür eingesetzt werden

B5 Kleinmaßnahmen, schnelle Mängelbehebung, Instandhaltung und Reinigung

Verkehrswege sind vielfältigen Einflüssen ausgesetzt, die temporär oder dauerhaft ihre Benutzung erschweren und den Lauf- oder Fahrkomfort teils erheblich einschränken. Zudem kann es zu gefährlichen Verkehrssituationen, bedingt durch mangelhafte Instandhaltung wie bspw. Schlaglöcher oder auch nicht zurückgeschnittene Hecken kommen. In Bad Berleburg wurde im Straßen- und Wegenetz an verschiedenen Stellen eine Minderung der Wegequalität gegenüber dem Ausgangszustand festgestellt und auch in den Öffentlichkeitsbeteiligungen wurde dies bemängelt. Besonders die Unebenheit der Gehwege durch Wurzelschäden stellt hier eine Barriere für mobilitätseingeschränkte Personen und ein generelles Sicherheitsrisiko dar. Auch nicht abgesenkte Bordsteinkanten (z. B. Scheidelwitzer Weg) sind wiederkehrende kleine Barrieren. Ein konsequentes Pflege- und Erhaltungsmanagement dient der Erhaltung und Verbesserung und somit komfortablen und sicheren Wegen für alle. Es hilft dabei, den Mittelbedarf des gesamten Straßenerhaltungsprozesses zielgerichtet planen zu können. Daraus kann abgeleitet werden, welcher Straßenabschnitt wann und mit welcher Priorität behandelt werden muss. Das Budget für die Erhaltungsmaßnahmen kann darauf basierend zielgerichtet angepasst werden.

Für eine Erfassung aktueller und in Zukunft auftretender Mängel empfiehlt sich die Einrichtung eines digitalen Mängelmelders als Website-Tool oder App-Lösung. In diesem sollen Mängel in Bezug auf Heckenchnitt, Straßeninfrastrukturen, Straßenreinigung, fehlende Mülleimer oder Winterdienst gemeldet werden können. Über ein Ticketsystem können zudem die Zuordnung von Zuständigkeiten und die Abarbeitung der Hinweise einfacher und effektiver von der Stadtverwaltung bearbeitet werden.

Der Mängelmelder und die Integration in städtische Systeme kann mit dem Smart-City-Programm verknüpft werden.



Quelle: Planersocietät

Zeiträumen - kurzfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Bereits vorhandenes Monitoring und Instandhaltungsmanagements bei der Stadtverwaltung zur Fuß -und Radverkehrsinfrastruktur durch systematische Erfassung von Infrastrukturmängeln ausbauen und ausreichende Finanzierung im Haushalt vorsehen. Bereits vorhandene Maßnahmen fortsetzen:
 - Kontrolle der Oberflächen in einem regelmäßigen Rhythmus
 - Regelmäßige Kontrolle der Wegweisung

Darauf aufbauend:

- Regelmäßige Auswertung eines zukünftigen Mängelmelders inkl. Ticketsystem
- Eine Instandsetzungs- und -haltungsliste erarbeiten. Aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten innerhalb der Stadtverwaltung muss in diesem Bereich abteilungsübergreifend zusammengearbeitet werden
- Priorisierung der Instandhaltungsmaßnahmen entsprechend ihrer Bedeutung im jeweiligen Netz.
- Umgehende Umsetzung einfacher infrastruktureller Maßnahmen (z. B. Beseitigung von Wurzeln, Instandsetzung von Schlaglöchern etc.)
- Fuß- und Radverkehrsführung an Baustellen: Baustellenmanagement zur Kommunikation und Ausweisung temporärer Radverkehrsumfahrungen; regelmäßige Kontrollen der Baustellenführung

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Zivilgesellschaft
- Ggf. andere Straßenbaulasträger; v. a. beim zukünftigen Ausbau des Radwegenetzes

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Smart City
- Prioritätenliste Straßen und Wegeerhaltung

Weitere Hinweise

Ggf. Integration oder Ausbau der Bad Berleburger Abfall App möglich.

C | Handlungsfeld ÖPNV & vernetzte Mobilität

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht eine umweltfreundliche Grundmobilität. Neben der Sicherstellung der Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen soll er als Teil der Daseinsvorsorge zur Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse beitragen. Ein gut ausgebauter, barrierefreier und mit den weiteren Verkehrsmitteln verknüpfter ÖPNV ist zudem ein wichtiger Standortfaktor für eine Kommune, die zugleich vor den Herausforderungen in der Konkurrenz um junge Familien und Fachkräfte steht.

Um auch wahlfreie Verkehrsteilnehmende (also Personen, die ohne Beschränkungen zwischen allen Verkehrsarten wählen können) zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, muss der ÖPNV eine hohe Konkurrenzfähigkeit zum Pkw besitzen: möglichst viele Menschen müssen möglichst auch früh morgens und später am Abend schnell und bequem an ihre Ziele kommen. Ein guter ÖPNV ist aber gerade in ländlicheren Regionen wie Bad Berleburg, in denen ein dichtes Liniennetz aufgrund der geringen Siedlungsdichte meist nicht wirtschaftlich zu betreiben ist, eine große Herausforderung.

Attraktive Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten, einem starken ÖPNV-Angebot auf den Hauptachsen und innovative On-Demand Angebote können aber auch hier eine Möglichkeit zur Stärkung des ÖPNV und zur Verlagerung von Wegen auf den Umweltverbund sein.

Zentrale Handlungserfordernisse

Im Rahmen der Bestandsanalyse haben sich unter anderem die folgenden zentralen Handlungserfordernisse ergeben:

- Ausbau von Angeboten zur Förderung der Inter- und Multimodalität
- Verbesserte Anbindungen der Ortschaften an den Bad Berleburger Bahnhof
- Verbesserte Anbindung der Ortschaften an die SPNV-Haltestellen
- Verbesserung der Anbindung an wichtige regionale Ziele
- Barrierefreier Umbau der noch fehlenden Haltestellen und Ausstattung der Haltestellen mit weiteren Elementen

Tabelle 2: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld ÖPNV

C ÖPNV

- C1** **Stadtweites „Mobilpunktchennetz“**
- C2** **Konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV**
 - C2.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung/Beschleunigung des ÖPNV
 - C2.2 On-Demand-Ridepooling
 - C2.3 Neue Wege im öffentlichen Verkehr
- C3** **Verbesserung der Haltestellen**
 - C3.1 Aufwertung und barrierefreier Ausbau aller Bushaltestellen
 - C3.2 Barrierefreier Ausbau und Modernisierung der SPNV-Haltestellen
- C4** **Elektrifizierung des SPNV**

C1 Stadtweites "Mobilpunktchennetz"

Damit mehr Bad Berleburger:innen öfter das Auto stehenlassen, darf das Autofahren in Zukunft etwas weniger komfortabler sein (Push-Maßnahmen). Sogenannte Mobilpunktchen sollen im Gegenzug das Angebot des ÖPNV verbessern und mit Leih-Angeboten wie dem Dorfauto und einem Lastenrad kombinieren (Pull-Maßnahme). Mobilpunktchen sind zentrale Schnittstellen für die Mobilität in den Dörfern mit mehreren umweltfreundlichen Mobilitätsoptionen. Sie sollen eine Bushaltestelle (auch On-Demand), einen Pkw-Stellplatz mit öffentlicher E-Lademöglichkeit für das Dorfauto und andere Autos, überdachte Fahrradparkmöglichkeiten und einer Radbox für ein Leihlastenrad kombinieren. Die Erweiterung um Mitfahrbank, Packstation, Lebensmittelautomat, Bücherschrank etc. ist sinnvoll. Auch ist das Mobilpunktchen als Anlaufstelle für mobile Angebote wie Lebensmittelhandel, Bank, Bücherei etc. sinnvoll.

Die Buchung der Mobilitätsangebote sollte über eine einheitliche Buchungsplattform in Form einer integrierten Mobilitätsapp erfolgen. Zusätzlich muss eine sehr einfache telefonische oder persönliche Buchung möglich sein, um die Nutzung für (ältere) Menschen ohne Zugang zu einem Smartphone zu ermöglichen.

Dorfautos für Bad Berleburg

Dorfautos sind Carsharing-Angebote, die in den Dörfern kostengünstig zur Verfügung gestellt werden, um weniger vom eigenen Auto abhängig zu sein¹¹. An einem gut erreichbaren Mobilpunktchen steht dazu ein elektrisches Auto zur Verfügung. Dorfautos können von Vereinen, Initiativen, Gewerbetreibenden oder privaten Zusammenschlüssen betrieben werden. Sie bieten sich vor allem in kleineren Dörfern an, wo es eine starke Dorfgemeinschaft gibt. Entscheidend ist die Verankerung in der Gemeinschaft und die Identifikation der Bewohner:innen mit dem Dorfauto. Zur Verbesserung der Mobilität besonders älterer Menschen können bestimmte Vergünstigungsmodelle erarbeitet werden. Z. B. eine kostenlose Nutzung, wenn ein älterer Mensch von Nachbar:innen mit dem Dorfauto zum Arzt oder Einkaufen gefahren wird.



Quelle: Planersocietät; Mobilpunkt in Bremen

Zeitrahmen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



¹¹ Bsp. cAAruso in Borken: <https://caaruso.de/>

Bausteine

- Überprüfung und ggf. Weiterentwicklung der Ausstattungselemente
- Überprüfung und Bestimmung der Standorte
- Ansprache lokaler Akteure, um diese miteinzubinden und ggf. als Sponsoren zu gewinnen: Lokale Gewerbe, Initiativen, Einzelhändler etc.
- Testweise Einrichtung eines Mobilpünchtchens als Pilotprojekt in einer Ortschaft mit Stellung von Dorfauto und Leih-Lastenrad
- Ausweitung bei Erfolg und Interesse auf andere Dörfer in Bad Berleburg
- Gestaltung von intermodalen Verknüpfungspunkten und deren Umfeld in einem einheitlichem Corporate Design
- Langfristige Verknüpfung aller Angebote in einer integrierten Mobilitätsapp

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Lokale Akteure
- Sharing Anbieter

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- European Energy Award – Errichtung einer Mobilstation in der Stadt
- Klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein – Aufstellung einer kreisweiten strategischen Planung zu Mobilstationen

Mögliche Zielkonflikte

- Zu geringe Nachfrage in der Bevölkerung
- Zu geringe Fördermöglichkeiten durch Initiativen, Gewerbe und Vereine
- Platzverfügbarkeit

Weitere Hinweise – Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

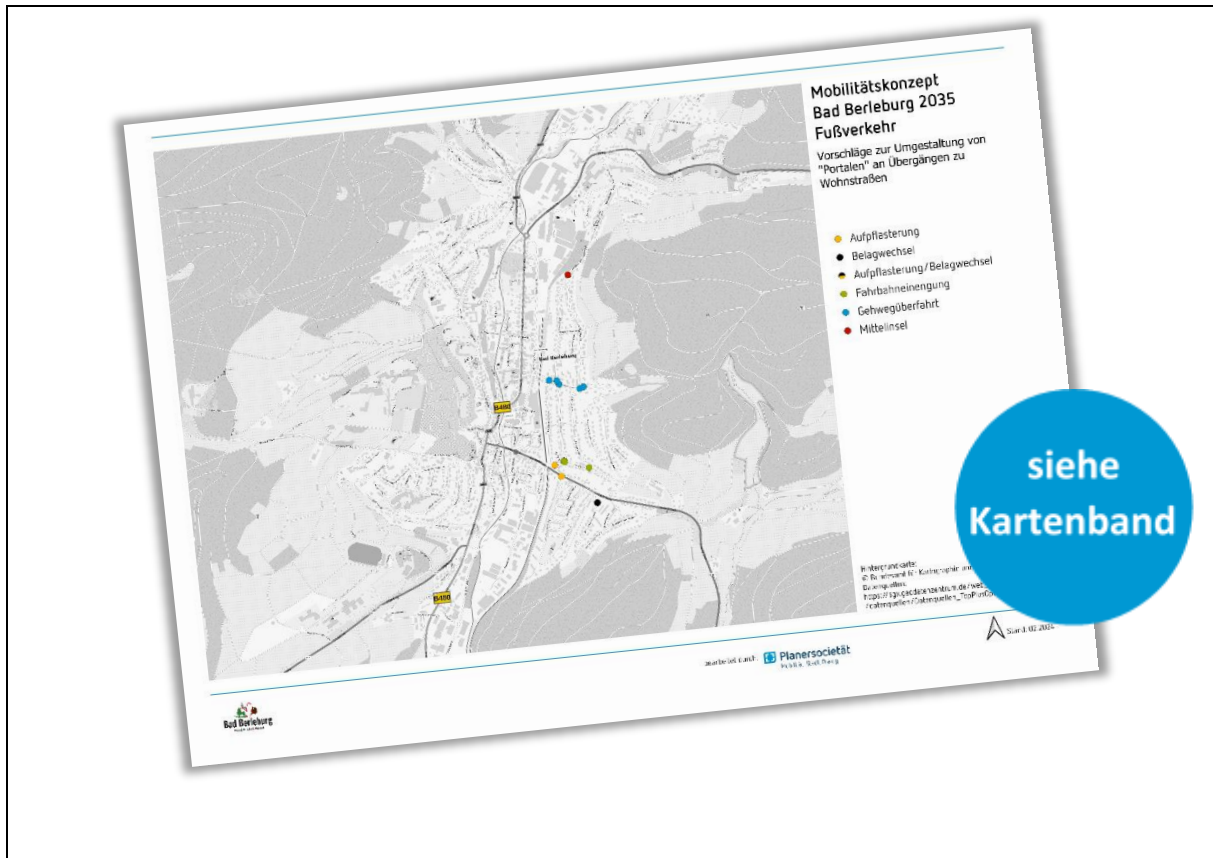
- Förderrichtlinie Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (FöRi-MM)
- Förderaufruf für investive Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative

Verortung der Maßnahmen

Auf Grund der zentralen Lage in den Dörfern kann an folgenden Standorten die Umsetzung eines Mobilpünchtchens geprüft werden:

- Alertshausen (Auf Höhe der Dorfstraße 24)
- Weidenhausen (Nahe der Haltestelle „Weidenhausen Ortsmitte“)
- Elsoff (Nahe der Haltestelle „Elsoff Ortsmitte“)
- Im Ahlen (Auf Höhe von Im Ahlen 13)
- Girkhausen (Nahe der Haltestelle „Girkhausen Post“)

- Aue (Nahe dem Bahn-Haltepunkt „Aue-Wingeshausen“)
- Berghausen (Nahe dem Bahn-Haltepunkt „Berghausen“)
- Wingeshausen (Nahe der Haltestelle „Wingeshausen Festplatz“)



C2 Konzeptionelle Weiterentwicklung des ÖPNV

C2.1 Einheitliche Taktung und Taktverdichtung/Beschleunigung des ÖPNV

In Bad Berleburg sollen mehr Menschen Bus und Bahn nutzen. Dazu muss der ÖPNV besser werden. Sowohl die Stadtbustlinie (L190) als auch die regionalen Verbindungen sind derzeit nicht optimal. In der Fläche müssen die Taktung, das Angebot am Wochenende und zu Abendzeiten und die Geschwindigkeit besser werden.

Eine grundlegende Verbesserung soll mit dem neuen Nahverkehrsplan des Kreises Siegen-Wittgenstein erreicht werden. Dieser regelt den Busverkehr im gesamten Kreisgebiet und somit auch für Bad Berleburg und soll neben einer Verbesserung des Angebotes auch die finanzielle Tragbarkeit sicherstellen. Die Stadt Bad Berleburg hat ihre Ideen und Wünsche in das laufende Verfahren eingebracht.

Geplant ist ein tiefgreifender Umbau des ÖPNV-Systems. Bis auf die Schulbusse und die Bahnlinie RB 93 (nicht Teil des Nahverkehrsplans) werden alle Buslinien und Rufbusse/Taxibusse abgelöst bzw. umgestellt. So soll es nur noch zwei neue schnelle und attraktive feste Buslinien im 60-Minuten-Takt geben. Der Rest des großen Stadtgebietes soll mit flexiblen Angeboten (On-Demand) schneller und für die Menschen besser nutzbar angebunden werden (siehe C2.2). Damit kann auch der Knappheit an Taxifahrten begegnet werden, die besonders für ältere und kranke Menschen auf den Dörfern mittelfristig problematisch wird.



Quelle: Planersocietät; Bahnhof und ZOB in Bad Berleburg

Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Die Stadt Bad Berleburg setzt sich bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans für den Kreis Siegen-Wittgenstein für die oben genannten Punkte ein
- Die Umstellung der Buslinien erfolgt im Zusammenwirken mit dem Kreis Siegen-Wittgenstein und den Nachbarkommunen
- Parallel erfolgt der Probetrieb des On-Demand-Angebotes (Siehe C2.2)

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- ZWS

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Aktuelle Fortschreibung des NVP für den Kreis Siegen-Wittgenstein
- European Energy Award – Schnellbus Bad Laasphe – Bad Berleburg

Verortung

- **Überführung der Stadtbuslinie L190 in den On-Demand-Verkehr:** Die Linie verbindet heute zentrale Punkte in der Kernstadt und somit kommt ihr eine wichtige innerstädtische Vernetzungsfunktion zu. Zukünftig soll dieses Angebot zeitlich flexibler mit On-Demand-Verkehren abgebildet werden. Zudem soll der Betrieb auch auf Samstage und Sonn- und Feiertage ausgeweitet werden.
- **Überführung der Regionalbuslinie R28 nach Winterberg (und somit ins Ruhrgebiet via Sauerlandexpress RE57) in die Schnellbuslinie SB11:** Neben der regionalen Verbindungsfunktion kommt der neuen SB11 auch eine städtische Verbindungsfunktion zu, da diese Raumland, Wemlighausen und Girkhausen an die Kernstadt anbindet. Der SB11 soll in einem verbesserten Takt von 60 Minuten fahren.
- **Optimierung der RB93 nach Siegen:** Durch den RB93 ist Bad Berleburg mit dem Oberzentrum Siegen verbunden. Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass die Verbindung konkurrenzfähig zum Auto sein kann, allerdings gibt es deutlichen Optimierungsbedarf. Zum einen gilt es, den Bedienzeitraum an Freitag- und Samstagabenden bis um 23 Uhr zu erweitern um auch ohne Auto das kulturelle Angebot in Siegen wahrnehmen zu können. Zum anderen sollte die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit verbessert werden.
- **Verbesserung der Verbindung nach Marburg:** Die Verbindung mit dem ÖPNV nach Marburg ist aufgrund der langen Fahrzeit und der fehlenden Direktverbindung nicht konkurrenzfähig zum MIV. Es wird vorgeschlagen einen Schnellbus von Bad Berleburg nach Bad Laasphe einzurichten, der als Zubringerbus mit geringen Übergangszeiten zum RB94 nach Marburg fungiert.
- **Anschluss an ausgewählte Flughäfen:** Die Flughäfen Frankfurt a. M. und Düsseldorf lassen sich relativ gut mit dem ÖPNV erreichen. Es fehlt allerdings an Informationen dazu, wie man aus Bad Berleburg zu den Flughäfen gelangt. Ziel ist es, diese Informationen genauso wie die anderen Verbesserungen im ÖPNV besser verfügbar zu machen und stärker zu bewerben.

C2.2 On-Demand-Ridepooling

Zur Verbesserung des ÖPNV in Bad Berleburg soll ergänzend zu den zwei festen Buslinien ein bedarfsge- steuertes Angebot mit kleineren Fahrzeugen eingeführt werden. Dieses sogenannte On-Demand-Ride- pooling ist unter dem Projektnamen „Go Si-Wi Go“ als Projektskizze zur Förderung eingereicht worden. Getestet werden soll in dem Projekt ein flexibles, dynamisches Angebot ohne konkreten Fahrplan oder feste Haltestellen, das Fahrten bündelt (sog. „Ridepooling“). Das Angebot ist somit jederzeit buchbar und die Wartezeit sollte möglichst geringgehalten werden (z. B. weniger als 30 Min.).

