

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Büren

Zwischenbericht zur Stärken-Schwächen-Analyse

September 2023



Impressum

Auftraggeber

Stadt Büren
Abteilung Infrastruktur
Königstr. 16
33142 Büren

Auftragnehmer

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 0231 99 99 70-0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Ansprechpartnerin

Frau Corina Schenk
Mobilitätsmanagerin
Tel: 02951 / 970-117
Fax: 05251 / 132-2738-117
schenk@bueren.de

Bearbeitung

M. Sc. Christopher Stiller
M. Sc. Christof Tielker
B. Sc. Walter Erhardt
cand. B. Sc. Saskia Säuberlich

Bildnachweis:

Alle Bildrechte liegen, soweit nicht anders angegeben, bei der Planersocietät.

Titelseite: Planersocietät



Dortmund, im September 2023

1. Struktur & Mobilitätskennziffern	5
2. Kfz-Verkehr	13
3. Radverkehr	20
4. Fußverkehr	27
5. Öffentlicher Verkehr	32
6. Inter- und Multimodalität	36
7. Mobilitätsmanagement	38





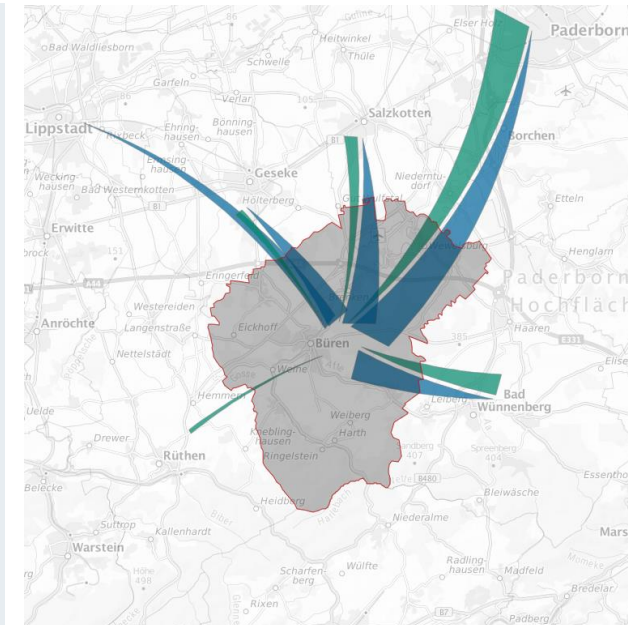
Konzept/Planwerk	Stand/Fassung	Bearbeitung
Verkehrsuntersuchung Schülerverkehr im Bereich Bahnhofstraße	18.12.2012	Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH Köln
Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Büren (Fortschreibung)	Oktober 2013	Junker + Kruse
Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Stadt Büren (Neufassung)	Oktober 2022	BBE Handelsberatung GmbH
Erarbeitung eines Fußwegekonzepts für die Stadt Büren	18.11.2015	Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH Köln
Integriertes kommunales Entwicklungskonzept (IKEK)	03.11.2017	Planinvent – Büro für räumliche Planung, Agentur Altrogge
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Kernstadt Büren – Fortschreibung 2020 – 2025 (ISEK)	September 2019	Büro frauns kommunikation planung marketink
Integriertes Klimaschutzkonzept	2023	Wertsicht GmbH
Lärmaktionsplan der 3. Stufe	Februar 2019	LK Argus
Mobilitätsbefragung 2018 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter	30.09.2018	Ingenieurbüro Helmert
Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe	Oktober 2019	OstWestfalenLippe GmbH, PTV Transport Consult GmbH
Nahverkehrsplan Paderborn-Höxter 2018-2022 (NVP)	Dezember 2017	Mathias Schmechting NahverkehrsConsult
Radnetz Kreis Paderborn	Juni 2023	SHP Ingenieure
Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe	Februar 2021	OstWestfalenLippe GmbH, SHP Ingenieure