Der Testbetrieb wird einerseits für einen Korridor nach Südosten und zur Anbindung des Bahnhofs Aue vorgesehen. Damit ein großer Teil der Bevölkerung durch das Angebot erreicht wird, muss es nach dem erfolgreichen Test in späteren Ausbaustufen auf das gesamte Stadtgebiet erweitert werden. Es wird emp- fohlen die bestehenden physischen Haltestellen zu nutzen und um virtuelle Haltestellen zu erweitern, die in einer Smartphone-App einsehbar sind. Weiterhin gilt es, die Nutzerfreundlichkeit und Verlässlichkeit zu verbessern. Die Buchung wird per Smartphone-App abgewickelt, die auch Echtzeitinformationen zur Ver- fügung stellt. Für Personen ohne Zugang zu Smartphone oder Onlinediensten muss eine einfache Buchung per Telefon möglich sein. Des Weiteren müssen die Fahrzeuge barrierefrei sein, um die Mitnahme von einem Kinderwagen/Rollstuhl/Rollator zu ermöglichen. Preislich gilt es die Fahrten zum Tarif Westfalen- Süd bzw. im Deutschlandticket anzubieten.



Quelle: Planersocietät; Verknüpfung Taxiangebot mit ÖPNV in Hamburg

Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Planung und Durchführung des Testbetriebes im südöstlichen Bad Berleburg zur Überprüfung und Bekanntmachung des Angebots in Bad Berleburg im Projekt Go Si-Wi Go
- Evaluation des Testbetriebs und ggf. Ausweitung des Testbetriebes auf weitere Verbindungen oder größere Gebiete des Stadtgebietes
- Langfristige Etablierung des On-Demand-Angebotes als Ersatz des Taxibus-Angebots
- Einbeziehung des Kreises Siegen-Wittgenstein für eine eventuelle kreisweite Übertragung des Projekts

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Ridepooling-Anbieter
- ZWS

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein – Konzeption und Modellprojekt „ÖPNV durch On-Demand-Ridepooling“
- GNK Operatives Ziel 4
- Mobilitätsstrategie für Südwestfalen

Weitere Hinweise – Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinie „Modellprojekte zur Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs“

Mögliche Zielkonflikte

- Ggf. hohe Kosten im Vergleich zu bestehendem Angebot
- Konkurrenz zum Taxi-Gewerbe
- Fehlanreize durch subventionierte Einzelfahrten
- Nutzbarkeit/Buchung für ältere Menschen schwierig?

Verortung der Maßnahmen

- Das Ride-Pooling soll laut Projektskizze zunächst als Verbindung aus den Dörfern in die (Kern-)Stadt und als Zubringer aus den weitläufigen Gebieten südöstlich der Kernstadt dienen.
- Neben der Innenstadt sollen die wichtigen ÖPNV-Stationen Bahnhof Bad Berleburg und Bahnhof Raumland-Markhausen durch das Angebot erschlossen werden
- Auf dem südöstlichen Korridor liegen die Dörfer Wunderthausen, Diedenshausen und Alertshausen (siehe Karte); das gesamte Bedienegebiet umfasst aber ggf. auch Christianseck, Esloff und die dazwischenliegenden Siedlungsteile
- Das nördliche Testgebiet umfasst die Anbindung Homberg und Wingshausen an den Bahnhofpunkt Aue
- Langfristig ist eine Ausweitung auf alle Dörfer im Stadtgebiet vorgesehen, wenn diese nicht ausreichend von den regulären Buslinien bedient werden



C2.3 Neue Wege im öffentlichen Verkehr

Durch Innovationen wie das autonome Fahren wird sich die Mobilität von Morgen grundlegend verändern. Dies gilt es auch für Bad Berleburg zu nutzen, in Form von autonomen Shuttle-Bussen. Autonome Shuttle-Busse haben vor allem das Potenzial, den ÖPNV attraktiver zu gestalten, flexibler zu machen und Kosten zu sparen. Vor allem als Zubringerbus auf der ersten/letzten Meile zu SPNV-Haltepunkten haben sie ihre Berechtigung. Autonome Shuttle-Busse können nach dem On-Demand Prinzip eingesetzt werden und so vor allem in ländlichen Gebieten einen bedarfsgerechten Service bieten.

In Bad Berleburg bietet sich der Einsatz von autonomen Shuttle-Bussen vor allem auf kurzen Strecken an, um Lücken zu schließen zwischen SPNV-Haltepunkten und Gebieten, die mit dem Busverkehr unterversorgt sind. Ein autonomer Shuttle-Bus, der den Ortsteil Wingshausen mit dem SPNV-Haltepunkt Aue-Wingshausen verbindet, soll deswegen im Projekt „Go Si-Wi Go“ getestet werden. Der ÖPNV wird dadurch attraktiver und damit einher geht die sinkende Abhängigkeit vom privaten Pkw. Weiterhin können die autonomen Shuttle-Busse sinnvoll eingesetzt werden, um die Kliniken mit dem Bad Berleburger Bahnhof zu verbinden.



Quelle: Planersocietät; Haltestelle autonomes Shuttle-Fahrzeug

Zeitraumen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Prüfung der Einsatzmöglichkeiten autonomer Busse in Bad Berleburg (Ersteinsatz z. B.: Bahnhof - ZOB – Kliniken)
- Prüfung von Synergien, die mit technologischen Entwicklungen im Bereich autonomer Fahrzeugtechnik für potenzielle Verkehrssysteme (C2.2 On-Demand-Ridepooling) in Bad Berleburg einhergehen könnten

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- ZWS
- Mögliche Kooperationspartner aus der Forschung

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Smart City 2021 – Testraum moderner öffentlicher Mobilitätsangebote (Aufsetzen einer autonomen Busstrecke)
- Go Si-Wi Go Testbetrieb

Weitere Hinweise – Finanzierungs- & Fördermöglichkeiten

- Förderrichtlinie „Autonomes und vernetztes Fahren in öffentlichen Verkehr“
- Die Technik steckt noch in den Kinderschuhen und erfordert häufig noch Sicherheitsfahrer:innen und/oder sehr niedrige Geschwindigkeiten im autonomen Betrieb
- Für einen späteren rein autonomen Betrieb sind stabile Mobilfunkverbindungen mit hoher Bandbreite erforderlich, die im gesamten Stadtgebiet stabil vorhanden sein müssen

Verortung der Maßnahmen

- Der Einsatz von autonomen Shuttle-Bussen ist im Testbetrieb zwischen dem Dörfern Homberg, Wingshausen und dem SPNV-Haltepunkt Aue-Wingshausen geplant
- Sinnvoll wäre ein Einsatz als Ersatz für die weggefallene Stadtbuslinie zwischen den Kliniken und dem Bad Berleburger Bahnhof

C3 Verbesserung der Haltestellen

C3.1 Aufwertung und barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen

Damit die Bad Berleburger:innen Bus und Bahn mehr nutzen, ist auch die Aufwertung und der barrierefreie Ausbau der Bushaltestellen wichtig. Beides sind wichtige Qualitätsmerkmale für die Attraktivität des ÖPNV. Die Ausstattung der Bushaltestellen unterscheidet sich derzeit stark und es besteht teilweise Handlungsbedarf an wichtigen Haltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen. Dies bezieht sich auf die Ausstattung und den barrierefreien Ausbau, der laut Personenbeförderungsgesetz bis 01.01.2022 hätte vorgenommen werden sollen. Allerdings kann und muss nicht jede Haltestelle komplett im vollen Umfang barrierefrei gestaltet werden. Deshalb werden auch zukünftig Fahrzeuge mit entsprechenden Hilfsmitteln wie z. B. Rampen erforderlich sein.

Neben dem alleinigen barrierefreien Umbau der Haltestellen ist es zudem wichtig, das Haltestellenumfeld und die Hauptverbindungen zur Haltestelle für den Fußverkehr zu betrachten. Oft ist das Haltestellenumfeld nicht barrierefrei gestaltet und es mangelt an Aufenthaltsqualität. Hierbei steht die soziale Sicherheit bzw. das subjektive Sicherheitsgefühl, die physische Barrierefreiheit und die Aufenthaltsqualität im Vordergrund. Dies stellt eine komplexe Koordinierungsaufgabe dar. Unter anderem müssen viele verschiedene Eigentümer beteiligt werden und es gibt eine Vielzahl an teilweise konkurrierenden Nutzungsansprüchen an den Raum. Der barrierefreie Umbau der Haltestellen sollte somit um den barrierefreien Ausbau des Haltestellenumfelds erweitert werden (siehe Maßnahme B3).

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



Quelle: Planersocietät; barrierefreie Haltestelle mit taktilen Leitsystemen in Aue

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – niedrig

**Bausteine**

- Definition von Ausstattungselementen je Haltestellentyp. Eine Standardausstattung sollte hier sein: Überdachung, Sitzgelegenheiten, leicht verständliches Informationsangebot über Preise, das Liniennetz sowie intuitiv lesbare Fahrpläne.
- Weiterentwicklung einer Priorisierungsliste. Prioritär sollten die Haltestellen, die als Standort für die Mobilpünktchen (siehe C1) vorgesehen sind, und die Haltestellen Emil-Wolff-Straße und Gunzetal ausgebaut werden.
- Sukzessive Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen und des Haltestellenumfelds und die Aufwertung von Haltestellen auf der Grundlage der Priorisierungsliste und der Ausstattungsstandards.

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- ZWS
- Kreis Siegen-Wittgenstein
- Straßen.NRW

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- European Energy Award – barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Einsatz barrierefreier Fahrzeuge

Verortung der Maßnahmen

Es wird empfohlen, die Haltestellen, die als Standort für Mobilpünktchen vorgesehen sind (siehe C1 Stadtweites „Mobilpünktchennetz“), priorisiert aufzuwerten und barrierefrei auszubauen. Zudem wurde in der Bestandanalyse erkannt, dass die Haltestelle Emil-Wolff-Straße und die Haltestelle Gunzetal wichtige Verknüpfungspunkte im Stadtgebiet darstellen.

Geplanter Ausbau von Bushaltestellen

- Arfeld Post
- Aue Bahnhof
- Aue Treude (abhängig von Ausbau DB-Bahnübergang)
- Bad Berleburg Schulzentrum
- Bad Berleburg Krankenhaus
- Beddelhausen Ederhöhe
- Beddelhausen Post
- Berghausen Dorfschänke
- Diedenshausen Post
- Dotzlar Abzw. Sassenhausen
- Elsoff Ortsmitte
- Hemschlar B 480
- Richstein Feuerwehrhaus
- Schüller Am Stein
- Schwarzenau Röser
- Weidenhausen Ortsmitte
- Wingshausen Kirche
- Wunderthausen Mitte

Weitere Hinweise

- Durch die hohe Förderquote von 90 % sind die Auswirkungen auf den städtischen Haushalt nur gering
 - Nicht immer stehen ausreichende Flächen für den nötigen Ausbau zur Verfügung oder diese müssen erst aufwendig erworben oder in den Hang gebaut werden
 - Zur Flächensparsamkeit und Verbesserung der Sicherheit werden vermehrt Kap-Haltestellen geprüft, bei denen die Busse auf der Fahrbahn halten. Bei Hauptverkehrsstraßen ist dafür die Zustimmung der Straßenbaulastträger erforderlich.
-

C3.2 Barrierefreier Ausbau und Modernisierung der SPNV-Haltestellen

Um Bad Berleburg gut in der Region zu vernetzen, ist vor allem die Bahnbindung und somit auch die Ausstattung und Modernisierung der Bahn-Haltestellen wichtig. In Bad Berleburg gibt es vier Haltestellen. Der Bad Berleburg Bahnhof war Teil der Modernisierungsoffensive 2 der Deutschen Bahn und ist, bis auf taktile Handlaufschilde, barrierefrei gestaltet. Die weiteren drei Bahnhöfe Raumland-Markhausen, Berghausen und Aue-Wingeshausen wurden nicht modernisiert und es fehlen wichtige Ausstattungsmerkmale für die Barrierefreiheit.

Als Eigentümerin der Bahn-Haltestellen ist DB InfraGO AG für die Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen verantwortlich. Ein Einfluss der Stadt auf den Ausbau ist daher nur beratend gegenüber der DB InfraGO AG möglich.

Es gibt mehrere Nachfolgeprogramme der Modernisierungsoffensiven der Deutschen Bahn. Die Stadt Bad Berleburg sollte sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für einen barrierefreien Ausbau der SPNV-Haltestellen im Rahmen der Attraktivitätssteigerungsprogramme der DB einsetzen.



Quelle: Planersocietät; Haltestelle Aue-Wingeshausen

Zeitraum - langfristig



Priorität - hoch



Kostenschätzung -

Kosten nur extern!

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Verkehrsministerium NRW
- DB InfraGO
- ZWS

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Nahverkehrsplan Kreis Siegen-Wittgenstein (Verknüpfungsstellen)

Verortung der Maßnahmen

- Bahnhöfe Raumland-Markhausen, Berghausen und Aue-Wingeshausen

C4 Elektrifizierung des SPNV

Um den Bahnverkehr klimafreundlicher zu gestalten, sollten dieselbetriebene Loks und Triebwagen ersetzt werden. Diese werden heute auf der nicht elektrifizierten Strecke nach Siegen eingesetzt. Die Elektrifizierung des Bahnverkehrs würde deutlich zu einer Reduzierung der Lärm und Abgasemissionen beitragen. Realistisch sind auf der Strecke BEMUs (Battery Electric Multiple Units). Diese haben im Bahnsektor aktuell den effizientesten Antrieb. Eine Vollelektrifizierung der Strecke mit Oberleitungen erscheint nicht realistisch. Eher vorstellbar ist eine Oberleitungsinsel am Streckenende. Wasserstoffzüge sind auf Grund der Effizienz und Kosten derzeit unrealistisch und höchstens im Testbetrieb vorstellbar.

Aufgrund der politischen Diskussion auf NRW-Landesebene, ab 2025 keine neuen Dieselzüge mehr in den Einsatz bringen zu wollen, kann auf die Ablösung der eingesetzten Dieseltriebwagen gehofft werden.



Quelle: Jan Woitas / dpa-Zentralbild / dpa-bilder

Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Prüfung der Antriebsoptionen Batteriezüge oder Züge mit Brennstoffzellenantrieb
- Einrichtung eines geförderten Testbetriebs inkl. Rollmaterial und Infrastruktur
- Evaluation des Testbetriebs und Ausschreibung der besten Lösung für den Dauerbetrieb

Beteiligte Akteure

- ZWS als Besteller der Leistung
- HLB oder andere Eisenbahnverkehrsunternehmen als Erbringer der Leistung

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

-

D | Handlungsfeld Kfz-Verkehr

Der Kfz-Verkehr spielt in ländlich geprägten Räumen und damit auch in Bad Berleburg eine wichtige Rolle. Relativ große Entfernungen für die täglichen Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege setzen für viele Menschen eine individuelle motorisierte Fortbewegungsmöglichkeit voraus. Dementsprechend wird der Kfz-Verkehr auch in Zukunft eine wichtige Rolle spielen. Es gilt jedoch, durch veränderte Antriebstechnologien sowie eine effiziente Organisation die Emissionen und andere mit der Verkehrsbelastung verbundene negative Einflüsse, wie z. B. Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden, so weit wie möglich zu reduzieren.

Insgesamt haben die Bestandsanalyse und die Rückmeldungen der Öffentlichkeitsbeteiligung gezeigt, dass nur wenig Handlungsbedarf zur Verbesserung des Kfz.-Verkehrs in Bad Berleburg besteht: Stauungen und dadurch verlängerte Wartezeiten an Ampeln treten, wenn überhaupt, nur punktuell in den Berufsverkehrsspitzen auf. Zudem durchzieht ein ausgeprägtes Vorrangstraßennetz das Bad Berleburger Stadtgebiet. Für den ruhenden Verkehr besteht insgesamt ein ausreichendes Angebot an Parkmöglichkeiten, das zudem häufig kostenfrei zur Verfügung stehen. Auch hier kommt es lediglich zu punktuellen Überlastungen, bspw. in der Oberstadt.

Dass viele Straßen in Bad Berleburg in ihrer Gestaltung funktional auf den Autoverkehr ausgerichtet sind, führt allerdings auch zu Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualitäten, zieht Trennwirkungen für Fuß- und Radverkehr nach sich und lässt heutige Standards für alternative Verkehrsmittel i. d. R. nicht zu. Die Möglichkeiten für eine nahmobilitätsorientierten Straßenraumgestaltung hängen daher auch von Potenzialen ab, die Straßen vom Kfz-Verkehr zu entlasten. Mit entsprechenden Entlastungen würde z. B. auch die Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen einhergehen.

Ziel der Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-Verkehr ist daher die Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufkommens, indem die Verhältnisse wichtiger Entscheidungsfaktoren wie Komfort, Preis, Zeit, Verfügbarkeit, Zuverlässigkeit und Sicherheit zugunsten des Umweltverbundes verschoben werden. Dies erfordert eine Umverteilung von Flächen und teilweise den Verzicht bzw. die Reduzierung des gewohnten Komforts für den Kfz-Verkehr. Langjährige, aber nicht mehr verträgliche Gewohnheiten (z. B. beim Parken oder in der Verkehrsführung) müssen baulich, verkehrsorganisatorisch und kommunikativ aufgebrochen werden, um Raum für neue Möglichkeiten zu schaffen. So soll im Zusammenspiel von Maßnahmen im Bereich des Umweltverbundes (vgl. Handlungsfelder A - C) und Maßnahmen, die den Kfz-Verkehr betreffen, erreicht werden, dass insgesamt weniger Kfz-Verkehr stadt- und umweltverträglich abgewickelt wird, die Erreichbarkeit erhalten bleibt und der öffentliche Raum in Bad Berleburg durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität weiter qualifiziert wird.

Auf Grundlage der Bestandsanalyse (vgl. Zwischenbericht) sowie der Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 3) wurden die nachfolgenden Maßnahmenfelder und Maßnahmen abgeleitet:

Tabelle 3: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Kfz-Verkehr

D Kfz-Verkehr		Priorität
D1	Ruhender Verkehr	
D1.1	Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum	
D1.2	Geordnetes Parken in Wohngebieten	
D1.3	Parken bei Großveranstaltungen	
D2	Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Umweltbelastungen	
D2.1	Verkehrsberuhigung an Ortsdurchfahrten	
D2.2	Verkehrsberuhigung im Nebennetz	
D2.3	Reduzierung der Lärmbelastung	
D3	Optimierung von Lichtsignalanlagen	
D4	Förderung alternativer Antriebe; E-Ladepunkte	
D5	Wirtschaftsverkehr	
D5.1	Förderung eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs	
D5.2	Abstellflächen Schwerverkehr	

D1 Ruhender Verkehr

Neben dem fließenden Kfz-Verkehr wird die Mobilität auch durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt. Grund hierfür ist, dass privat genutzte Fahrzeuge im Durchschnitt ca. 23 Stunden pro Tag stehen.¹² Trotz der bundesweiten Bemühungen um eine Mobilitätswende steigt die Zahl der Pkw-Besitzer weiter an¹³, so dass auch die Flächeninanspruchnahme durch parkende Fahrzeuge zunimmt. Dies stellt insbesondere im öffentlichen Raum ein zunehmendes Problem dar, da hier zahlreiche Nutzungsansprüche aufeinanderprallen, der zur Verfügung stehende Raum aber entweder natürlich oder baulich begrenzt ist. Eine zukunftsorientierte Mobilitätsplanung muss daher den ruhenden Kfz-Verkehr in ihre Strategien einbeziehen und Lösungsmöglichkeiten für eine stadtverträgliche Abwicklung aufzeigen. Dies ist von besonderer Bedeutung, da ein hoher Flächenverbrauch für den ruhenden Kfz-Verkehr in der Regel gerade in den Räumen stattfindet, die sowohl aus städtebaulicher als auch aus Mobilitätssicht am wertvollsten sind. Gleichzeitig fehlt in der Öffentlichkeit das Bewusstsein für den Wert des öffentlichen Raums. Parkraum kostet Geld in der Herstellung und Unterhaltung und kann nicht anderweitig zur wirtschaftlichen Prosperität einer Stadt beitragen. Während z. B. Gastronomie für die Nutzung öffentlicher Flächen bezahlen muss, ist das Parken in Bad Berleburg in vielen Bereichen der Stadt kostenlos. Die Möglichkeit, kostenfrei in direkter Nähe der Ziele zu parken, wird allerdings von den Gewerbetreibenden und auch den Kunden häufig als wichtiger Standortfaktor angesehen.

Im Parkraumkonzept aus dem Jahr 2012 wurde bereits empfohlen, für ein aktives Parkraummanagement auf allen Parkständen im Geschäftszentrum eine gebührenpflichtige Parkraumbewirtschaftung umzusetzen. Die Parkraumbewirtschaftung stellt dabei keine restriktive Maßnahme dar, sondern ist als Instrument einer integrierten Mobilitätsplanung zu verstehen, das die verkehrspolitischen Ziele Bad Berleburgs maßgeblich unterstützen und positiv prägen kann. Eine konsequente Parkraumstrategie hätte dabei allerdings nur Erfolg, wenn sie einheitlich geplant und flächendeckend umgesetzt würde. In der Kernstadt Bad Berleburgs liegt ein Großteil der Parkstände auf Privatflächen. Eine Bewirtschaftung von Parkständen zur Beeinflussung von Angebot und Nachfrage nach Parkmöglichkeiten könnte nur erfolgreich sein, wenn diese Flächen mitberücksichtigt werden. Hier wäre neben einer monetären Bewirtschaftung bspw. die Parkdauer zu begrenzen. Ansonsten wäre eine unerwünschte Verlagerung von Dauerparkern auf die privaten Flächen zu erwarten.

Auch die Ausweisung von Sonderparkberechtigungen für Bewohner konnte durch die Parkraumerhebung während der Bestandsanalyse nicht ausreichend begründet werden. Die Einrichtung von Bewohnerparkvorrechten ist nur unter bestimmten Voraussetzungen möglich (VwV-StVO zu § 45 Absatz 1 bis 1e). Diese sind vor allem ein Mangel an privaten Stellflächen und ein erheblicher allgemeiner Parkdruck. Zudem ist Bewohnerparken nur möglich, wenn Bewohner regelmäßig keine ausreichende Parkmöglichkeit in ortsüblich fußläufig zumutbarer Entfernung von ihrer Wohnung finden. Diese Voraussetzungen konnten nicht nachgewiesen werden.

Als erheblichen Parkdruck kann eine Auslastung der öffentlichen Stellplätze von 80 % über den gesamten Tag angesehen werden. Vor allem unter Berücksichtigung von weiteren Parkmöglichkeiten in zumutbarer Entfernung war dies in keinem Bereich der Untersuchung der Fall.

¹² vgl. z. B. Daten der MiD-Erhebungen

¹³ vgl. Daten des KBA

Da in der Bestandsanalyse keine gravierende Überbelastung der Parkstände festgestellt werden konnte und aus Rückmeldungen der Öffentlichkeitsbeteiligung der klare Wunsch geäußert wurde, das kostenfreie Angebot an Parkständen in der Kernstadt zu erhalten, wird keine Maßnahme zur Einführung einer Parkraumbewirtschaftung im Mobilitätskonzept aufgenommen.

Um für zukünftige Projekte dennoch Anforderungen an den ruhenden Verkehr aus Sicht des Mobilitätskonzepts zu formulieren, wird die Maßnahme „Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum“ aufgenommen. Wie im Handlungsfeld Fußverkehr (vgl. B1.1), empfiehlt es sich, Grundsätze für den dauerhaften Umgang mit Parken im öffentlichen Raum zu formulieren, um dies auch öffentlich kommunizieren zu können und langfristig in der Praxis umzusetzen.

Wesentliche Handlungsfelder des ruhenden Verkehrs sind dort die verträgliche Abwicklung des ruhenden Verkehrs, der Abbau von Konflikten mit anderen Nutzungen und Verkehrsarten sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Umfeld des ruhenden Verkehrs. Dabei sind Aspekte wie die Verteilung des Parkdrucks, die Vermeidung von Parksuchverkehr und die Erhöhung der Effizienz der Parkmöglichkeiten relevant. Als Grundprämissen werden vorgeschlagen:

- Verzicht auf die zusätzliche Ausweisung von öffentlichem Parkraum in Bestandsgebieten
- Bessere Ordnung des ruhenden Verkehrs in Wohngebieten und Freihalten ausreichender Flächen für die Nahmobilität im Seitenraum
- Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem öffentlichen Straßenraum in Parkbauten sowie auf private Flächen (im Bestand sowie bei der Entwicklung neuer bzw. Umnutzung bestehender Gebäude)
- Nutzung gewonnener Flächen im öffentlichen Raum für alternative Mobilitätsangebote oder zur Steigerung der Aufenthaltsqualität

Für Neu- und Umbaumaßnahmen ist darüber hinaus die neue Stellplatzverordnung NRW zu beachten. In der Vergangenheit gab es oft Unsicherheiten über die erforderliche Anzahl von Stellplätzen in Planungsvorhaben. Welche Anforderungen für Stellplätze und Fahrradabstellplätze gelten, ist nun in der Stellplatz VO eindeutig geregelt. Die Verordnung gilt in NRW überall dort, wo keine Regelungen durch Bebauungsplan oder durch örtliche Bauvorschrift (Stellplatzsatzungen) getroffen worden sind. Sobald allerdings örtliche Regeln vorhanden sind, gehen diese der Landesverordnung vor.

D1.1 Grundsätze für das Parken im öffentlichen Raum

Viele verschiedene Ansprüche stehen sich beim Thema Parken und öffentlicher Raum gegenüber. Besonders die Oberstadt, die Klinik und angrenzende Wohngebiete sind von Parksuchverkehren und den daraus folgenden negativen Effekten (z. B. Lärm- und Luftbelastungen) betroffen. Aber auch für den Fußverkehr zeigen sich Probleme, da an vielen Stellen zu geringe Restgehwegbreiten neben halbachtig (meist regelwidrig) parkenden Fahrzeugen im Seitenraum zur Verfügung stehen. Zur Erreichung der mit dem Mobilitätskonzept einhergehenden Ziele und zur Umsetzung weiterer Maßnahmen (z. B. Verkehrsberuhigung Wohngebiete und Förderung des Fußverkehrs) sind die unten in den Bausteinen aufgeführten Grundsätze elementar.



Quelle: Planersocietät; Parkmöglichkeiten Poststraße Bad Berleburg

Zeiträumen - kurzfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – gering



Bausteine

- Geordnetes Parken in Wohngebieten (siehe D1.2) und ggf. Parkleitsystem (z. B. Klinikum)
- Ausreichend Platz für den Fußverkehr im Seitenraum priorisieren. Nur wenn dies möglich ist, soll Gehwegparken angeordnet werden. Wenn dies nicht möglich ist: kein Gehwegparken.
- Falls eine Bewirtschaftung erwogen wird, sollte das straßenbegleitende Parken teurer sein als Parken auf zusammenhängenden Parkplätzen, Parkgaragen oder Tiefgaragen
- regelmäßige Prüfung, ob für innerstädtische Bereiche Parkraumkonzepte zielführend sein können (individuelle Prüfung, welche Regelungsmöglichkeiten jeweils bestehen)
- anlassbezogene Prüfung, ob in bestimmten Bereichen Bewohnerparkregelungen sinnvoll und erforderlich sind (die Erhebung 2021 begründet den Bedarf derzeit jedoch nicht)

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Anwohnende

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Planung Eins-A-Komplex
- Smart-City: 5.4 (Parkraummanagement)

Mögliche Zielkonflikte

- Ggf. Wegfall von Parkplätzen im öffentlichen Raum

D1.2 Geordnetes Parken in Wohngebieten

Wohnquartiere müssen aus verkehrlicher Sicht den Ansprüchen an Erreichbarkeit (insbesondere bei Arbeitswegen) und gleichzeitig eines attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsraumes gerecht werden (vgl. Maßnahme F2). Diesen Ansprüchen werden Bestandsquartiere und die Dörfer in Bad Berleburg aufgrund einer häufig funktionalen/Kfz-orientierten Gestaltung zurzeit nur eingeschränkt gerecht: So werden bspw. immer wieder Gehwege rechtswidrig zum Parken genutzt und versperren so gerade für Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren die Fußwege. Insbesondere bei der Bürgerbeteiligung wurden Gebiete benannt, in denen durch den hohen Anteil des ruhenden Verkehrs die Verkehrssicherheit nicht mehr überall gegeben ist oder bspw. auf dem Goetheplatz die Barrierefreiheit stark eingeschränkt ist, da Leitsysteme überparkt werden. Die während der Erstellung des Mobilitätskonzepts umgesetzte Beschilderung und Parkraummarkierung kann hier aber bereits für Verbesserung sorgen. Mit dem Ziel einer gerechteren Aufteilung des Straßenraums gilt es daher, Straßenräume zu prüfen, die ggf. eine klarere Sortierung des Parkraums benötigen.



Quelle: Planersocietät; starke Beeinträchtigung des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit auf dem Goetheplatz



Quelle Planersocietät: Best-Practice-Beispiel der Regelung zum Parken in einer Halteverbotszone

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Prüfung von Straßenräumen auf notwendige Sortierung des Parkraums.
- Umsetzung ordnender Maßnahmen (z. B. Ausweisung von Zonen, in denen das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist, Legalisierung von Gehwegparken), deren Fokus bei der Konfliktlösung auf der Optimierung der Situation für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr liegt
- Um zukünftig Gehwegparken zu verhindern, wird empfohlen, das Parkverbot auf Gehwegen gemäß § 12 StVO klarer zu kommunizieren.
- Gehwegparken sollte nur dort erlaubt sein, wo es ausdrücklich per Markierung erlaubt ist.
- Ggf. Grunderwerb für die Anlage öffentlicher Parkierungsanlage, wenn dadurch Straßenräume vom ruhenden Verkehr befreit werden können.

- Untersuchung der Wohnquartiere und Dörfer ist erforderlich, um Gehwegparken unter Berücksichtigung empfohlener Gehwegbreiten (2,50 m) und Fahrbahnbreiten (mindestens 3,05 m für Rettungsfahrzeuge) zu erlauben.
- Regelmäßige Identifikation von Bereichen, in denen der ruhende Verkehr Teil der Konfliktlage im öffentlichen Straßenraum ist
- Potenzielle Durchführung von entsprechenden Verkehrsversuchen mit anschließender Evaluierung
- Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung von Maßnahmen mit Darstellungen der gewonnenen Handlungsoptionen sowie der jeweiligen Gestaltungspläne bzw. -optionen
- Ausweitung der Kontrollen des ruhenden Verkehrs

Beteiligte Akteure

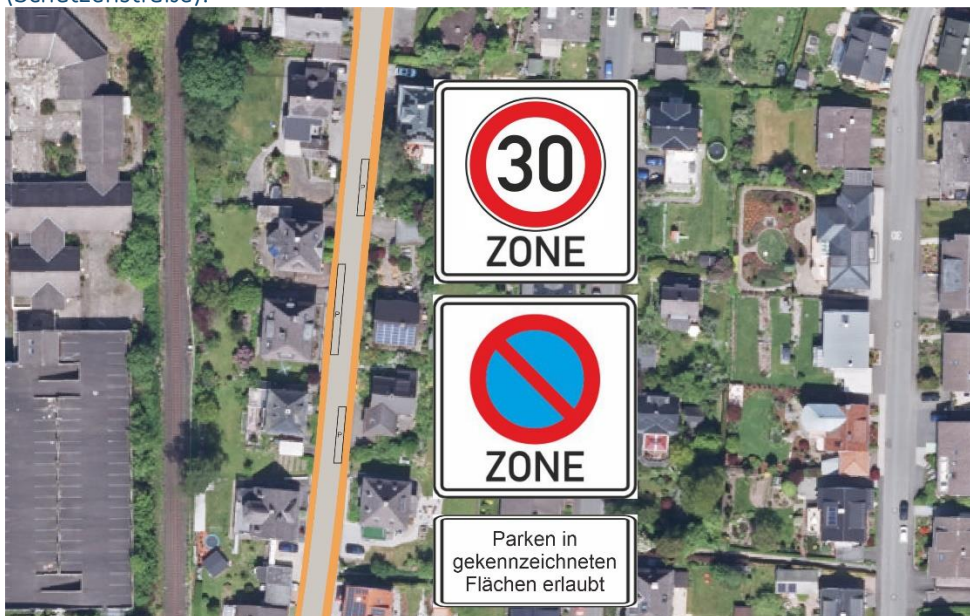
- Verwaltung
- Anwohnende
- ggf. Wohnungsgesellschaften
- ggf. private Vermieter:innen

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- F2, D2.2

Hinweise

- Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar
- Beispielhafte Umsetzung mit wechselseitigem, einseitigem Längsparken in markierten Flächen (Schützenstraße):



Mögliche Zielkonflikte

- Verlust von Parkraum durch konsequente Einhaltung der geforderten Gehwegbreiten

D1.3 Parken bei Großveranstaltungen

Auch für städtische Großveranstaltungen, die in Bad Berleburg zwei bis drei Mal im Jahr stattfinden, gilt es, den ruhenden Verkehr möglichst verträglich abzuwickeln. Entscheidend hierfür ist eine effiziente Verkehrslenkung und -steuerung. Somit sollen Parksuchverkehre vermieden werden die Lärm- und Luftschadstoffbelastung reduziert werden und eine möglichst geringe Verlagerung in umliegende Wohnbereiche stattfinden. Darüber hinaus ist eine Reduzierung des MIV-Anteils der Besucher:innen erstrebenswert. Um dies zu erreichen, sind möglichst die großen Parkieranlagen in Bad Berleburg zu nutzen und möglichst auf straßenbegleitendes Parken zu verzichten. Somit ist eine Abstimmung mit den Gewerbetreibenden und Betreibenden der Großparkplätze des Einzelhandels notwendig. Zur Anzeige freier Parkmöglichkeiten sowie zur Routenführung kann ein temporäres Parkleitsystem genutzt werden. Langfristig können die Informationen auch in einem digitalen städtischen Mobilitätsportal aufgenommen werden (vgl. Maßnahme E3.1)



Quelle: Planersocietät (beide Bilder); Parkleitsystem für P+R in Dortmund

Informationstafel Bad Berleburg

Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – gering



Kostenschätzung – gering



Bausteine

- Lenkung des ruhenden Verkehrs im Umfeld von Veranstaltungen: Aufstellung (und Digitalisierung) von Parkleitsystemen zum Veranstaltungsparken.
- Abstimmung mit den Gewerbetreibenden und Betreibenden der Großparkplätze des Einzelhandels, zur Mitnutzung der Parkflächen. Ausgehend von diesen Parkflächen Ausweisung der Fußrouten zur Veranstaltung und ggf. Einrichtung von Busverbindungen vom Parkplatz zur Veranstaltung.
- Kooperation mit der Veranstaltungsbranche und weiteren beteiligten Akteur:innen; offensive Bewerbung von Alternativen zur Anreise mit dem Pkw; Berücksichtigung von ÖPNV-Integration bei Veranstaltungstickets sowie an die Veranstaltungszeiten angepasste ÖPNV-Bedienung. Ggf. Einrichtung von Sonderverkehren.

- Ausweisung von temporären Parkverböten im Umfeld der Veranstaltung zur Vermeidung von Parksuchverkehren. Ggf. Einführung von Bewohnerparkbereichen im Umfeld der Gebiete mit hohem Zielverkehr.
- Ausweitung der Kontrolle des ruhenden Verkehrs
- Kommunikationsstrategie zu Parkraummanagementmaßnahmen

Beteiligte Akteure

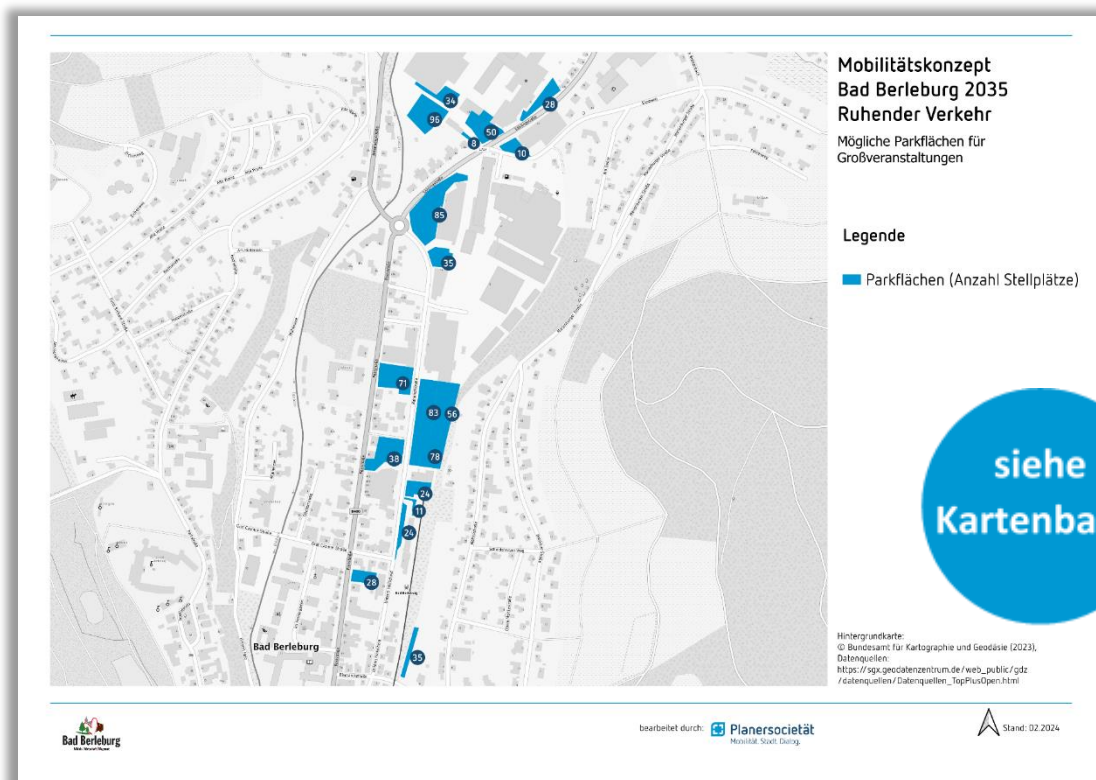
- Verwaltung
- Veranstaltungsbranche
- Einzelhandel

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Planung Eins-A-Komplex
- E3.1

Mögliche Zielkonflikte

- Ohne die Möglichkeit, auf große private Stellflächen im Stadtzentrum zurückgreifen zu können, entstehen starke Verlagerungseffekte in umliegende Wohngebiete



D2 Verkehrsberuhigung und Reduzierung von Umweltbelastungen

Die Gestaltung von Straßen vermittelt den Verkehrsteilnehmenden einen ersten Eindruck von den geltenden Regelungen (z. B. Geschwindigkeiten, Vorfahrtsregelungen etc.). Bereits dieser erste Eindruck wirkt sich bewusst oder unbewusst auf die individuelle Geschwindigkeitswahl sowie die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmenden aus. Die Bestandsanalyse hat ein heterogenes Bild der Straßenraumgestaltung in Bad Berleburg ergeben. Häufig überwiegt die funktionale, auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Straßenraumgestaltung deutlich.

Im Maßnahmenfeld D2 sollen formulierten Grundsätze des Zielkonzeptes sukzessive auf Straßenräume im gesamten Stadtgebiet übertragen werden und diese verkehrsberuhigt gestaltet werden.

Aus gutachterlicher Sicht besonders relevant sind zum einen Straßenräume mit zahlreichen sich überlagernden Nutzungsansprüchen (z. B. Ortsdurchfahrten und Einfallstraßen) und zum anderen Straßenräume mit hohem Verkehrsaufkommen, wie die B 480 im Innenstadtbereich. Für beide gilt wie für das gesamte Stadtgebiet, dass sich eine verkehrsberuhigende Gestaltung positiv auf die Aufenthaltsqualität, die Verkehrssicherheit, die Lärm- und Luftschadstoffemissionen sowie eine gerechtere Flächenverteilung auswirkt und damit zentrale Ziele des Mobilitätskonzeptes verfolgt.