Lage & Siedlungsstruktur

Büren ist mit einer Fläche von ca. 17 ha ein flächengroßes Mittelzentrum mit ca. 21.500 Einwohnenden* und liegt im Süden des Kreises Paderborn in der Region Ostwestfalen-Lippe. Büren gliedert sich in insgesamt 12 Ortschaften mit dem Hauptort Büren als Zentrum und der größten Bevölkerungszahl (ca. 8.600). Die nächstgrößeren Ortschaften sind Steinhausen (ca. 3.500), Brenken (ca. 2.200) und Wewelsburg (ca. 2.100). Verkehrlich erschlossen ist Büren insbesondere über die A 44 und die A 33 (vgl. Kapitel Kfz-Verkehr). Im Nordosten von Büren liegt das Oberzentrum Paderborn, im Nordwesten der Kreis Soest und im Süden grenzt das Bürener Stadtgebiet an den Hochsauerlandkreis. Im Bürener Stadtgebiet liegen mit dem Flughafen Paderborn / Lippstadt und dem dortigen Gewerbepark, dem Industriegebiet Büren-West, dem Handwerkerpark Neubrückenstraße sowie dem Gewerbegebiet Werkstraße (über-)regional bedeutende Nutzungen. Relevant und herausfordernd für die Mobilität ist die teils deutlich bewegte Topographie im Stadtgebiet (vgl. Seite 5).

Soziodemographie

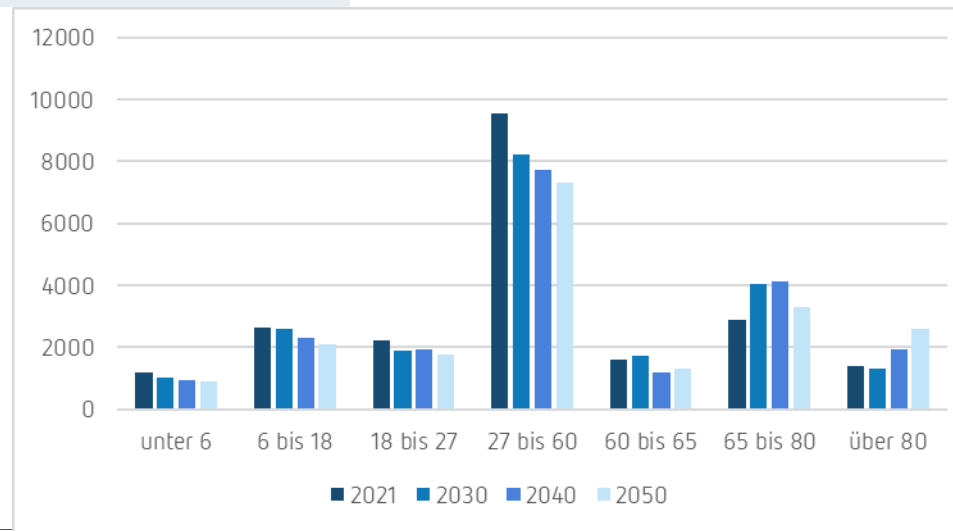
Die Bevölkerung von Büren war im Zeitraum von 2000 bis 2021 leicht rückläufig (ca. 2,9%). Die Prognosen für die Jahre 2030, 2040 und 2050** zeigen, dass sich dieser rückläufige Trend fortsetzen wird und sich die Gesamtbevölkerung in Büren für das Jahr 2030 auf ca. 20.900 verringern wird, was einer Abnahme von ca. 2,7% entspräche. Dieser Entwicklung versucht die Stadt Büren durch die Ausweisung neuer Wohngebiete entgegenzuwirken. Bei der Verteilung auf die verschiedenen Altersgruppen zeigen sich bis 2050 einerseits rückläufige Trends in den jüngeren Altersgruppen. Besonders stark ausgeprägt ist diese Trendrichtung bei den 6-18-Jährigen sowie in der größten Altersgruppe der 27-60-Jährigen. In letzterer gehen die Prognosen von einer Abnahme um über 23% aus. Andererseits wird deutlich, dass in den Altersgruppen 65-80 und über 80 Zunahmen erfolgen werden. Besonders erheblich werden diese Zunahmen bei den über 80-Jährigen prognostiziert (>88%). Diese Entwicklungstendenzen sind bedeutend für Mobilitätsplanungen, da sich Anforderungen an die Mobilität verändern und Themen wie Barrierefreiheit, sichere Querungen und Mobilitätsteilhabe in Zukunft einen noch höheren Stellenwert einnehmen werden müssen.