D2.1 Verkehrsberuhigung an Ortsdurchfahrten (Wittgensteiner Dorfstraße)

Als Eingangsbereiche nach Bad Berleburg stellen die Ortsdurchfahrten ein Tor in die Stadt dar und sollten gestaltende sowie identitätsstiftende Funktionen übernehmen. Neben der gestalterischen Aufwertung der Ortsdurchfahrten, wie sie bereits im Handlungsfeld Fußverkehr und Barrierefreiheit beschrieben wurde (vgl. B1.2), spielt dabei auch die Verkehrsberuhigung des Kfz-Verkehrs eine wichtige Rolle. Ziel der Maßnahme ist es so zu einer Verbesserung der objektiven Verkehrssicherheit sowie dem subjektiven Sicherheitsgefühl beizutragen und die Aufmerksamkeit für Umfeldnutzungen zu erhöhen. Auch Lärm- und Luftschadstoffbelastung spielen eine gewichtigere Rolle in der Verträglichkeit der Verkehre entlang der Ortsdurchfahrten und können durch eine Verkehrsberuhigung reduziert werden (vgl. Lärmaktionsplan).

Um auf diese Ziele hinzuwirken, können verschiedene bauliche und gestalterische Elemente einzeln oder in Kombination eingesetzt werden sowie die zulässige Höchstgeschwindigkeit reduziert werden.

Zum Bereich der Gestaltung gehören beispielsweise Ortswappen, besondere Bepflanzungen, Hinweise auf lokale Besonderheiten oder Sehenswürdigkeiten. Als bauliche Optionen können Fahrbahnversätze, -eingengungen, Mittelinseln und weitere Querungshilfen sowie Aufmerksamkeitsfelder (z. B. farbliche Markierungen, Materialwechsel) und der Aufbau von elektronischen Anzeigetafeln mit der gefahrenen Geschwindigkeit dienen.

Gutachterliche Empfehlung wäre es, eine wiederkehrende Zusammensetzung der verschiedenen genannten Elemente zu konzipieren und diese stadtweit im Bereich der Ortsein- und -ausfahrten einzuführen und die zulässige Höchstgeschwindigkeit möglichst auf 30 km/h zu reduzieren. Dabei ist die jeweilige Vor-Ort-Situation zu berücksichtigen. Grundlegend sollte dennoch sein, eine bauliche Veränderung zur Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs anzudenken, bei der immer auf eine Verbesserung der Quersituation für die weiteren Verkehrsarten hingewirkt wird. Auch eine auf der Fahrbahn aufgetragene Markierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit innerorts begünstigen. Auch eine ansprechende Gestaltung oder ein Belagswechsel können in Betracht gezogen werden. Mithilfe dieser Maßnahmen können Geschwindigkeiten angeglichen und Unfallrisiken sowie Belastungen durch den Kfz-Verkehr reduziert werden.

Der verkehrsberuhigende Ausbau ist vordergründig bei Um- und Erneuerungsmaßnahmen vorzunehmen.



Quelle: Planersocietät; typische Verkehrssituationen in den Ortsdurchfahrten der Dörfer

Zeiträumen - langfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Konzeption einer wiederkehrenden Zusammensetzung verschiedener baulicher und gestalterischer Elemente zur Verkehrsberuhigung an Ortsein- und -ausfahrten
- Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit entlang der Ortsdurchfahrten (besonders in kleineren Dörfern – aufgrund der gesteigerten Anfälligkeit für Geschwindigkeitsübertretungen auf der geringen Entfernung zwischen Ortsein- und -ausfahrt – Handlungserfordernisse zur Verkehrsberuhigung)
- Prüfung der Umsetzungsmöglichkeit der konzipierten Verkehrsberuhigung an Ortsein- und -ausfahrten
- Abstimmung mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger
- Sukzessive Umsetzung der Verkehrsberuhigung und Geschwindigkeitsreduzierung
- Öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung umgesetzter Verkehrsberuhigungen an Ortsein- und -ausfahrten

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Straßenbaulastträger

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- GNK Operatives Ziel 3.2
- B1.3

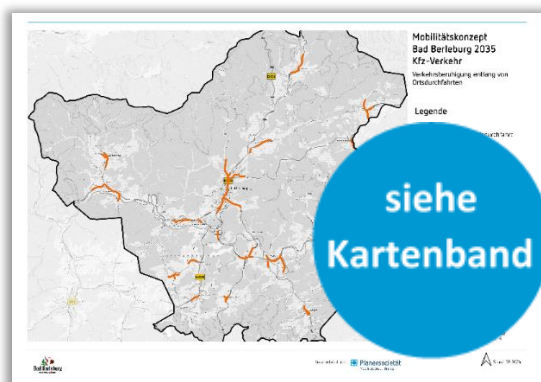
Mögliche Zielkonflikte

- keine

Verortung der Maßnahmen

Siehe Karte, insb.:

- Arfeld
- Aue
- Berghausen
- Dotzlar
- Wemlighausen



D2.2 Verkehrsberuhigung im Nebennetz

Das Nebenstraßennetz soll möglichst verkehrsberuhigt gestaltet werden und so neben dem Kfz-Verkehr auch attraktive Verbindungen für den Fuß- und Radverkehr bereitstellen sowie den Aufenthalt und die Begegnung fördern. Störungen durch Lärm und Luftschadstoffe sollten in Wohngebieten möglichst geringgehalten werden. Aus diesem Grund sollte das Nebenstraßennetz notwendigen Quell- und Zielverkehren vorbehalten sein und möglichst von Durchgangsverkehren freigehalten werden. Diese Funktion sollte sich auch im Straßenraum widerspiegeln und eine entsprechende verkehrliche Regelung und Gestaltung ist anzustreben. Der verkehrsberuhigende Ausbau ist vordergründig bei Um- und Erneuerungsmaßnahmen vorzunehmen.



Quelle: Planersocietät (beide Bilder); links: Portal mit Belagänderung (Betonsteinpflaster) und rechts: Parkstraße

Zeiträumen - langfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- **Geschwindigkeitsreduktion:** Im Regelfall besteht im Nebenstraßennetz in Bad Berleburg bereits Tempo 30. Neben der Beschilderung sollten weitergehende Maßnahmen zur Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit geprüft werden oder stärkere Geschwindigkeitsreduktionen, bspw. als verkehrsberuhigter Bereich.
- **Bauliche Verkehrsberuhigung:** Maßnahmen der baulichen Verkehrsberuhigung sind geeignet, den Kfz-Verkehr zu reduzieren und zu entschleunigen. Es sollte aber auch darauf geachtet werden, Potenziale für die Bewegungsqualität und Gestaltung zu nutzen. Umzusetzen ist dazu eine bauliche Verkehrsbeschränkung durch Fahrbahneinengungen oder Verschwenkungen (Pflanztröge, vorgezogene Seitenräume etc.), die Potenziale zur Gestaltung des Seitenraums bieten. Dabei sind stets Anfahrtswege des Rettungswesens zu berücksichtigen, vor allem im Bereich der Kliniken.

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Straßenbaulastträger

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- B1.4, F2

D2.3 Reduzierung der Lärmbelastung

In unserem Alltag – insbesondere in Städten – sind wir ständig umgeben von mehr oder weniger lauten Geräuschen und Lärm. Teilweise empfinden wir das als störend, manchmal als angenehm (z. B. Musik, Meeresrauschen). Die jeweilige Wahrnehmung kann dabei individuell abweichen. Wenn Menschen allerdings dauerhaft hohen Lärmpegeln ausgesetzt sind, kann dies die körperliche und psychische Gesundheit ernsthaft schädigen. Vor allem der Straßenlärm stellt eine dauerhafte Quelle dieser Lärmbelastung dar. Zur Identifizierung und Reduzierung der Lärmbelastung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes der Lärmaktionsplan der Stufe 4 erarbeitet. Die dort vorgeschlagenen Maßnahmen gilt es möglichst umzusetzen und die Lärmvermeidung als kontinuierliche Aufgabe zu verstetigen.



Quelle: <https://www.umgebungs-laerm.nrw.de/laermkartierung>

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – gering



Bausteine

- Finalisierung des Lärmaktionsplan der Stufe 4 und Übermittlung an die Landesregierung
- Weitergehende schalltechnische Untersuchung der betroffenen Straßenabschnitte durchführen, um eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde zu erwirken.
- Bildung einer Arbeitsgruppe Lärmaktionsplanung, zur weiteren Umsetzung des Lärmaktionsplan der Stufe 4 und Vorbereitung der kommenden Stufen.
- Prüfung weiterer Straßenabschnitte, die nicht teil der Lärmkartierung des Landes sind.

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Straßenbaulastträger

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Innenstadtverkehrsführung – Einführung Tempo 30

Maßnahmenanhang

Siehe Anhang 02 - Lärmaktionsplan

D3 Optimierung von Lichtsignalanlagen

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Lichtsignalanlagen vor allem auf den Kfz-Verkehr und dessen Leistungsfähigkeit ausgerichtet sind. Dies liegt u. a. auch an der Besonderheit, dass die vorhandenen Lichtsignalanlagen in der Baulastträgerschaft von Straßen.NRW liegen. Daraus folgt, dass kommunal angestrebte Veränderungen von Umläufen an Lichtsignalanlagen (z. B. zur Ausweitung von Grünphasen für Radfahrende) bzw. bauliche Anpassung an Knotenpunkten nur in Abstimmung mit Straßen.NRW möglich sind.

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen B1.1 und der Ziele des Mobilitätskonzepts (vgl. Kapitel 3) ist es daher einerseits Ziel der Maßnahme, der Stadt Bad Berleburg geeignete Argumente für Abstimmungsgespräche mit dem Baulastträger zu liefern. Andererseits soll eine Abwägungsgrundlage für Entscheidungen über die zukünftige Gestaltung und Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten entstehen. Diese soll im Sinne der Ziele zwar einen möglichst stetigen Verkehrsfluss gewährleisten und die Erreichbarkeit mit dem Kfz sichern, zuallererst allerdings Wege aufzeigen, den Anforderungen alternativer Mobilitätsformen an Knotenpunkte gerecht zu werden. Neben der stärkeren Berücksichtigung der Nahmobilität in Freigabe- und Umlaufzeiten gilt es vor allem auch, die Barrierefreiheit an den vorhandenen Lichtsignalanlagen zu gewährleisten.

Die Anpassung der Lichtsignalanlagen ist dabei in Abhängigkeit der Umgestaltung der innerstädtischen Verkehrsführung zu sehen und sollte berücksichtigt werden, wenn hier Maßnahmen umgesetzt werden.



Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – gering



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Prüfung der Knotenpunkte hinsichtlich einer Anpassung der LSA-Umläufe
- stetige Platzierung der mit dem Mobilitätskonzept einhergehenden Ziele der Stadt Bad Berleburg zu Knotenpunkten (Schaltung der LSA-Anlagen, bauliche Gestaltung) beim Baulastträger Straßen.NRW
- Herstellung der Barrierefreiheit an Lichtsignalanlagen

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Straßenbaulastträger

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Planungen Innenstadtverkehrsführung und Umbau Entlastungsstraße
- F1

Mögliche Zielkonflikte

- Stärkere Berücksichtigung der Nahmobilität führt zu verlängerten Umläufen für den Kfz-Verkehr

D4 Förderung alternativer Antriebe; E-Ladepunkte

Potenzielle Standorte für neue E-Ladesäulen wurden ermittelt, um den Kfz-Verkehr schneller emissionsfrei zu machen. Diese sollen das gesamte Stadtgebiet abdecken. Aktuell stehen in Bad Berleburg an zehn Standorte private und öffentliche E-(Schnell)Ladesäulen für Pkw zur Verfügung, davon acht innerhalb der Kernstadt. Insgesamt wurden 27 neue mögliche Standorte identifiziert. Ob eine Installation dort möglich ist, hängt z. B. von der Grundstücksverfügbarkeit, Finanzierung und der Anbindung an das Stromnetz ab.

Die Standorte wurden in typische Verkehrswege und -routen integriert. Also Standorte wie z. B. Krankenhäuser, Friedhöfe und Sportstätten, ebenso wie Supermärkte, die aufgrund ihrer starken Kundenfrequenz ein erhebliches Potenzial bieten. Besonders im Bereich der Kernstadt werden Ladesäulen dieser Kategorie vorgeschlagen. Bei diesen ausgewählten Standorten wird empfohlen, Normalladesäulen mit einer Mindestladeleistung von 11 kW, besser 22 kW, zu errichten. Diese Ladesäulen sind speziell darauf abgestimmt, den Anforderungen von Fahrzeugen im täglichen Gebrauch gerecht zu werden und eine effiziente Wiederaufladung zu ermöglichen. Diese Ladesäulen wurden bewusst auch auf privaten Flächen empfohlen, da Gastronomie- und Einzelhandelsbetriebe heute schon aktiv sind und E-Ladesäulen als zusätzliche Umsatzquellen oder zur Kundenbindung nutzen.

Zusätzlich stellen touristische Ziele und Wanderparkplätze bedeutende Ziele dar. Hierzu zählen beispielsweise das Wanderportal Kühnhude, die Wisent-Wildnis und das Abenteuerdorf Wittgenstein. Aufgrund der längeren Verweildauer an diesen Orten ist derzeit eine Ladeleistung von bis zu 4,6 kW ausreichend. Dies erleichtert die Netzintegration. Für eine Vereinheitlichung und qualitative Verbesserung des Ladeangebotes sind besser 22 kW Ladeleistung pro Ladepunkt zu empfehlen, wenn der Netzanschluss dies ermöglicht.

Die Standorte, die speziell der Streckengenerierung dienen, befinden sich vorrangig an Tankstellen oder entlang der B 480. Diese Standorte erfüllen den Zweck, Fahrzeugen auf längeren Strecken eine effiziente Möglichkeit zur schnellen Aufladung zu bieten. An diesen Standorten ist eine Ladeleistung von 100 - 150 kW erforderlich, um einen relevanten Reichweitenzuwachs in unter 30 Minuten generieren zu können. Dies ist von großer Relevanz, da es Reisenden ermöglicht, ihre Fahrzeuge schnell aufzuladen und ihre Reise mit minimalem Zeitverlust fortzusetzen. Zum Teil gibt es auch dafür schon private Angebote wie z. B. die Schnellader bei McDonalds an der Poststraße.

Schlussendlich sollten auch Lademöglichkeiten für Pedelecs mitbedacht werden, die aber vor allem im privaten Bereich, z. B. in der Gastronomie und am Arbeitsplatz, benötigt werden.

Zeitrahmen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – hoch





Bausteine

- Identifikation öffentlicher Ladebedarfe: Anzahl Ladepunkte, Ladeleistung, Ladedauer
- Vorabstimmung mit potenziellen privaten Ladesäulenbetreibern, die auch öffentlich genutzt werden können (Tankstellen, Gastronomie, Einzelhandel etc.)
- Entscheidung, ob öffentliche Ladesäulen errichtet oder Konzessionen ausgeschrieben werden sollen
- Prüfung der Netzkapazität an den vorgesehenen Standorten
- Ausschreibung zur Konzession von Ladekapazitäten oder Bau öffentlicher Ladesäulen

Beteiligte Akteure

- Verwaltung Stadt Bad Berleburg
- Private Akteure: Firmen, Einzelhandel, Gastronomie, Banken etc.

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Globale Nachhaltige Kommune – CO₂-neutraler Kfz-Verkehr

Mögliche Zielkonflikte

- Investition öffentlicher Mittel, obwohl privatwirtschaftliche Akteure dieselben Leistungen erbringen können (Vergleich Tankstellen)

Verortung der Maßnahmen

Von den 27 zu prüfenden Standorten befinden sich neun innerhalb der Kernstadt Bad Berleburgs.

- Astenbergstraße in Höhe der Herrenwiese
- Sählingstraße/Parkplatz Rewe
- Bahnhofstraße Parkplatz Hit
- Bahnhofstraße/Parkplatz Aldi
- Rohrbachstraße/Waldenburger Straße

-
- Limburgstraße/Parkplatz Lidl
 - Lerchenweg Ecke Ulmenweg
 - Arnikaweg/Am Schloßpark
 - Am Sportfeld

Die restlichen zu prüfenden Standorte verteilen sich über das gesamte Stadtgebiet

- Wemlighausen - Am Wernsbach/Jugendfreizeitzentrum
- L717/Am Landgasthof Restaurant Laibach
- Dödesberg - Hof Dödesberg
- Hochsauerlandstraße/Wanderparkplatz Albrechtsplatz
- Schwarzenau - Zum Billing/Am Friedhof
- Schwarzenau - Zum Sportplatz
- Elsoff – Vogteistraße Ecke Brückenstraße
- Sauerlandstraße Ecke Pfarrwiese
- Raumländer Straße/Parkplatz Wittgensteiner Schieferpfad
- Dotzlar – Eichenstraße
- Weidenhausen – Weidenhäuser Straße Ecke Oststraße (Parkplatz Kirche)
- Weidenhäuserstraße/Am Friedhof
- L553/Schmallenberger Haus
- Wingshausen – Unter der Stehde Ecke Steinsbachweg
- Homberg – Hellweg (Hotel Restaurant Forellenhof)
- Weidiger Weg/Wisent-Wildnis am Rothaarsteig
- Rothaarsteig/Wanderportal Kühnhude
- Berghausen – Berghäuser Straße (Tankstelle)

Darüber hinaus wurden Standorte für die vorgeschlagenen Mobilpünktchen an zentralen Orten in den einzelnen Dörfern und ergänzende Stellen identifiziert (siehe C1):

- Alertshausen (Dorfstraße)
 - Weidenhausen (Weidenhäuser Straße)
 - Elsoff (Vogteistraße)
 - Im Ahlen (Dotzlarer Hauptstraße)
 - Girkhausen (In der Odeborn)
 - Aue (Hauptstraße)
 - Berghausen (Unter der hohen Fuhr)
 - Wingshausen (Alte Landstraße)
 - Alertshausen (Dorfstraße)
 - Christianseck
 - Diedenshausen (Johannes-Althusius-Straße)
 - Hemschlar (Neue Straße)
 - Richstein (Laaspher Straße)
 - Rinthe (Rinther Straße)
 - Sassenhausen (Eder-Lahn-Straße)
 - Schüllar (Am Stein)
 - Stünzel (Zum Festplatz)
-

D5 Wirtschaftsverkehr

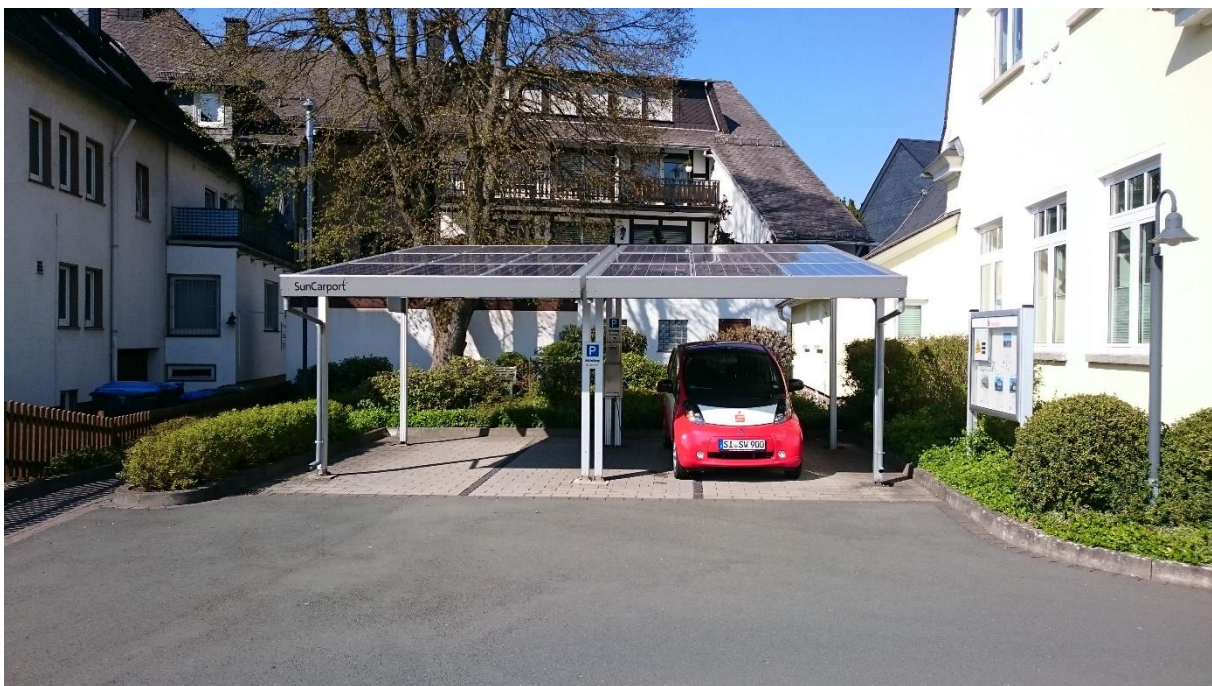
Unter Wirtschaftsverkehr versteht man die gewerbsmäßige oder entgeltliche Beförderung von Gütern sowie die beruflich bedingte Ortsveränderung von Personen zur Erbringung von Arbeits- und/oder Dienstleistungen am Zielort während der Arbeitszeit. Im Folgenden steht jedoch der Güterverkehr im Mittelpunkt. Dabei lassen sich verschiedene Güterverkehrsströme unterscheiden. Während in Gewerbegebieten und Einzelhandelsbereichen vor allem Unternehmen als Empfänger auftreten (B2B), sind es in Wohngebieten vor allem Privatkund:innen (B2C). Neben den Speditionen, die vor allem den Einzelhandel und größere Unternehmen beliefern, nimmt der Anteil der KEP-Dienstleister (Kurier-, Express- und Paketdienste) am Verkehrsgeschehen stark zu. Der übrige Wirtschaftsverkehr, z. B. Dienstreisen, wird weitgehend durch Maßnahmen anderer Handlungsfelder abgedeckt, für den berufsbedingten Ortswechsel z. B. im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsbeteiligung.

Die bisherige Entwicklung zeigt, dass im Güterverkehr die Effizienz aufgrund des steigenden Güteraufkommens grundsätzlich zunimmt, gesellschaftliche Ziele (z. B. in Bezug auf Lärm oder THG-Emissionen) innerhalb des Sektors bisher jedoch eine eher untergeordnete Rolle spielen. Um den Güterverkehrssektor in eine Mobilitätswende einzubinden, sind daher planerische Maßnahmen erforderlich. Dabei sind anreizbasierte mit ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu kombinieren (Push&Pull-Prinzip). Eine ganzheitliche Energie- und Verkehrswende im Güterverkehr ist jedoch nur durch die Einbettung in bundesweite Maßnahmen (z. B. zum Ausbau des Schienengüterverkehrs, zur Reduzierung des Transportaufkommens oder der Verkehrsleistung) möglich. Die Handlungs- und Einflussmöglichkeiten der Stadt Bad Berleburg sind daher teilweise begrenzt. Im Vordergrund stehen daher Maßnahmen, den eigenen Wirtschaftsverkehr möglichst nachhaltig zu gestalten und weiteren Schwer- und Wirtschaftsverkehr möglichst stadtverträglich abzuwickeln.

D5.1 Förderung eines nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs

Die Stadt Bad Berleburg tritt im Wirtschaftsverkehr einerseits als aktiver Akteur mit dem eigenen kommunalen Fuhrpark (z. B. Forst, Gebäudemanagement, Straßenmeisterei etc.) auf. Andererseits ist sie Auftraggeberin für verschiedene Dienstleistungen von Unternehmen (z. B.: Bauleistungen), die ihrerseits aktiv am Wirtschaftsverkehr teilnehmen. Somit hat die Stadt sowohl durch die Gestaltung ihres eigenen Wirtschaftsverkehrs als auch durch die Festlegung geeigneter Bedingungen bei der Vergabe von Aufträgen oder Konzessionen Einfluss auf eine nachhaltige Entwicklung des Wirtschaftsverkehrs. In beiden dargestellten Bereichen hat die Stadt eine Vorbildfunktion, die sich im öffentlichen Raum widerspiegelt und der sie im Hinblick auf die Ziele des Mobilitätskonzeptes gerecht werden sollte.

Maßnahmen hierzu sind beispielsweise die Umstellung des städtischen Fuhrparks auf elektrische Antriebsformen und die Einrichtung von E-Lademöglichkeiten an den Verwaltungsstandorten.



Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Fuhrparkanalyse zur Identifizierung von Fahrzeugen, die sich für eine Umrüstung auf emissionsarme/-freie Antriebe eignen
 - Sukzessive Umrüstung des kommunalen Fuhrparks (bereits in Umsetzung)
- Ausstattung der kommunalen Betriebshöfe sowie der kommunalen Parkplätze/Parkbauten mit entsprechender Ladeinfrastruktur
- Bereitstellung kommunaler Lastenfahrräder, um dienstliche Kfz-Fahrten zu reduzieren

- Verknüpfung der Vergabe von Bauleistungen an die Einhaltung bestimmter Standards. Die Standards sollten hinsichtlich der jeweiligen (zukünftigen) Rahmenbedingungen flexibel anpassbar sein. Ziele sind, neben dem Einsatz emissionsarmer/ -freier Fahrzeuge, die Lärmmin- derung sowie ggf. Tonnagebeschränkungen bei Maßnahmen in sensiblen Bereichen
- Übertragung der genannten Bausteine auf städtische Tochterfirmen sowie Einbindung von in Bad Berleburg tätigen Betrieben, Unternehmen und Gewerbetreibenden, um nachhaltigen Wirtschaftsverkehr stetig stärker zu etablieren (vgl. Maßnahme E2.2)
- Förderung der Schaffung von E-Lade- und Betankungskapazitäten an logistischen Standorten

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- IHK
- Handwerkskammer
- Gewerbetreibende

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Smart City: 6.1

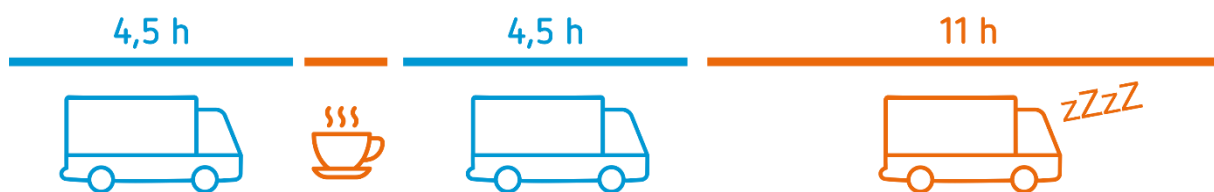
D5.2 Abstellflächen Schwerverkehr

Nach der Tageslenkzeit (max. 9 h) müssen Fahrer:innen die Tagesruhezeit (min. 11 h) einhalten. Hierfür werden nicht nur an Bundesautobahnen, sondern auch in Bad Berleburg Flächen benötigt, auf denen die Lkw parken können. Insbesondere entlang der Limburgstraße und im Industriegebiet Berghausen-Raumland kommt es bereits zu Konflikten mit dem Lieferverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden, da bspw. an der Limburgstraße Pkw und Lkw am Straßenrand parken und unter anderem die Übersichtlichkeit des Straßenraums eingeschränkt ist.

Auch mit Blick auf den weiter steigenden Güterverkehrsanteil müssen Lösungen und alternative Flächen gefunden werden, wie Lkw im Stadtgebiet abgestellt werden können. Die Stellflächen sollten möglichst auch über Sanitäreinrichtungen verfügen. Dazu ist eine Zusammenarbeit von Unternehmen und Stadtverwaltung erforderlich. Nach Möglichkeit sollten die Lkw auf den Werksgeländen der zu beliefernden Firmen geparkt werden können.

Warum braucht man viele LKW-Parkplätze?

Nach der **Tageslenkzeit (max. 9 h)** müssen Fahrer:innen die **Tagesruhezeit (min. 11 h)** einhalten. Hierfür werden Parkplätze benötigt.



Quelle: Eigene Darstellung nach <https://modas-website.fluxguide.com/projekt/modas/>

Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Neue Lkw-Parkmöglichkeiten im Industriegebiet schaffen – Abstimmung möglicher Zuständigkeiten gemeinsam mit Bezirksregierung, Kreisverwaltung und ggf. Straßenbaulastträger (auch gemeinsame Planung der Förderung)
- Umgestaltung bestehender Flächen, die bisher nicht für Lkw-Stellplätze genutzt werden (z. B. Betriebshöfe von Speditionsunternehmen, Parkplätze von Handelsunternehmen)
- Reduzierung des Lkw-Parksuchverkehrs durch den Einsatz von Parkleitsystemen sowie dem Bereitstellen von Informationen über die vorhandenen Parkplatzangebote (Kombination mit E3.1)
- Optimierte Nutzung des vorhandenen Lkw-Parkraums
- Abstimmung mit den Gewerbetreibenden zur Mitnutzung der Parkflächen. Ggf. Bildung „Runder Tisch Schwerverkehr“ zur gemeinsamen Erarbeitung von Lösungen

- Aktuellen Belegungsgrad digital erfassen und diesen online auf dem Mobilitätsdaten-Marktplatz (MDM) bereitstellen
- Wenn ausreichend Alternativen vorhanden sind: Parkverbot entlang der Limburgstraße

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- IHK
- Handwerkskammer
- Lokale Industrie und Gewerbetreibende
- Kreisverwaltung und Bezirksregierung

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- E3.1

Weitere Hinweise

- Förderung über Förderprogramm Lkw-Stellplätze (SteP¹⁴) möglich

¹⁴ https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/FoerderungPrivatInvestorenLkwStellplaetzen/foerderungprivate-investorenkwstellplaetzen_node.html

E | Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätsmanagement soll dazu beitragen, eine klimafreundliche und (kosten-)effiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft zu implementieren und zu fördern. Dazu wird die Steuerung des Alltagsverhaltens der einzelnen Verkehrsteilnehmenden durch zielgruppenspezifische Ansprache mittels öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen wie z. B. Mobilitätsaktionen/-tage, Wettbewerbe o. ä. eingesetzt. Der Stadt Bad Berleburg kommt dabei vor allem eine initiierende, koordinierende und beratende Rolle zu. Mobilitätsmanagement lässt sich in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement unterteilen. In den jeweiligen Bereichen stehen individuelle Ansätze und Maßnahmen zur Verfügung.

Maßnahmen des Mobilitätsmanagements müssen nicht nur initiiert und koordiniert werden, sondern erfordern in der Regel auch Überzeugungsarbeit seitens der Kommune. Dementsprechend wichtig ist die Einbindung von Akteur:innen und Multiplikator:innen. Mobilitätsmanagement ist eine Querschnittsaufgabe, die eine Vielzahl von Berührungspunkten zu den bereits beschriebenen Handlungsfeldern aufweist und daher ein strukturiertes Vorgehen erfordert.

Als „weiche“ und weniger investive Maßnahmen zielen Mobilitätsmanagementmaßnahmen darauf ab, die Mobilität in einer Kommune möglichst effizient sowie stadt- und umweltverträglich zu gestalten. Darüber hinaus sollen die Maßnahmen der anderen Handlungsfelder entsprechend ergänzt und miteinander verknüpft werden. Aufgrund des eher geringen Planungsaufwandes können Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in der Regel kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden und mit geringem finanziellem Aufwand eine hohe Wirksamkeit entfalten.

Tabelle 4: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit

E Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	
E1	Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung
E2	Mobilitätsmanagement
E2.1	Kommunales Mobilitätsmanagement
E2.2	Betriebliches Mobilitätsmanagement
E2.3	Schulisches Mobilitätsmanagement
E3	Öffentlichkeitsbeteiligung und Kommunikation
E3.1	Öffentlichkeits- & Kampagnenarbeit zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes
E3.2	Durchführung von Öffentlichkeitsaktionen und kontinuierlicher Beteiligung
E3.3	Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals

E1 Strukturen zur Umsetzung des Mobilitätskonzeptes in der Verwaltung

Klar ist, dass das Mobilitätskonzept mit der Vielzahl an konzipierten Maßnahmen hohe Anforderungen an die Verwaltung stellt. Neben dem Mitteleinsatz für investive Maßnahmen und der Umsetzung weiterer weniger bzw. nicht-investiver Maßnahmen, ist eine Verankerung und Koordinierung des Umsetzungsprozesses der Maßnahmen sowie deren Evaluierung (vgl. Kapitel 6) von Bedeutung. Darüber hinaus sollte weiter klar sein, dass die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes eine strukturierte Koordination erfordern wird. Insbesondere die Umsetzung von Infrastrukturprojekten wird über zahlreiche Abteilungen hinweg personelle Kapazitäten (sowohl auf Leitungs- als auch auf Sachbearbeitungsebene) binden. In Teilen können Koordination und strukturierte Umsetzung der Maßnahmen mit den gegebenen Ressourcen der Verwaltung bewältigt werden. Es wird aber empfohlen, zu prüfen, ob die vorhandenen personellen Ressourcen ausreichen, um die zahlreichen – mit den konzipierten Maßnahmen einhergehenden – neuen Aufgaben angehen zu können und den bereits bestehenden Betrieb aufrechtzuerhalten. Wesentlich wird in diesem Zusammenhang sein, dass vor Beginn der Umsetzungsphase des Mobilitätskonzeptes die Aufgaben in einem Personalplan strukturiert und mit den betroffenen Fachbereichen und Stabsstellen und den dort vorhandenen Personalressourcen abgestimmt werden. Gegebenenfalls müssen Aufgaben neu verteilt, neue Teams gebildet oder auch zusätzliche personelle Ressourcen geschaffen werden. Zur konkreten Umsetzung des Mobilitätskonzeptes und zur Bündelung von Mobilitätsthemen, die aktuell in der Stadt Bad Berleburg keine klare Zuständigkeit haben, empfiehlt sich die Schaffung einer zentralen Vollzeitstelle eines/einer Mobilitätsbeauftragten bzw. Mobilitätsmanagers/-managerin. Besonders, wenn mehr Öffentlichkeitsarbeit geleistet werden soll, reicht das derzeitige Stundenkontingent (5 h/Woche) nicht aus.

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Aufbau einer koordinierenden Vollzeitstelle „kommunale:r Mobilitätsmanager:in“, für die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Unterstützung des Mobilitätsmanagers zur Koordinierung der verwaltungsinternen Projekt- und Arbeitsgruppen, Evaluation des Umsetzungsprozesses und Kommunikation in die Stadtgesellschaft.
- Implementierung von verwaltungsinternen Kommunikationsformaten, die einerseits über den Umsetzungsprozess und -stand sowie zu erreichten Meilensteinen informieren und andererseits dazu beitragen, die jeweilige Expertise des Fachdienstes/Fachbereichs in die Umsetzung einzubringen
- Fortführung des Mobilitätsbeirats bei konkreten Projekten/Beratungsaufträgen
- Einrichtung umsetzungsbezogener Projekt-/Arbeitsgruppen, die anlassbezogen die Umsetzung der Maßnahmen abstimmen und vorantreiben
- regelmäßige bzw. anlassbezogene Berichte aus den eingerichteten Projekt-/Arbeitsgruppen in den eingerichteten verwaltungsinternen Kommunikationsformaten

Beteiligte Akteure

- Verwaltung

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- GNK: 4.2.1

Weitere Hinweise

Personalressourcen für Mobilität im ländlichen Raum, Kosten bis zu 80.000,00 € p. a.; Hier ist der EU-Fond für regionale Entwicklung (EFRE)¹⁵ zu nennen bis zu 85 % Förderhöhe in weniger entwickelten Regionen.

¹⁵ <https://www.efre.nrw.de/wege-zur-foerderung/foerderungen-in-2021-2027/nachhaltige-staedtische-mobilitaet/>

E2 Mobilitätsmanagement

E2.1 Kommunales Mobilitätsmanagement

Neben der Umsetzung der planerisch-baulichen Maßnahmen sind auch die Maßnahmen im Bereich der Mobilitätsorganisation und des Mobilitätsmanagements ein entscheidender Baustein für die Verkehrs- und Mobilitätswende. Neben der Aktivierung und Organisation von Mobilitätsmanagement-Angeboten für Betriebe, Kitas und Schulen in Bad Berleburg gilt es auch, innerhalb der Stadtverwaltung mit positivem Beispiel voranzugehen und die Mobilität unter den Mitarbeiter:innen nachhaltig aufzustellen und zu fördern, was allgemein unter kommunalem Mobilitätsmanagement zusammenzufassen ist. Wichtige Aspekte sind hierbei u. a. das Angebot eines Job-Tickets, E-Ladestationen für Kfz- und Radverkehr auf eigenen Parkplätzen, diverse Maßnahmen für die Voraussetzungen für die Nutzung von Pkw-Alternativen (bspw. Umkleieräume für Radfahrende).

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

Interne Bausteine:

- Regelmäßige Erhebung (z. B. alle 5 Jahre) aller relevanten Daten zur Mobilität der städtischen Mitarbeitenden über eine Mobilitäts- und Wohnstandortbefragung
- Verbesserte Voraussetzungen zur Nutzung von Pkw-Alternativen auf dem Arbeitsweg (z. B. Duschen, qualitativ hochwertige Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderung von E-Bike-, Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende usw.)
- Ausbau der Alternativen zum dienstlich nutzbaren Pkw (z. B. Dienstpedelec, Dienstlastenrad)
- Fortführung der sukzessiven Umrüstung aller kommunalen Kfz auf emissionsarme/-freie Antriebsformen (mindestens im Zuge der regelmäßigen Austauschzyklen)
- Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf stadteigenem Gelände
- Förderung und Unterstützung von Homeoffice/individuellen Arbeitszeitmodellen
- Installation von E-Lademöglichkeiten (siehe D4, D5.1)
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen

Externe Bausteine:

- Durchführung von Mobilitätstagen zur Bewerbung alternativer Mobilitätsmöglichkeiten (ggf. mit Vorstellung des kommunalen Mobilitätsmanagements)
- Digitale und analoge Broschüre mit Informationen zu nachhaltiger und umweltbewusster Mobilität sowie der damit verbundenen Mobilitätsangebote der Stadt Bad Berleburg
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Mobilitätsangebote und -maßnahmen

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein - Betriebliches Mobilitätsmanagement
- GNK: 4.2.1 (Mobilitätsmanagement)
- Smart-City: 7.9 (Streaming von Ratssitzungen), 7.15 (Mobiles Arbeiten in der Verwaltung)

Weitere Hinweise

- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)
- Förderrichtlinie Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMDV)

E2.2 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Befragung bei Bad Berleburger Unternehmen hat ergeben, dass auf dem Arbeitsweg der Pkw das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel darstellt. Das Fahrrad und der ÖPNV wurden von den Beschäftigten nicht als gleichwertige Mobilitätsalternativen bewertet. Es ist also sinnvoll, gute Konditionen für klimafreundliche Mobilität zu schaffen. Neben der öffentlichen gebauten Infrastruktur und dem ÖPNV, können auch die Betriebe ihren Teil dazu beitragen. Betriebliches Mobilitätsmanagement setzt dazu an der alltäglichen Mobilität von Betrieben an. Das betrifft sowohl die Wege zur Arbeit und zurück als auch die Mobilität während der Arbeitszeit. Es sollen Anreize zur effizienten, stadtverträglichen und umweltfreundlichen Mobilität gesetzt werden. Dazu ist es für die Stadt Bad Berleburg notwendig, eine möglichst große Anzahl an Unternehmen als Kooperationspartner zu gewinnen. Als potenzielle Wirkungsbereiche können die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg sowie auf Dienstfahrten/-reisen, der jeweilige Fuhrpark und dessen Management, Mitfahrmöglichkeiten sowie das Parkraummanagement angesehen werden. Die Stadt Bad Berleburg tritt als initiiierende und koordinierende Stelle auf.