Quelle: Website IT.NRW: <https://pendleratlas.statistikportal.de/>

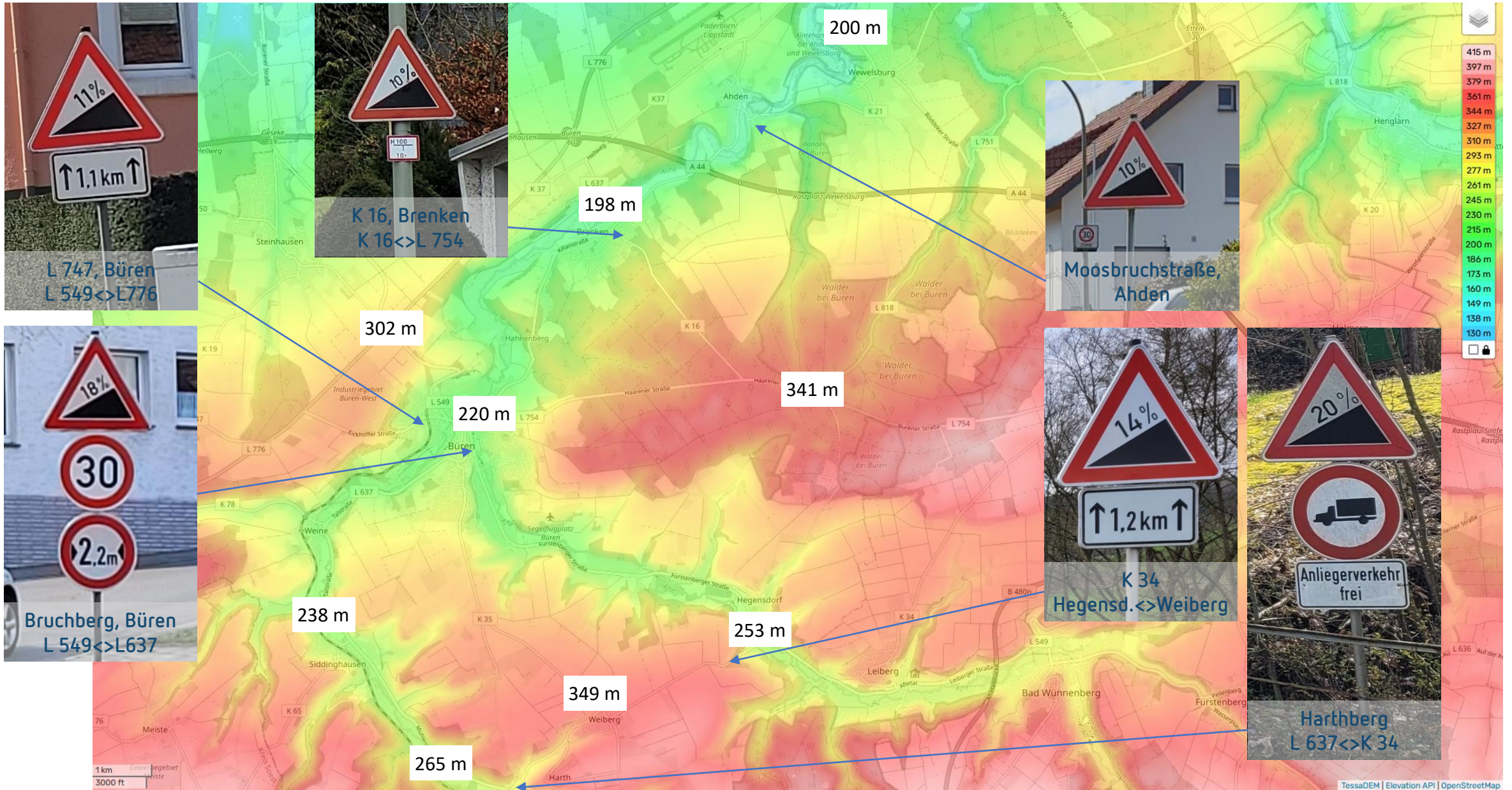
Pendlerverflechtungen

Die Statistik berufsbedingt Pendelnder zeigt eine deutliche Tendenz der relevanten Pendlerverflechtungen für die Stadt Büren. Besondere Bedeutung haben die Städte Paderborn, Bad Wünnenberg und Salzkotten, was richtungsbezogen v.a. Verflechtungen in den Osten, den Norden sowie den Nordosten von Büren offenbart. Insgesamt überwiegen in Büren die Auspendelnden (ca. 7.500) die Einpendelnden (ca. 4.500) deutlich. Daraus resultiert, dass die Bürener Tagesbevölkerung unter der eigentlichen Bevölkerungszahl liegt. Des Weiteren sind ca. 4.325 innergemeindlich Pendelnde hinsichtlich ihrer Mobilität zu beachten.



* Daten von IT.NRW

**Bevölkerungsvorausberechnung IT.NRW



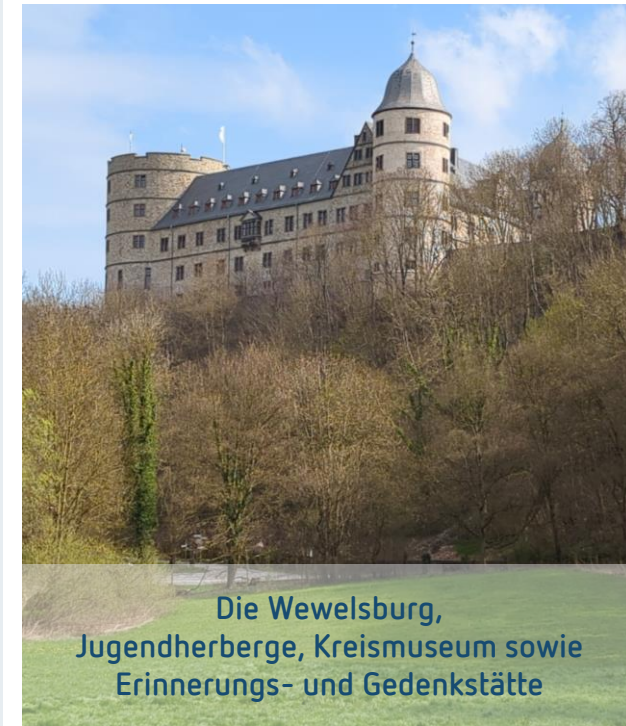
Tourismus und Soziales

Büren hat touristisch und geschichtlich einiges zu bieten. Exemplarisch zu nennen sind die Jesuitenkirche „Maria Immaculata“ in Büren, die Burgruine Ringelstein in der Ortschaft Harth und die Wewelsburg in der gleichnamigen Ortschaft. Die Wewelsburg ist eine historisch geprägte Dreiecksburg. Heute treffen sich dort Jugendliche aus aller Welt. Die Burg wird als Kreismuseum und Jugendherberge genutzt. Aufgrund des Saals und der runden Turnhalle im großen Turm, ist die Jugendherberge insbesondere für Schulklassen sowie für Sport- und Musikvereine eine interessante und attraktive Anlaufstelle. Das touristische Angebot wird um verschiedene Wander- und Radwege sowie damit einhergehende Angebote wie Beschilderung, analoge Informationen sowie verschiedene Wanderhütten im Bürener Stadtgebiet ergänzt.

Der regionale Verkehrsflughafen Paderborn/Lippstadt liegt an der nördlichen Stadtgrenze nördlich der Ortschaft Ahden. Im Jahr 2022 wurden rund 38.000 Flugbewegungen und rund 500.000 Passagiere registriert. Für das Jahr 2023 ist mit ähnlichen Zahlen zu rechnen. Mit Ausnahme einer täglichen Verbindung nach München werden ausschließlich Ziele im europäischen Ausland angefliegen.*

Büren ist ein in der Region relevanter Schulstandort mit zahlreichen grundlegenden sowie weiterführenden Bildungsangeboten. Neben insgesamt fünf Grundschulen an sieben Standorten bestehen auf Bürener Stadtgebiet eine LWL-Förderschule, eine Gesamtschule, zwei Gymnasien sowie zwei Standorte der gewerblich-technischen und kaufmännischen Berufskollegs des Kreises Paderborn. Damit sind für die Aus- und Weiterbildung der Bürener Bevölkerung zahlreiche Angebote vorhanden, die den Wirtschaftsstandort Büren und die gewerblichen Strukturen stärken. Der breit gefächerte Branchen-Mix ist Grundlage für die wirtschaftliche Attraktivität des Standortes. Büren gehört dadurch zu den dynamischsten Wirtschaftsstandorten in OWL***.

In Büren gibt es verschiedene Sportvereine. Exemplarisch zu nennen sind die Sportvereine von Wewelsburg, Ahden und Brenken. Diese haben sich zum Teil zum Jugendfußball Almetal (JSG) zusammengeschlossen, um trotz teils zurückgehender Anzahl an Spieler:innen weiterhin Mannschaften in den verschiedenen Jugendklassen stellen zu können. Durch den Zusammenschluss ergeben sich im Zuge der Trainings- und Spieltage zwangsläufig Wege, die zwischen den Ortschaften und im Stadt- bzw. Kreisgebiet zurückzulegen sind – Wege, die in diesen Altersklassen i.d.R. nicht eigenständig zurückgelegt werden können. Die Kinder- und Jugendmobilität ist dementsprechend ein wesentlicher Aspekt der (zukünftigen) Verkehrs- und Mobilitätsplanung.



Die Wewelsburg,
Jugendherberge, Kreismuseum sowie
Erinnerungs- und Gedenkstätte



Soccer- und Sportplatz in Siddinghausen



Flughafen Paderborn/Lippstadt **



Wanderrouen und Bürener Wandertag



Wanderhütte, Rüthener Str. in Weine

* Daten der Homepage des Flughafens

** Quelle: Flughafen Paderborn/Lippstadt GmbH:

<https://www.airport-pad.com/de/news-media/aktuelles/news-presse/details/news/13-zusaetzliche-fluege/> [Juli 2023]