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Zusammenstellung einer Maßnahmenammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Unternehmen, Betriebe und Gewerbe
- Einführende Informationsveranstaltung zur Vorstellung der Ziele des Mobilitätskonzepts und zum betrieblichen Mobilitätsmanagement für interessierte Betriebe
- Regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Finanzielle Förderung z. B. von qualitativ hochwertigen Radabstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeiten, Förderungen von Pedelec- und Lastenradleasing für Mitarbeitende, von Jobtickets usw. oder von externen Beratungsleistungen in Betrieben
- Begleitung und Unterstützung von betriebs- oder standortübergreifenden Mobilitätsmanagementmaßnahmen
- Durchführung von Aktionstagen und Wettbewerben mit Informationen zum bestehenden Informationsangebot
- Interne und externe Kommunikation zu eingerichteten und umgesetzten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Unternehmen als Kooperationspartner:innen für betriebliches Mobilitätsmanagement

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Unternehmen in Bad Berleburg
- IHK
- Handwerkskammer
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Klimafreundliches Mobilitätskonzept für den Kreis Siegen-Wittgenstein - Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Handreichung betriebliche Radförderung
- GNK: 4.2.1 (Mobilitätsmanagement)

E2.3 Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas

Wesentlicher Bestandteil des Mobilitätsmanagements sind zielgruppenspezifische Maßnahmenansätze. Sie beinhalten insbesondere Beratungs- und Serviceleistungen oder besondere Verkehrsinfrastrukturangebote, die auf die jeweiligen Zielgruppen zugeschnitten sind. Auch wenn die Mobilitätsmanagementmaßnahmen von einzelnen Betrieben oder Einrichtungen umgesetzt werden müssen, kommt der Stadt eine wesentliche regulierende, koordinierende und informierende Rolle zu, die entscheidend über den Erfolg und Misserfolg von Mobilitätsmanagement sein kann.

Besonders wichtige Zielgruppen sind beim Thema Verkehr die Kinder und Jugendlichen, so dass dem Mobilitätsmanagement an Schulen und Kitas eine sehr wichtige Bedeutung zukommt. Über Maßnahmen und Aktionen zum Thema Schulwegmobilität soll darauf hingewirkt werden, dass Kinder und Jugendliche bereits früh mit dem Thema Mobilität in Berührung kommen und ein Bewusstsein für eine vielfältige nachhaltige Mobilität entwickeln. Gelingt es vermehrt, Kinder und Jugendliche für eine Mobilität abseits der Gewohnheit in der Familie, jeden Weg inkl. Hol- und Bringwege mit dem Pkw zu gewinnen, fördert dies deren sichere und eigenständige Fortbewegung und wirkt auch darauf hin, dass in zukünftigen Lebensphasen Alternativen zum Pkw genutzt werden. Entscheidende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang nicht nur die Initiative der Kommune selbst, sondern auch der Einbezug der Leitungsebene sowie der Mitarbeitenden in Schulen (und ggf. auch Kitas) sowie der Eltern. Der Einbezug weiterer Akteure, wie beispielsweise Polizei oder ADFC, ist zur Verbesserung der Schulwegmobilität ebenfalls von Bedeutung.

Umsetzung und Wirksamkeit der Bausteine sind dabei stets von den individuellen Voraussetzungen der jeweiligen Einrichtung (Schule, Kita usw.) sowie des entsprechenden Umfelds abhängig. Daher kann nicht die eine Maßnahme empfohlen werden, die definitiv funktioniert. Vielmehr geht es darum gemeinsam mit Schüler:innen, Verantwortlichen der Einrichtung (Lehrende, Leitungen etc.), den Eltern sowie den Anwohnenden in den Dialog zu treten und über Verkehrsversuche und Reallabore aus einzelnen Bausteinen individuelle Lösungen zu konzipieren und letztlich dauerhaft umzusetzen.



Hol- und Bringzone (Best-Practice: Reken)



begrenzte Sperrung einer Straße zu Hol- und Bringzeiten (Best-Practice: Lindenbornstraße, Köln)

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – gering



Bausteine

- Zusammenstellung einer Maßnahmenammlung zur Etablierung von Mobilitätsmanagement für Schulen und Kindergärten/Kitas
 - Erhebung relevanter Daten (z. B. Befragung von Schüler:innen und deren Eltern sowie der Lehrenden zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Schul- /Dienstweg in Form einer onlinebasierten Befragung, die den Vorteil hat, dass die Ergebnisse zur Auswertung nicht weiter aufbereitet werden müssen)
 - Regelmäßige Informations- und Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z. B. über Flyer und weiteres Infomaterial,¹⁶ Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Festen in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC usw.)
 - Organisation von Walking-Bussen¹⁷ (Gruppen, die begleitet von Eltern zur Schule gehen) und/oder Riding-Bussen (Gruppen, die begleitet von Eltern mit dem Rad oder Tretroller zur Schule fahren)
 - Einrichtung von Elternhaltestellen,¹⁸ deren Nutzung über Informations- und Aufklärungsarbeit gestärkt wird. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, auch restriktiv (z. B. durch temporäre Straßensperrungen) die Nutzung von Elternhaltestellen zu stärken. Hierzu ist eine individuelle Prüfung der jeweiligen Lagebedingungen notwendig. Erste Umsetzung bspw. Berghausen zum Awo-Kindergarten
 - Bewirtschaftung der Parkmöglichkeiten auf Schul- bzw. Kitagelände
 - Zeitlich an Beginn und Ende von Schul- und Kitazeiten angepasstes Parkraummanagement im jeweiligen Umfeld und dazu passende Kontrollen
 - Zeitweise Sperrung von Straßen im Schulumfeld, um Verkehrsbelastungen im direkten Schulumfeld zu verringern
 - Quantitative und qualitative Verbesserung der Radabstellmöglichkeiten an Schulen und Kitas
 - Einführung von Reparaturmöglichkeiten (wie z. B. ein schuleigener Radkeller mit Werkstatt)
 - Durchführung von Aktionstagen und Wettbewerben zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität / umweltbewusste Mobilität / sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“ als geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung, Programm „ich fahre Rad“ oder „Busfahren lernen“, Schul- / Klassenwettbewerbe zu eingesparten Emissionen oder Pkw-Kilometern mit Auszeichnung besonders engagierter Klassen/Schulen)
- Interne und externe Kommunikation zu eingerichteten und umgesetzten Maßnahmen
- Begleitende Evaluation der eingeführten Maßnahmen
- Erarbeitung eines Akquisitionskonzepts zur Gewinnung von Schulen und Kindergärten/Kitas als Kooperationspartner:innen für schulisches Mobilitätsmanagement
- Initiierung eines Netzwerks für schulisches Mobilitätsmanagement durch die Stadt Bad Berleburg (Akteur:innen sind u. a. Schulamt, Schulen, Polizei, Stadtwerke, Verkehrswacht, Elternbeirat)
- Einführende Informationsveranstaltung für interessierte Schulen und Kindergärten/Kitas sowie Schüler:innen, Eltern und Lehrende.
- Regelmäßige Netzwerktreffen zum Austausch und zur Information mit Vorstellung potenzieller sowie ggf. bereits erprobter Mobilitätsmanagementmaßnahmen

- Finanzielle Förderung (oder ggf. volle Kostenübernahme) von externen Beratungsleistungen in Schulen und Kindergärten/Kitas (oder ggf. Aufbau als öffentlichkeitswirksame Gewinnspielaktion)
- Einführung dauerhafter Programme zur Schulwegmobilität (z. B. „Verkehrszähler“, „kleine Klimaschutzler unterwegs“)
- Initiierung von Schulwegeplänen – vor allem mit dem Ziel, Gefahrenstellen zu identifizieren und kurzfristig zu beheben
- Prüfung ggf. bestehender Schulwegepläne auf Aktualität und ggf. Neuaufstellung bzw. Weiterentwicklung
- Einbezug des Radverkehrs durch Radschulwegepläne

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Schulen in Bad Berleburg
- Kindergärten/Kitas
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- GNK: 2.2.4, 4.2.1

¹⁶ Informationsmaterial unter: <https://www.traffiq.de/traffiq/service/schulberatung.html>

¹⁷ Beispiel & Handlungsleitfaden: <https://www.ema-schule-koeln.de/elternaktiv/walking-bus.html>; https://www.landesverkehrswacht-nrw.de/wp-content/uploads/2020/08/Walkingbus_Handlungsleitfaden.pdf

¹⁸ Handlungsleitfaden: https://assets.adac.de/image/upload/v1661430772/ADAC-Regionalclubs/Hessen-Thueringen/PDF/Sicherheit%20und%20Mobilit%C3%A4t/ADAC_Leitfaden_Elternhaltestellen_Grundschohlen_q0orux.pdf

E3 Öffentlichkeitsbeteiligung & Kommunikation

Mobilität ist ein konfliktreiches Themenfeld. Daher sind Erfolge bei der Umsetzung der Mobilitätswende nicht zuletzt auf eine transparente und umfassende Kommunikationsarbeit zurückzuführen. Eine Kommunikationskampagne zur Mobilität in Bad Berleburg gilt es von kommunaler Seite aus koordiniert und strukturiert anzugehen. Dazu sind neben finanziellen Mitteln (z. B. für Informationsmittel oder Werbekampagnen) auch personelle Ressourcen bereitzustellen (vgl. Maßnahme E1). Es bedarf der Zusammenarbeit der beteiligten Abteilungen der Stadtverwaltung sowie einer verantwortlichen Stelle (kommunale Mobilitätsplanung).

E3.1 Öffentlichkeits- & Kampagnenarbeit zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts

Die Erstellung des Bad Berleburger Mobilitätskonzepts wurde durch einen aktiven Planungsdialog begleitet. Neben der Verwaltung, Politik und Akteuren in Schlüsselpositionen wurde auch der Bevölkerung die Möglichkeit gegeben, sich in den Planungsprozess einzubringen. Dies soll während des Umsetzungsprozesses beibehalten und weiter optimiert werden, sodass auch in der Umsetzung die Transparenz aufrecht erhalten bleibt und die Ergebnisse sicht- und erlebbar werden. Grundlage dafür ist eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit. Darüber hinaus hängt der Umsetzungserfolg stark von der Akzeptanz – und damit der Nutzung – von Seiten der betroffenen Bevölkerung sowie Akteuren vor Ort ab. Um hierfür bereits zu Beginn an einen erfolgsversprechenden Ansatz zu verfolgen, bedarf es einer kontinuierlichen Kommunikation und Anlassbezogener Beteiligung betroffener Bürger:innen und Bürger.

Zeitraumen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Öffentlichkeitswirksame Positionierung von Verwaltungs- und Stadtspitze zur Mobilität in Bad Berleburg
- Entwicklung einer begleitenden Marketingkampagne zur Umsetzung des Mobilitätskonzepts (z. B. mit persönlichen Statements politischer Entscheidungsträger:innen und stadtbekannter Persönlichkeiten, aber auch exemplarischen Bürger:innen aus Bad Berleburg)
- Bekanntmachung neuer/innovativer Mobilitätsangebote durch deren sichtbare Platzierung im öffentlichen Raum sowie eine marketing-technische Begleitung
- Aufzeigen der Praxistauglichkeit der Mobilitätsangebote (z. B. durch kostenlose bzw. reduzierte Testangebote)
- Durchführung von öffentlichen Veranstaltungen und Aktionen zur Mobilitätswende im öffentlichen Raum (z. B. auf dem Feierabendmarkt), bei Unternehmen oder Schulen
- Initiierung von stadtweiten Wettbewerben¹⁹ im Zusammenhang mit der Mobilitätswende (z. B. CO₂-Einsparungen im Alltag, gesundheitsfördernde Mobilität, Fotowettbewerbe) und Auslobung interessanter Gewinne (in Zusammenarbeit mit Sponsoren)

¹⁹ Beispiel: <https://www.freiburg.de/pb/2051657.html>

- Aufbau eines Neubürger-Marketings,²⁰ das Informationen zur Mobilität in Bad Berleburg und den bestehenden Mobilitätsangeboten bereitstellt

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Neubürger:innen

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Smart-City: 7.10

Weitere Hinweise

- Über eine Mitgliedschaft in der *Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS)* kann sich Bad Berleburg stärker als nahmobilitätsfreundliche Kommune positionieren. Die Mitgliedschaft ermöglicht auch den Zugriff auf Kampagnen und Informationsmaterialien der AGFS.

²⁰ Beispiel: <https://muenchenunterwegs.de/content/77/download/02-2023-broschure-neuburger-bf.pdf>

E3.2 Durchführung von Öffentlichkeitsaktionen und kontinuierlicher Beteiligung

Öffentlichkeitswirksame Aktionen tragen dazu bei, (neue) Angebote im Umweltverbund gezielt zu bewerben und die Bedeutung der Verkehrs- und Mobilitätswende in das Bewusstsein der Öffentlichkeit zu rücken. Es soll deutlich werden, dass sich die Stadt Bad Berleburg mit diesem Themenfeld aktiv befasst und die Entwicklungen in der Stadt in die Bürgerschaft getragen werden. Außerdem können so Berührungspunkte und Nutzungshemmnisse abgebaut werden, wenn bspw. unkompliziert neue Angebote ausprobiert werden können; vielfach fehlt es bereits am Wissen über das Vorhandensein von bestimmten Angeboten. So können beispielsweise neue Angebote im Radverkehr, die Mobilpünktchen (vgl. C1) oder On-Demand-Angebote (vgl. C2.2) bekannt gemacht werden.

Ein guter Ansatzpunkt ist die Teilnahme an Kampagnen sowie eine gute, umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit mit aktiver Einbindung der Bürger:innen. Die Stadt Bad Berleburg ist hier bereits aktiv und nimmt an übergeordneten Aktionen wie dem Stadtradeln teil. Weiter können auch stadteigene Aktionen entwickelt bzw. fortgeführt werden.

Zudem gilt es bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen, die Bevölkerung aktiv einzubinden. Dies kann beispielsweise über ein Beteiligungstool erfolgen, wie es in der Smart-City Strategie vorgeschlagen wird (vgl. Smart City Maßnahme 7.10: digitales Beteiligungstool zur Begleitung von Projekten).

Zeiträumen - mittelfristig



(Daueraufgabe)

Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine Öffentlichkeitsaktionen

- **Nahmobilitäts- oder Fußverkehrschecks durchführen:** Das Kernstück der Checks sind die Vor-Ort-Begehungen auf für den Fußverkehr relevanten Routen, die mit der Kommune abgestimmt werden. An wichtigen Stellen wird ein Stopp eingelegt, um die Situation näher zu betrachten und darüber zu diskutieren. Thematisch können auf den Routen wichtige Gehwegverbindungen, Gefahrenstellen oder besonders sensible Bereiche behandelt werden. Auch Platzsituationen, Querungsstellen oder Fußgängerzonen bieten häufig Potenzial für einen Austausch. Die Checks können zielgruppenspezifisch (z. B. Schulklassen; Senior:innen) durchgeführt werden, häufig verdeutlicht der Austausch innerhalb einer gemischten Gruppe aber auch die unterschiedlichen Bedürfnisse. Durch den Einsatz verschiedener Hilfsmittel können Seh- und Gehschwächen simuliert werden und deren Probleme im Alltag aufgezeigt werden. Im Anschluss an die Begehungen werden kleinformative, lokale Maßnahmen entwickelt und umgesetzt. Fußverkehrschecks werden derzeit vom Land NRW gefördert²¹.
- **Öffentlichkeitskampagnen veranstalten und an Aktionen teilnehmen:** Durch eine breite Öffentlichkeitsarbeit und eine Einbindung der Bürgerschaft kann eine frühzeitige Sensibilisierung sowie ein besseres Verständnis für oft komplexe und umstrittene Mobilitätsthemen geschaffen werden sowie zur Diskussion von Alternativen und Lösungsmöglichkeiten angeregt werden. Doch diese

²¹ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/verkehrsplanung/fussverkehrs-check>

Öffentlichkeitsarbeit kann nicht nur aus medialer Präsenz bestehen, sondern sollte auch die Möglichkeit von Veranstaltungen (zum Beispiel Stadtfeste, temporäre Maßnahmen wie Spielstraßen/Fußgängerzonen auf Zeit oder umgenutzte Parkplätze) oder Aktionstage einbeziehen. Mögliche Aktionstage wie „Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten“ bieten sich ebenfalls an, ebenso die weitere Teilnahme an übergeordneten Aktionen wie „Stadtradeln“ oder der europäischen Mobilitätswoche. Ziel sollte es sein, das Thema Mobilität so in der Stadt positiv zu verankern und proaktiv zu gestalten.

- **Mobilitätspakete für Neubürger:innen anbieten:** Menschen, die gerade ihren Wohnstandort gewechselt haben, befinden sich in einer Umbruchsituation, in der auch die persönliche Mobilität neu geordnet wird. Diese Situation gilt es zu nutzen und bei der Neuorganisation der persönlichen Mobilität die Möglichkeiten zur nachhaltigen Fortbewegung in Bad Berleburg aufzuzeigen. Auf der Website der Stadt (siehe auch Maßnahme E3.3) sollten Neubürger:innen aktiv verschiedene Informationen zur Verfügung gestellt werden; ebenso kann eine Broschüre ausgegeben werden. Zusätzlich wird empfohlen, ein Neubürgerpaket zu entwickeln. Dieses könnte neben einem Informationsblatt z. B. ÖPNV-Schnuppertickets, Fahrradzubehör, Rad-/Fußwegekarten, Gutscheine oder Guthaben für lokale Sharing Mobility oder Einladungen zu geführten Radtouren oder anderen Aktionen enthalten.

Bausteine Beteiligen

- Frühzeitige Beteiligung bei Planung und Umsetzung von Maßnahmen einplanen. Hierzu sind vor allem anlassbezogen wichtige Akteure zu informieren und im weiteren Prozess in die Planung einzubeziehen.
- Aufbau eines digitalen Beteiligungstools

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Neubürger:innen
- Zukunftsnetz Mobilität NRW

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- Smart City: 7.10

Weitere Hinweise

Über die von Land NRW bereitgestellte Seite <https://beteiligung.nrw.de/portal/bad-berleburg/> steht der Stadt bereits ein erprobtes Beteiligungsportal zur Verfügung.
Best-Practice Beispiel: Stadt Wuppertal, <https://talbeteiligung.de/>

E3.3 Einrichtung eines digitalen Mobilitätsportals

Online-Informationen sind ein unverzichtbarer Bestandteil der Öffentlichkeitsarbeit. Daher wird der Aufbau eines digitalen Mobilitätsportals empfohlen. Darin sollen nutzerfreundlich und übersichtlich Informationen zum Thema Mobilität zentral aufbereitet und präsentiert werden. Ziel ist es, einen Überblick über alle in Bad Berleburg verfügbaren Mobilitätsoptionen, deren Angebote und Infrastrukturen sowie deren Nutzbarkeit zu erhalten. Zukünftig sollen darüber hinaus alle relevanten Informationen zum aktuellen Mobilitäts-geschehen (z. B. Auslastung der Parkplätze oder Informationen zur Barrierefreiheit (vgl. GNK 2.3.1) und zu städtischen Planungen übersichtlich aufbereitet und Interaktionsmöglichkeiten (z. B. in Form eines Män-gelmelders) angeboten werden.

Die Einrichtung des digitalen Mobilitätsportals bzw. dessen Einbindung erfolgt idealerweise über die städ-tische Homepage. Zentrales Element des digitalen Mobilitätsportals sollte eine Karte sein, in der die Mo-bilitätsangebote und -themen in Bad Berleburg dargestellt werden (z. B. Darstellung des Radwegenetzes, ÖPNV-Haltestellen, Mobilstationen mit Sharing- und weiteren Angeboten, Beteiligungsformate, Service etc.) Neben der reinen Verortung bietet es sich auch an, die jeweiligen Standorte bildlich darzustellen, um den Nutzenden die Orientierung zu erleichtern und die jeweilige Mobilitätsoption zu vermarkten. Darüber hinaus können Zusatzinformationen wie die jeweilige Führungsform im Radwegenetz, Linien und Ab-fahrtszeiten an ÖPNV-Haltestellen oder die aktuelle Anzahl verfügbarer Fahrzeuge an Mobilstationen in der Karte hinterlegt werden. Mit wenigen Klicks sollen die öffentlichen Mobilitätsangebote buchbar sein, zunächst durch direkte Weiterleitung zu den Anbietern, später im Idealfall durch Integration in ein gebün-deltes System (hier ist auch eine Anbindung an übergeordnete Dienste wie z. B. On-Demand-Angebote oder das Land mit der Plattform mobil.nrw möglich). Darüber hinaus können viele weitere Mobilitätsinfor-mationen, wie z. B. Geschwindigkeitsregelungen im Stadtgebiet, Art und Anzahl von Park- und Lademög-lichkeiten (Kfz & Fahrrad), Baustelleninformationen und vieles mehr in die Karte und das Portal integriert werden.



Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



Bausteine

- Sichtbarmachung verkehrlicher Themen in der Stadt durch den Aufbau einer kommunalen Mobilitätsplattform und deren öffentlichkeitswirksame Platzierung auf der städtischen Webseite
- Implementierung der bereits auf der kommunalen Webseite angesiedelten Verkehrsthemen in der Mobilitätsplattform
- Aufbau einer geeigneten, digitalen Kartengrundlage zur Einbindung von Bad Berleburgs Mobilitätsangeboten, -optionen und -informationen
- Zusammenstellung relevanter Informationen, um sie auf der Mobilitätsplattform zu integrieren (z. B. barrierefreier Stadtplan, Sharing-Standorte mit verfügbarer Fahrzeuganzahl und -art, E-Lademöglichkeiten im Stadtgebiet mit Belegungsinformationen, Abfahrtsmonitor Bus & Bahn, aktuelle Baustelleninformationen, Auslastung Parkhäuser/Parkbauten, Auslastung größerer Radabstellanlagen, Darstellung von Erfolgen (z. B. Radzählstellen, eingespartes CO₂) etc.)
- Laufende Betreuung und Aktualisierung der Mobilitätsplattform sowie deren Inhalte

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen
- Kreis Siegen-Wittgenstein

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- GNK: 2.1.1, 2.2.3, 2.3.1
- Smart-City: 7.7, 7.10

Weitere Hinweise/Förderung

- Förderrichtlinie Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (BMDV)
- Förderrichtlinie Modernitätsfonds (mFund) (BMDV)
- Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement (MUNV NRW)

F | Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

folgt

Tabelle 5: Maßnahmenübersicht - Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F | Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F1 **Innenstadtverkehrsführung**

F2 **Verkehrssicherheitsarbeit**

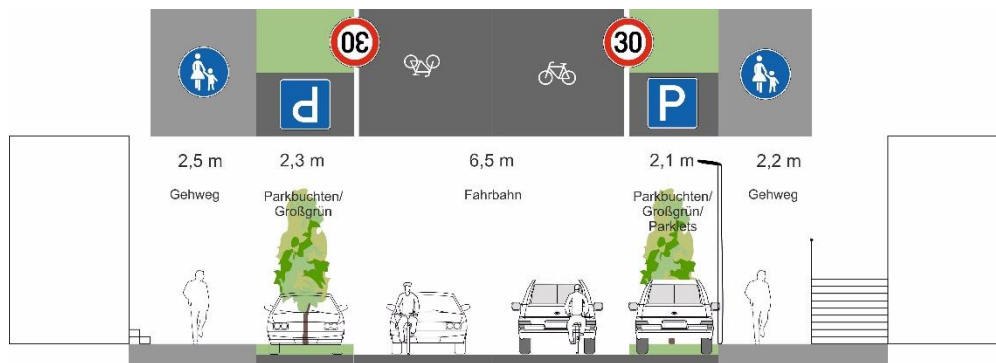
F2.2 Ausbau der Verkehrsüberwachung

F2.2 Durchführen von Sicherheitsaudits

F3.2 Verkehrssicherheitskampagnen

F1. Innenstadtverkehrsführung

Die beiden Straßenzüge B 480 Poststraße und Entlastungsstraße im Herzen Bad Berleburgs sind stark durch den Kfz-Verkehr geprägt. Fehlende Umgehungsstraßen für den Durchgangsverkehr, aber auch viel Zielverkehr für den Einzelhandel, Bahnhof, Schulen etc. führen zu einer starken Verkehrsbelastung. Lärm, schwierige Querungen für den Fußverkehr und ein fehlendes Angebot für den Radverkehr sind die Folge. Schon in der Vergangenheit wurden intensive Diskussionen z. B. über eine Einbahnstraßenlösung geführt. Mit Hilfe der Zählraten und eines umfangreichen Abstimmungsprozesses wurde eine Kompromisslösung erarbeitet. Diese sieht eine Einbahnstraßenlösung für den Lkw-Verkehr und Tempo 30 vor, um etwas schmalere Fahrbahnen realisieren zu können. Der gewonnene Platz soll besonders auf der Entlastungsstraße für einen Ausbau der Gehwege und erstmals Schutzstreifen oder Radwege genutzt werden. Für das Entwicklungsareal des Eins A-Geländes wird der niveaugleiche Ausbau der Schulstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich vorgeschlagen, um Marktplatz und Eins A-Gelände besser städtebaulich zu verknüpfen.



Quelle: Planersocietät

Zeitrahmen - mittelfristig



Priorität – hoch



Kostenschätzung – hoch



Bausteine

- Finale Festlegung auf die hier benannte Vorzugsvariante und Abstimmung mit Straßen.NRW
- Prüfung der Anordnung eines Streckengebotes 30 km/h auf dem gesamten Streckenabschnitt Poststraße und im Abschnitt Bahnhofstraße zwischen Nordkreisel und Bismarckstraße
- Anordnung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (Tempo-20-Zone) am Eins A-Gelände
- Anordnung eines Einbahnstraßensystems für Lkw > 3,5 t auf Poststraße und Bahnhofstraße/Schulstraße (ausgenommen Lieferverkehre und Busse)

<ul style="list-style-type: none"> • Markierung von Piktogrammketten für den Radverkehr auf der Poststraße • Umbau der Bahnhofstraße mit breiteren Gehwegen und Radwegen oder Schutzstreifen 	
<p>Beteiligte Akteure</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadt Bad Berleburg • Bund 	<p>Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Radverkehrskonzept Kreis Siegen-Wittgenstein •

Mögliche Zielkonflikte

- Verkehrliche Funktion für den Kfz-Verkehr vs. Aufenthaltsqualität und Qualität für nahmobile Verkehrsteilnehmende
- Widerstrebende Interessen der Anwohner:innen beider Straßenzüge und des Einzelhandels

Weitere Varianten

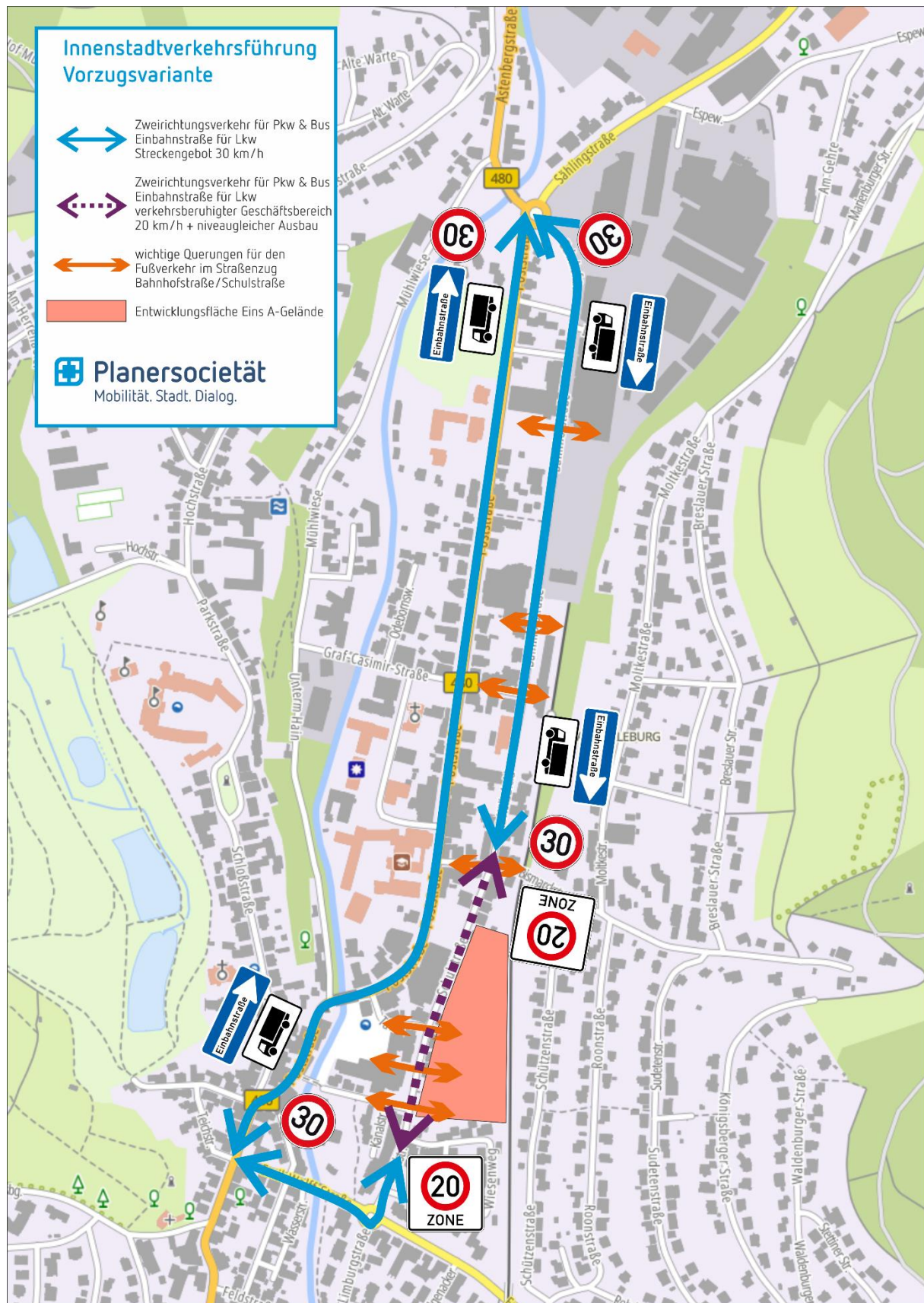
Verschiedene Varianten sind mit dem Arbeitskreis, der Verwaltung und in der Bürgerbeteiligung intensiv diskutiert worden. Alle Varianten wurden auf ihre Umsetzbarkeit geprüft und bewertet.

Variante Verlagerung des hauptsächlichsten Verkehrs auf die Bahnhofstraße

- Umwidmung der Bahnhofstraße zur Bundesstraße; Umwidmung der Poststraße zur kommunalen Straße
- Leitung des Hauptverkehrsstroms zwischen Nordknoten und Limburgstraße/Stöppelsweg oder Emil-Wolff-Straße über die Entlastungsstraße Limburgstraße/Schulstraße/Bahnhofstraße
- Leistungsfähigerer Ausbau der Entlastungsstraße und Verkehrsberuhigung der Poststraße
- Verworfen:
 - Benachteiligung der Anwohner:innen an der Entlastungsstraße
 - Komplexe Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Bund – Zustimmung ungewiss
 - Zu geringe Ausbaureserven der Bahnhofstraße
 - Verstellt Entwicklungsmöglichkeit für Eins A-Areal
 - Die Leistungsfähigkeit der Entlastungsstraße reicht nicht aus, um den kompletten Verkehr der Poststraße aufzunehmen

Variante Einbahnstraßensystem

- Einbahnstraßenführung für motorisierten Verkehr (Autos, Lkw etc.) auf Poststraße und Entlastungsstraße
- Übernahme der Baulast der Entlastungsstraße durch den Bund
- Umbau beider Straßenzüge mit Radwegen/Radfahstreifen und
- Ausbau von mindestens zwei Querspangen zur Verbindung der beiden Einbahnstraßen (z. B. Bismarckstraße)
- Verworfen:
 - Komplexe Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger Bund – Zustimmung unwahrscheinlich
 - Erhöhung des Verkehrsaufkommens durch Einbahnstraßenführung und Ausweichverkehre in Wohngebiete zu befürchten
 - Zu geringe Ausbaureserven der Straßen – besseres Angebot für Rad- und Fußverkehr und Begrünung nicht durchgängig umsetzbar
 - Guter Zustand und ansprechende Gestaltung der Poststraße sprechen gegen erneuten Umbau



F2. Verkehrssicherheitsarbeit

Die Sicherheit im Verkehr wird vorwiegend durch das Verkehrsverhalten sowie durch die Infrastruktur determiniert. Auf beide Faktoren kann die Stadt Bad Berleburg weiterhin sowie auch verstärkt Einfluss nehmen und so besonders schutzbedürftigen Personengruppen (Kinder, Senior:innen, Mobilitätsbeeinträchtigte etc.) eine lebenswerte und sichere Mobilität bieten. Im Fokus der kommunalen Verkehrssicherheitsarbeit stehen objektive und subjektive Sicherheit.

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

Subjektive Sicherheit und Rücksichtnahme im Verkehr lassen sich schwerer messen, sind jedoch zentral für ein sicheres Miteinander im Verkehr und die Mobilitätsteilhabe für alle. Ziel ist es, dass jede Person jeden Tag im Jahr zu jeder Uhrzeit selbstständig mobil sein kann. Schaffen von Aufmerksamkeit und Toleranz in Bad Berleburg sollte daher durch Kampagnen zusätzlich beworben werden.

Kommunale Verkehrssicherheitsarbeit bedarf vor allem einer ämter- und akteursübergreifenden Zusammenarbeit und somit auch einer regelmäßigen Kommunikation. Schlüsselakteur:innen in Bad Berleburg sind dabei die Stadtverwaltung, der Kreis Siegen-Wittgenstein und direkte wie indirekte Akteur:innen der Verkehrssicherheitsarbeit, wie Polizei, Verkehrswacht, Bildungseinrichtungen (hier auch in Kombination mit Schulwegplänen), Fahrschulen, Vereine (z. B. ADAC, ADFC) und viele weitere.

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

Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Anzahl der Verkehrsunfälle sowie die der dabei verunglückten Personen im Vergleich zum Vorjahr deutlich angestiegen ist. Angesichts der Ziele, die mit dem Bad Berleburger Mobilitätskonzept (z. B. hinsichtlich Förderung der Nahmobilität) einhergehen, sind bereits bestehende Maßnahmen im Bereich der Verkehrssicherheitsarbeit auszuweiten und zu intensivieren. Im Vordergrund stehen der Ausbau der Verkehrsüberwachung, die Durchführung von Sicherheitsaudits und Verkehrssicherheitskampagnen sowie die vorher beschriebene Straßenraumumgestaltung.

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

Ziel muss es sein, die Sicherheit im Verkehr sowohl durch infrastrukturelle als auch „weiche“ Maßnahmen weiter zu erhöhen.

F2.1 Ausbau der Verkehrsüberwachung

Der Straßenverkehr ist durch eine Vielzahl an Freiheitsgraden und Nutzenden mit hohem Gefährdungspotenzial geprägt. Daher ist die Vereinbarung und Befolgung gemeinsamer Regeln elementar für ein sicheres Verkehrssystem. Es gibt einen direkten Zusammenhang zwischen regelkonformen Verhalten und den Unfallzahlen, besonders relevant haben sich hierbei folgende Aspekte gezeigt (UDV 2011):

- Geschwindigkeitsüberschreitungen
- Mangelnder Abstand
- Radfahren auf der falschen Seite
- Ablenkung

Eine positive Änderung des Verkehrsverhaltens ist durch die Akzeptanz und Verinnerlichung des Zweckes der Regelung zur Verkehrssicherheit möglich, hierfür sind Kampagnen notwendig. Auf der anderen Seite ist die Sanktionierung ein wichtiger Baustein zur Erhöhung der Regelkonformität. Eine kanadische Untersuchung zeigt, dass die Unfallwahrscheinlichkeit in den ersten vier Monaten nach einem Bußgeldbescheid um 35 % gesunken ist (Redelmeier 2003). Ohne eine Sanktionierung von Vergehen entstehen Kavaliersdelikte, bei denen sich aufgrund einer subjektiv falschen Einschätzung der Gefährdung eine gesellschaftliche Akzeptanz des Fehlverhaltens einstellt.

Für die Wirkung der Sanktionierung ist neben dem Strafmaß, das in der Regel in der Zuständigkeit des Bundes liegt, auch die Entdeckungswahrscheinlichkeit relevant.

Zeitraumen - kurzfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – mittel



- Verstärkte Kontrolle in Bereichen, in denen besonders viele Nutzungsansprüche konkurrieren und Fehlverhalten schwerwiegend ist
- Verstärkte Kontrolle der oben genannten besonders relevanten Tatbestände

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Ordnungsamt
- Polizei

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- keine

F2.2 Durchführung von Sicherheitsaudits

Insbesondere bei der Planung von Stadtstraßen konkurrieren diverse Anspruchsgruppen um den begrenzten Raum. Hieraus folgt, dass eine vollständig richtlinienkonforme Planung zumeist nur schwer zu realisieren ist. Zusätzlich sind die Planenden dem Druck aus Öffentlichkeit und Politik ausgesetzt. Es zeigt sich jedoch, dass die Beachtung der Regelwerke einen erheblichen Einfluss auf die Sicherheit der Infrastruktur besitzt (vgl. Gerlach 2020). Um Straßenentwürfe weiter zu qualifizieren, hat die EU bereits im Jahr 2008 die Richtlinie 2008/96/EG zum Sicherheitsmanagement für die Straßeninfrastruktur eingeführt, die in Deutschland durch die Einführung der Richtlinie für das Sicherheitsaudit von Straßen (RSAS) umgesetzt wurde.

Ein Sicherheitsaudit ist ein formelles Verfahren zur Beurteilung von Planungen und Entwürfen in allen Leistungsphasen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und ermöglicht somit die Korrektur möglicher Planungsdefizite durch das Vier-Augen-Prinzip. Speziell zertifizierte Auditor:innen, die außerhalb des eigentlichen Planungsprozesses stehen, können unabhängig und ohne Einfluss von externen Zwängen Sicherheitsdefizite aufzeigen.

Zeiträumen - mittelfristig



(Daueraufgabe)

Priorität – gering



Kostenschätzung – gering



Bausteine

- Einführung von Sicherheitsaudits bei Neu- und Umplanungen von größeren Straßenbauprojekten gemäß RSAS
- Einführung eines Programms zur Durchführung von Verkehrssicherheitsaudits im Bestand
- Aufstellung einer Prioritätenliste von Bereichen, für die ein Sicherheitsaudit relevant wäre

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Bezirksregierung
- Kreispolizeibehörde

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- keine

F2.3 Verkehrssicherheitskampagnen

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

Bereits bestehende Formate (z. B. Formate für Kinder und Jugendliche wie Theaterstücke zum Thema Verkehrssicherheit, Fahrradführerschein, Busschule, Vorträge zu Drogen am Steuer) sollten verstetigt, sukzessive ausgeweitet und über Marketingmaßnahmen breiter bekannt gemacht werden.

Zeiträumen - mittelfristig



Priorität – mittel



Kostenschätzung – gering



Bausteine

- Konzeption einer Informationsoffensive für mehr Rücksichtnahme im Straßenverkehr
- Erstellung von speziell auf bestimmte Zielgruppen (z. B. ältere Menschen, Kinder, Jugendliche, mobilitätseingeschränkte Personen) abgestimmten Informationen und deren sinnvolle Platzierung (im Stadtraum, auf Veranstaltungen, im Internet etc.):
- exemplarische Themenbeispiele: „mit dem Rollator in den Bus“, „Geisterfahrer: innen mit dem Rad“, „Schule hat begonnen“
- Thema Verkehrssicherheit in Mobilitätsaktionstagen integrieren (vgl. Handlungsfeld E) und um eigene Ideen ergänzen
- Öffentliche Sicherheitsaudits und Begehungen/Befahrungen mit interessierten Bürger:innen durchführen

Beteiligte Akteure

- Verwaltung
- Polizei
- Schulen & Kitas

Schnittstellen mit anderen Planungen oder Maßnahmen

- keine

6. Integriertes Handlungskonzept

Aufbauend auf den im vorangegangenen Kapitel dargestellten Maßnahmen und Maßnahmenbündeln in den einzelnen Handlungsfeldern ist ein integriertes Handlungskonzept abgeleitet worden. Dazu wurden die einzelnen Maßnahmen auf ihre Beiträge zur Zielerreichung untersucht und priorisiert. Die entsprechenden Priorisierungen, Kosten und Zeitrahmen sowie weitere Informationen sind in den einzelnen Maßnahmensteckbriefen festgehalten.