***Quelle Website Büren: <https://www.bueren.de/de/wirtschaft/>

Bestehende Konzepte mit Mobilitätsbezug

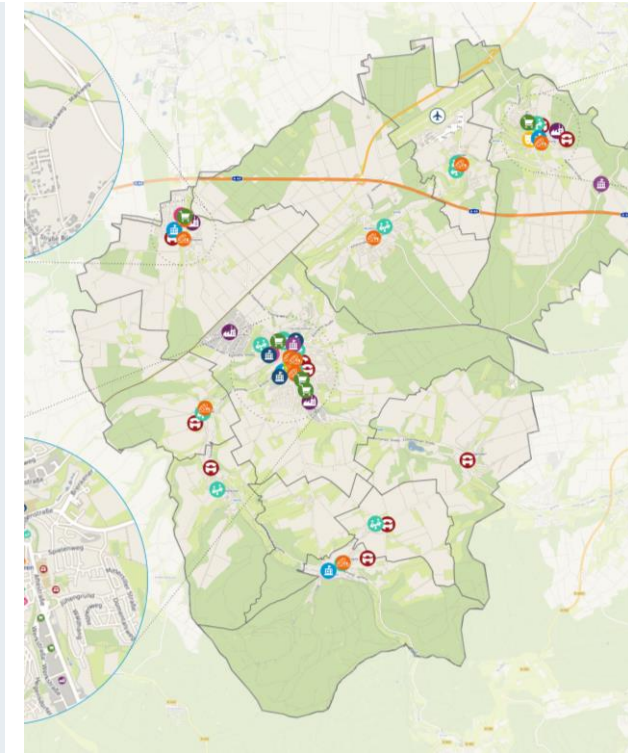
Die Stadt Büren befasst sich in der jüngeren Vergangenheit immer stärker mit dem Thema Mobilität und damit zusammenhängenden Themen. Dazu sind in den letzten Jahren verschiedene Pläne und Konzepte erarbeitet worden, die im integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Büren zu berücksichtigen sind bzw. deren Ergebnisse und Maßnahmen überprüft werden und bei entsprechender Eignung in die weitere Erarbeitung des Mobilitätskonzepts einfließen sollen.

Zu den angesprochenen Planwerken gehören sowohl übergeordnete, regionale Konzepte (Mobilitätsstrategie Ostwestfalen-Lippe, Radnetz OWL, Radnetz Kreis Paderborn, Nahverkehrsplan Paderborn-Höxter, Mobilitätsbefragung des nph sowie der Landesentwicklungsplan des Landes NRW) als auch kommunale Planungen für die Gesamtstadt Büren (z.B. Fußwegekonzept der Stadt Büren, Integriertes kommunales Entwicklungskonzept, Lärmaktionsplan der 3. Stufe, Klimaschutzkonzept, Einzelhandels- und Zentrenkonzepte, Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept sowie der Flächennutzungsplan) und kleinteilige kommunale Untersuchungen (z.B. Verkehrsuntersuchung zum Schülerverkehr im Bereich der Bahnhofstraße).

Ebenfalls erwähnenswert und mit Bezug zum integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Büren sind die in Erarbeitung befindlichen Planwerke Straßen- und Wegekonzept und die kommunale Stellplatzsatzung der Stadt Büren. Hier gilt es einen regelmäßigen Austausch zwischen den Planwerken während der Erstellungsprozesse zu erwirken, um mobilitätsrelevante Ziele und Maßnahmen konzeptübergreifend in Einklang zu bringen.

Mobilitätsrelevante Quell- und Zielorte

Die mobilitätsrelevanten Quell- und Zielorte im Bürener Stadtgebiet verteilen sich zu überwiegenen Teilen auf den Hauptort Büren sowie die beiden Ortschaften Steinhausen und Wewelsburg. In diesen liegen auch die Schwerpunkte der Nahversorgung sowie der Arbeitsplatz- und Bildungsstandorte. Daraus folgt, dass viele alltägliche Wege der umliegenden Ortschaften entweder nach Büren, Steinhausen oder Wewelsburg unternommen werden. Insbesondere im östlichen Stadtgebiet liegen nur wenig mobilitätsrelevante Nutzungen, weshalb Binnenverkehr vor allem im Norden und Westen des Stadtgebiets stattfindet.