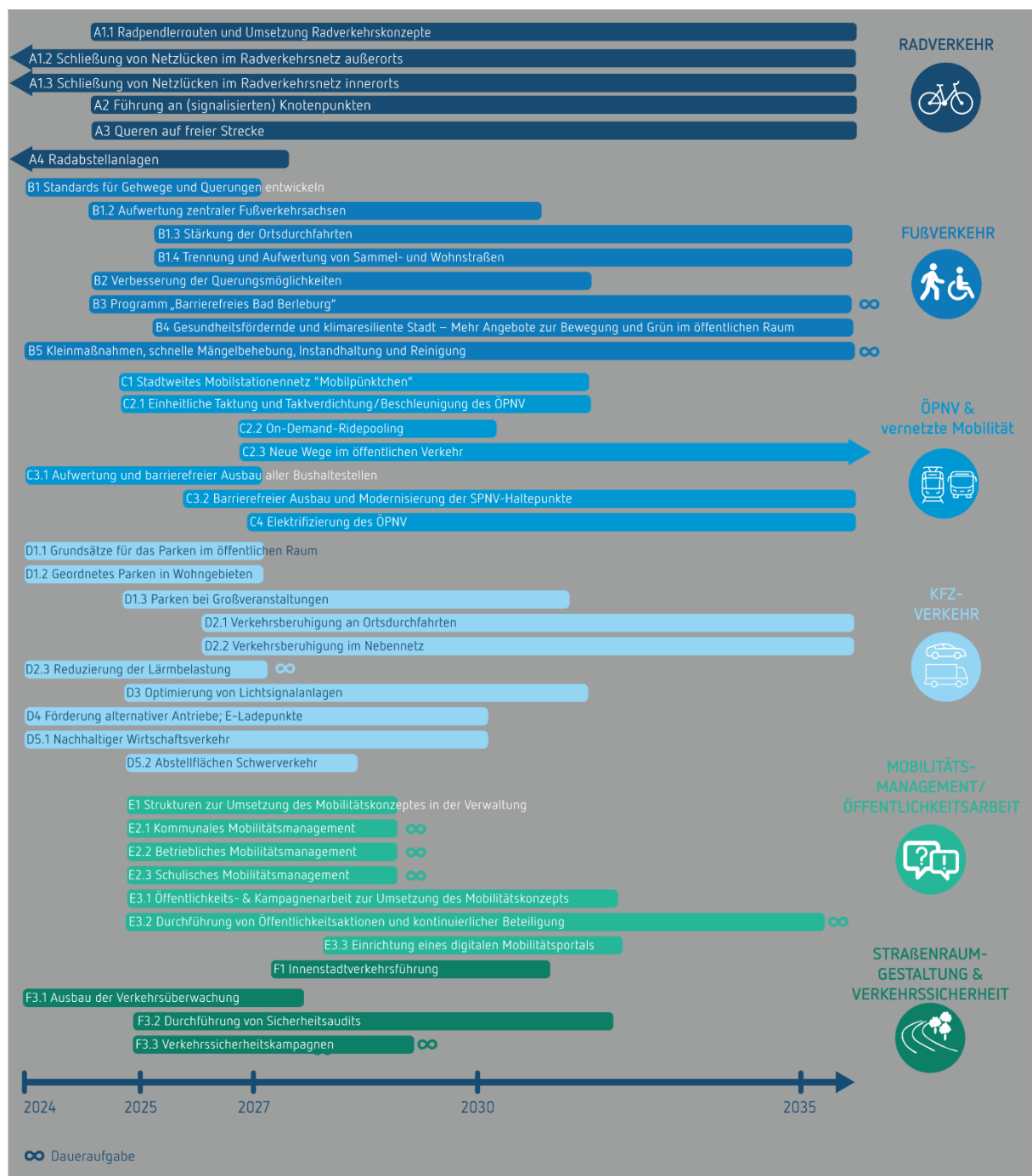
Aufbauend darauf fasst das integrierte Handlungskonzept die einzelnen Maßnahmen für die Umsetzung des Mobilitätskonzepts zusammen: Nicht alle aufgezeigten Maßnahmen können zeitgleich umgesetzt werden; sie erfordern je nach Eingriffsintensität, dem kommunalen Finanzbudget, den vorhandenen Personalkapazitäten oder abhängig von vorgelagerten Maßnahmen bzw. Handlungsschritten einen unterschiedlichen Planungsvorlauf. Des Weiteren müssen Maßnahmen in politische oder ggf. auch in öffentliche Entscheidungs- und Abstimmungsprozesse eingebracht werden.

Das integrierte Handlungskonzept zum Mobilitätskonzept stellt einen Umsetzungsplan dar, der die Realisierung der konzipierten Maßnahmen in eine zeitliche Reihenfolge bringt. Dazu werden neben erforderlichen Planungsvorläufen, die in den Maßnahmensteckbriefen ersichtlichen Priorisierungsempfehlungen und Umsetzungshorizonte herangezogen. Des Weiteren werden mit Blick auf die Finanzierung von Maßnahmen die finanziellen Ressourcen der Stadt Bad Berleburg, die derzeitige Förderkulisse von Bund und Land sowie die derzeit nur schwer abschätzbaren wirtschaftlichen Entwicklungen im integrierten Handlungskonzept einbezogen. Zusammenfassend stehen folgenden Fragen im Vordergrund:

- Mit welchen Maßnahmen werden die Ziele des Mobilitätskonzepts unter Beachtung der genannten Faktoren am besten erreicht?
- Welche zeitliche Reihenfolge der Maßnahmen ist unter Berücksichtigung von Maßnahmenabhängigkeiten, Umsetzungsressourcen und Prioritäten sinnvoll?
- Welche Maßnahmen sind im Gesamtzusammenhang des Mobilitätskonzepts besonders entscheidend?

Die folgenden Abbildungen zeigen eine Übersicht über alle Maßnahmen mit einer Empfehlung für die zeitliche Umsetzung des Maßnahmenkonzepts. Die zeitliche Abfolge berücksichtigt dabei einerseits die Priorisierung, andererseits aber auch die Umsetzbarkeit bzw. die Umsetzungshorizonte. Vorgegeben werden die Zeithorizonte „Sofortmaßnahme“ (gilt für kurzfristig umsetzbare Maßnahmen), „ab 2025“ (für Maßnahmen, die vorbereitet werden müssen und demnach später eingeleitet werden oder insgesamt zeitaufwändiger sind) sowie „ab 2027“ (für Maßnahmen, die später eingeleitet werden, sehr zeitaufwändig sind oder bei denen der Zeitraum (auch) von äußeren Einflüssen abhängt).

Abbildung 7: Empfehlung zur Umsetzung der Maßnahmen (Seite 1)



7. Evaluationskonzept

Mit dem Mobilitätskonzept sind die Ziele, Ansätze und Maßnahmen für die Verkehrs- und Mobilitätsentwicklung in Bad Berleburg für die nächsten etwa 10 Jahre definiert. Das Maßnahmen- und Handlungskonzept empfiehlt Maßnahmen, die durch die Stadt Bad Berleburg weiter geprüft und umgesetzt werden müssen, um die gesteckten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Für die Umsetzungsphase wird empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die Maßnahmenwirkungen zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das helfen soll, die Erreichung bzw. Verfolgung der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das Mobilitätskonzept sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet, sondern kontinuierlich überprüft und an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Diese können kleinräumiger Art und lokal, aber auch von überregionaler Bedeutung sein.

Mit Blick auf die exogenen und endogenen Einflüsse befindet sich die Mobilität kontinuierlich im Wandel. Hierzu gehören

- politische, wirtschaftliche und klimatische Entwicklungen
- neue gesetzliche Entwicklungen (wie z. B. StVO, Richtlinien, oder Klimaschutzgesetze)
- der neue NVP des Kreises
- allgemein die vorliegenden umzusetzenden Pläne und Konzepte
- neue Pläne und Konzepte
- die geplanten Infrastrukturmaßnahmen
- künftige Innovationen
- prognostizierte Bevölkerungsentwicklung
- ausdifferenzierte Lebensentwürfe und Mobilitätsbedarfe

Daraus ergeben sich steigende Ansprüche an die Verkehrsinfrastruktur, die es stetig zu überprüfen und anzupassen gilt. Gleichzeitig bietet die Evaluation die Möglichkeit, Umsetzungsfortschritte zu beschreiben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen zu beurteilen und ggf. Maßnahmen anzupassen.

Bei der Evaluation ist zwischen der **Wirkungsevaluation** und der **Umsetzungsevaluation** zu unterscheiden. Im Rahmen der Wirkungsevaluation werden Veränderungen im Verkehrsgeschehen und Mobilitätsverhalten mittels messbarer Indikatoren erfasst. Im Rahmen einer Umsetzungsevaluation wird der Fortschritt der Umsetzung der Inhalte des Mobilitätskonzepts aufgezeigt.

7.1. Wirkungsevaluation

Als Hilfestellung für die empfohlene Wirkungsevaluation werden neben den Wirkungs- und Umsetzungszielen weitere mögliche Indikatoren dargestellt. Diese Indikatoren sind in der nachstehenden Tabelle in zeitliche Stufen der Evaluation eingeordnet. Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i. d. R. mehrere Monate

bis zu zwei Jahren), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluation: Das Evaluationskonzept soll kein „Papiertiger“ werden, sondern zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts eingesetzt werden. Das vorgeschlagene Indikatorenset soll der Stadt Bad Berleburg als Anhaltspunkt für die Evaluation dienen. Es müssen nicht zwingend alle Indikatoren erfasst werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden. Wichtig ist eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können.

Konstante bzw. einheitlich erhobene Indikatoren und Datensätze können auch für einen regelmäßigen Bericht (siehe unten: Evaluationsberichte) genutzt werden. Diese Berichte könnten ca. alle fünf Jahre erarbeitet werden. Zuzüglich der erforderlichen Zeit für Datenaufbereitung und Auswertung könnte 2030 der erste Evaluationsbericht fertig gestellt sein. Auch, wenn das Evaluationskonzept mit größtenteils bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt wird, wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung personelle Ressourcen benötigen. Sofern eine Evaluation des Mobilitätskonzepts erfolgen soll, müssen Zuständigkeiten geregelt und personelle Ressourcen reserviert oder ggf. geschaffen werden.

Ebenso können weitere Akteure wie lokale Gewerbetreibende aktiv in die Wirkungsevaluation integriert werden. So können bspw. Auswirkungen von Maßnahmen wissenschaftlich begleitet und die Ergebnisse für die Optimierung/Anpassung der Maßnahmen genutzt werden. Ebenso können Maßnahmen wie Verkehrsversuche direkt begleitet und ausgewertet werden, um schnelle und aussagekräftige Ergebnisse generieren zu können. Darauf aufbauend können Maßnahmen stadtweit ausgeweitet werden.

Tabelle 6: Wirkungsindikatoren

Kurzfristig überprüfbare Indikatoren

(alle 1-2 Jahre)

Anzahl umgesetzter Maßnahmen zur Barrierefreiheit (z. B. ausgebauten Querungen oder ÖPNV-Haltestellen)

Entwicklung der Unfälle mit Personen- (inkl. Schwere) und mit Sachschaden

Anzahl der Mobilpünktchen

Anzahl geschaffener Radabstellanlagen

Anzahl öffentlicher (+ ggf. privater) Ladesäulen

Anzahl zugelassener Kfz insgesamt sowie nach Schadstoffklassen und rein elektrisch betriebener Kfz im Stadtgebiet

Anzahl/Anteil alternativ betriebener Linienbusse

Fahrgastzahlen ÖPNV

ÖPNV-Angebot (z. B. km-Leistung, Pünktlichkeit)

Zählungen Radverkehr auf übergeordneten Radhauptverbindungen (z. B. im Rahmen allgemeiner Verkehrszählungen oder durch Radzählstellen)

Ergebnisse des ADFC-Fahrradclimatests

Herstellung Sitz-/Spielgelegenheiten pro Jahr

Herstellung von Grünflächen/Bäumen pro Jahr (Anzahl oder m²)

Anzahl von Öffentlichkeitskampagnen/-veranstaltungen pro Jahr

Periodisch zu überprüfende Indikatoren, v. a. direkte Maßnahmenwirkungen (alle 3-5 Jahre)

Reisezeitvergleiche zwischen Individual- und öffentlichen Verkehren ins regionale Umland (mittels Online-Routenplanern mit Echtzeitdaten)

Auslastung der Radabstellanlagen

Ergebnisse der Lärmaktionsplanung (Lärmbetroffene nach Pegelklassen)

Ergebnisse Emissionswerte

Entwicklung der Kfz-Verkehrsmengen sowie der Schwerverkehre

Pkw-Dichte (Pkw-Bestand/1.000 Einwohner)

Entwicklung der Parkraumauslastung

Anzahl von Betrieben/Schulen mit aktivem Mobilitätsmanagement

Mittel- bis langfristige Wirkungen der Maßnahmen, insbesondere indirekte Maßnahmenwirkungen (ca. alle 5-10 Jahre)

Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)

7.2. Umsetzungsevaluation

Zusätzlich zur Wirkungsevaluation bietet es sich an, in regelmäßigen Abständen den Stand der Umsetzung des Mobilitätskonzepts zu dokumentieren. Dies kann über ein einfaches System verfolgt werden, das z. B. wie folgt aufgebaut ist:

- „Grüne Ampel“: Maßnahme wurde bereits (in Teilen) umgesetzt
- „Gelbe Ampel“: Maßnahme ist in konkreter Planung/Vorbereitung/Umsetzung
- „Rote Ampel“: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt / es wurde noch nicht in die Detailplanung eingestiegen
- „Graue Ampel“: Maßnahme wurde geprüft und wird wegen eines negativen Ergebnisses nicht weiterverfolgt

Diese kurzen Übersichten (in einfacher Tabellenform) sollten in regelmäßigen Abständen (z. B. alle zwei Jahre) erstellt und auf dem aktuellen Stand gehalten werden. So können z. B. der zuständige politische Ausschuss sowie die Öffentlichkeit über den Fortgang der Projekte informiert werden.

7.3. Evaluationsberichte

Auf Basis des oben vorgeschlagenen Evaluationskonzepts könnte ungefähr alle 5 Jahre (angefangen 2030) ein Evaluationsbericht zusammengestellt werden. Dieser Evaluationsbericht dient dazu, die im Rahmen der Evaluation gewonnenen Informationen systematisch aufzubereiten, zu bewerten sowie diese dann zu kommunizieren. Das Zeitintervall von 5 Jahren eignet sich, weil einige Elemente der Evaluation aufgrund ihres Aufwandes nur alle 5 Jahre durchführbar sind und weil mehrjährige Datenreihen wesentlich aussagekräftiger sind.

In diesen Evaluationsberichten sollten auch die in dem Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Mobilitätskonzepts dargestellt werden (siehe Umsetzungsevaluation). Zudem können die Handlungsfelder des Mobilitätskonzepts kurz überprüft und ggf. neue Handlungsfelder bzw. Schwerpunktthemen aufgeführt werden.

Der Evaluationsbericht sollte folgende Inhalte umfassen:

- Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Bad Berleburg (z. B. Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, regional bedeutende Planungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des Mobilitätskonzepts
- Darstellung der mobilitätsbezogenen Ziele, zum Beispiel bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz
- Erstellung einer Zwischenbilanz im Sinne der Wirkungsevaluation: Darstellung der Ergebnisse von Indikatoren für die Evaluation und Interpretation der Entwicklung
- Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte des Mobilitätskonzepts (mit den jeweils relevanten Daten für den Evaluationsprozess)

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

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

8. Ausblick

Das Mobilitätskonzept als Meilenstein für Bad Berleburg

Das hier vorliegende Konzept stellt die Weichen für eine nachhaltigere Mobilität in Bad Berleburg. Nach einem intensiven Prozess ist ein Mobilitätskonzept entstanden, das die Mobilitätsplanung für die nächsten Jahre prägen soll. Das Konzept zeigt transparent die Richtung, in die sich Bad Berleburg mit den selbst gesteckten Zielen entwickeln möchte. Mit dem Beschluss des Mobilitätskonzeptes ist der Prozess allerdings nicht abgeschlossen. Vielmehr bildet dieser Meilenstein einen Startpunkt, um die gesetzten Leitlinien, Ziele und Maßnahmenempfehlungen in das tägliche Politik- und Verwaltungshandeln zu integrieren und die Umsetzung voranzutreiben.

Das Mobilitätskonzept als Grundlage für zukünftige Entscheidungen

Die Stadt Bad Berleburg hat sich mit dem Zielkonzept ehrgeizige Ziele gesetzt. Mobilität soll einen Beitrag leisten, dass Bad Berleburg eine lebenswerte und attraktive Stadt bleibt. Ein Schlüssel dafür soll eine Mobilitätswende hin zu einem nachhaltigeren Mobilitätsangebot sein, das Themen wie der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit, aber auch z. B. der Erreichbarkeit eine hohe Bedeutung zuweist. Jede getroffene Mobilitätsentscheidung muss sich in Zukunft anhand der Ziele des Mobilitätskonzeptes messen lassen. Die Strategien und Abwägungsleitfäden leiten sich aus den Zielen ab und bilden dabei die Grundlage für zukünftiges Verwaltungshandeln. Die Maßnahmenempfehlungen sowie die Konzepte bilden dabei Ansatzpunkte für konkrete Projekte, um die Ziele zu erreichen. Einige Maßnahmen sind dabei bereits angestoßen, andere bedürfen weiterer Abstimmung.

Das Mobilitätskonzept als gemeinsames Projekt der Stadtgesellschaft

Hier kann sich die Stadt Bad Berleburg auf eine aktive Stadtgesellschaft verlassen. So entspringt der hier vorliegende Bericht bereits einem intensiven Diskurs mit der Stadtgesellschaft. Die Kultur des Miteinanders weiter zu fördern, muss daher das Ziel sein, um besonders die vielen kontroversen Themen konstruktiv zu diskutieren und schließlich umsetzungsreife Lösungen zu finden. Dabei ist sowohl die Stadtgesellschaft, die Verwaltung, aber auch die Politik gefordert. Besonders für zentrale Räume wie die Ortsdurchfahrten und Entwicklungsvorhaben wie das ehemalige Eins-A-Gelände muss der Dialog fortgesetzt werden.

Das Mobilitätskonzept als Teil einer integrierten Gesamtplanung

Eine abgestimmte Planung ist nötig. Mobilität wird immer Mittel zum Zweck sein, daher ist es notwendig, bei Mobilitätsentscheidungen stets eine integrierte Betrachtung vorzunehmen. Dies schließt die Betrachtung der Region über die Stadtgrenzen hinaus sowie die Integration anderer Fachdisziplinen außerhalb der Verkehrsplanung ein. So muss die Stadtentwicklung und Bauleitplanung ihren Beitrag leisten, um kurze Wege in allen Dörfern durch eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. So werden Verkehrsströme vermieden, bevor sie entstehen und in der Folge verlagert und optimiert werden müssen.

Das Mobilitätskonzept als lebendiges Planwerk

Das bestehende Konzept ist ein lebendiges Planwerk. Dies bedeutet, dass die Leitlinien, Strategien und Maßnahmen nicht starr sind, sondern dynamisch sind und gegebenenfalls aufgrund neuer Entwicklungen (z. B. sozialer Wandel, neue Technologien etc.) evaluiert und angepasst werden müssen. Dies verdeutlicht den Bedarf an regelmäßiger Evaluation der bestehenden Konzepte und Maßnahmen.

9. Anhang

Anhang 01 – Zwischenbericht

Anhang 02 – Lärmaktionsplan

Aktuell Zwischenbericht – Endbericht wird ergänzt, sobald dieser vorliegt

Anhang 03 – Kartenband