* Daten von IT.NRW
** Bevölkerungsvorausberechnung IT.NRW

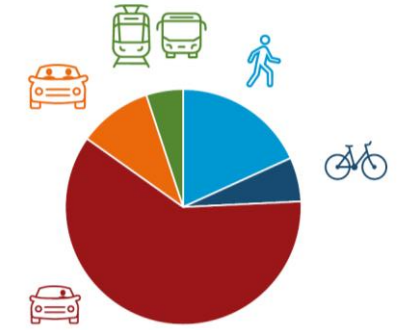
Mobilitätsbefragung 2023 – Erhebungsdesign

Die Stadt Büren hat in den Monaten Mai und Juni (09.05 – 15.06.2023) eine repräsentative Mobilitätsbefragung im Stadtgebiet durchführen lassen. Für die Teilnahme an der Befragung wurden insgesamt 3.510 Personen (ab 18 Jahren) zufällig aus dem Einwohnermelderegister ausgewählt und in Stellvertretung für ihren gesamten Haushalt postalisch zur Beantwortung der Befragung aufgefordert. 60% der Haushalte haben mit dem Anschreiben einen schriftlichen Fragebogen zugestellt bekommen. 40% haben ein Anschreiben mit Aufforderung zur Teilnahme an der Online-Beteiligung erhalten. Den Teilnehmenden stand es frei, auch über die jeweils andere Teilnahmemöglichkeit oder per Telefoninterview an der Befragung teilzunehmen. Eine schriftliche Anforderung des Fragebogens sowie die Vereinbarung eines Telefontermins waren möglich. Weiter war der Zugangscod zur Online-Teilnahme auf allen Anschreiben abgedruckt.

Insgesamt konnte bei der Befragung eine Rücklaufquote von 15,4% erreicht werden, was einer erreichten Personenzahl von 1.201 entspricht. Aufgrund einiger nicht auswertbarer Fragebögen sind insgesamt 1.116 auswertbare Fragebögen zustande gekommen. Dies entspricht 5,2% der Bürener Bevölkerung und sichert eine hohe Repräsentativität der Befragung.

Vor dem Hintergrund der Stadtstruktur, der räumlichen Lage sowie der verkehrlichen Anbindung wurden vier Untersuchungseinheiten gebildet, welche auch die Basis der Auswertung darstellen. Der Hauptort Büren bildet dabei – aufgrund der Größe und der zentralen Lage im Stadtgebiet – eine eigene Untersuchungseinheit. Folgende Zusammenfassung wurde zugrunde gelegt: „Kernstadt“ (Büren (Altstadt)), „Steinhausen/Eickhoff“ (Steinhausen, Eickhoff), „Nordosten“ (Ahden, Brenken, Wewelsburg) und „Süden“ (Barkhausen, Harth, Hegensdorf, Siddinghausen, Weiberg, Weine). Bei der Ziehung der Stichprobe wurde darauf geachtet, dass die vier definierten Untersuchungseinheiten gleichwertig vertreten sind. Daraus folgt, dass Grundaussagen auch für die jeweiligen Untersuchungseinheiten bzw. z.T. auch für die einzelnen Ortsteile möglich sind.

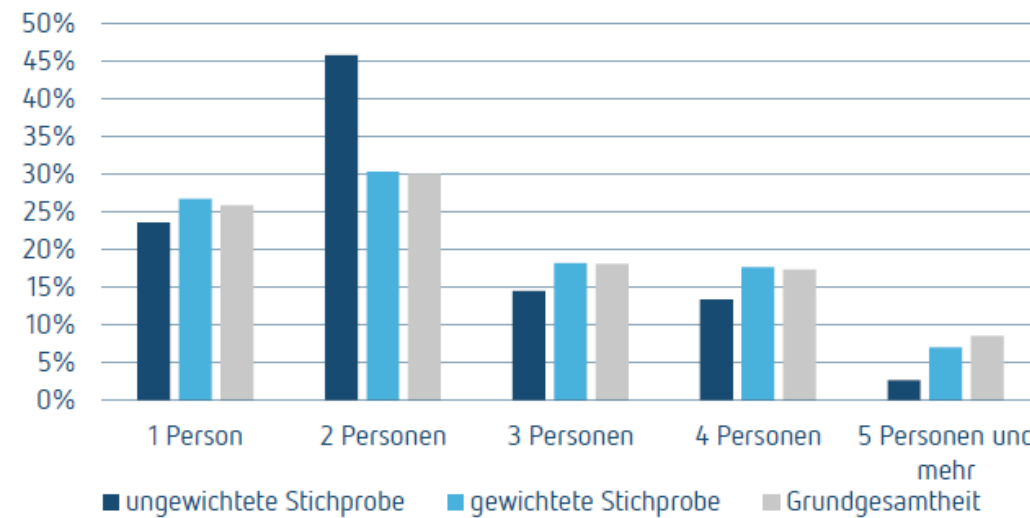
Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datenbericht
Mobilitätsbefragung 2023
Stadt Büren

Mobilitätsbefragung 2023 – Gewichtung

Die zufällige Stichprobenziehung auf Personenebene führte erwartungsgemäß zu einer systematischen Verzerrung der Stichprobe, da eine deutlich höhere Wahrscheinlichkeit besteht, einen Mehrpersonenhaushalt zu ziehen. Diese sind proportionale zur Anzahl der Haushaltsmitglieder häufiger als alleinlebende Personen im Einwohnermelderegister vertreten, was in einer Überrepräsentation von Mehrpersonenhaushalten resultiert. Entsprechend ist eine Gewichtung der Stichprobe nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen worden, die auch hinsichtlich der Wohnorte sowie der Geschlechter vollzogen wurde. Die gewichtete Stichprobe entspricht der realen Bevölkerungsverteilung gut und ist daher repräsentativ.



Kenndaten der Erhebung	Stadt Büren
Angeschriebene Haushalte	3.510
- Schriftlich-postalische Variante	2.106 (60 %)
- Online Variante	1.404 (40 %)
verwertbarer Fragebogenrücklauf	539
- Schriftlicher Fragebogenrücklauf	360 (66,8 %)
- Online Beteiligung	174 (32,9 %)
- Telefonische Interviews	5 (0,9 %)
Rücklaufquote	15,4 %
- Erreichte Personen	1.201
- davon Personen unter 6 Jahren bzw. nicht vorliegend/auswertbar	85
- Auswertbare Personenfragebögen	1.116
- Haushaltsgröße	2,3
Anteil an der Gesamtbevölkerung	5,2 %

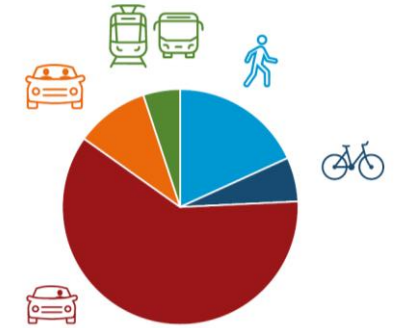
Mobilitätsbefragung 2023 – Verkehrsmittelverfügbarkeit

Die Mobilitätsbefragung liefert eine aktuelle Datengrundlage für das Mobilitätskonzept der Stadt Büren. Im Folgenden werden zentrale Ergebnisse der Befragung vorgestellt und Vergleichswerten aus der Mobilitätsbefragung der Kreise Paderborn und Höxter 2018, der Mobilitätsbefragung der Stadt Bad Berleburg 2022, der Untersuchung MiD 2017 auf gesamtdeutscher Ebene*, und auf der Ebene der RegioStar 7** gegenübergestellt.

Die tägliche Verfügbarkeit über Verkehrsmittel oder Zeitkarten für öffentliche Verkehrsmittel bestimmen die Verkehrsmittelwahl in hohem Maße. 96% der Haushalte in Büren verfügen über mindestens einen Pkw. Die Pkw-Ausstattung liegt damit deutlich über dem deutschlandweiten Schnitt von 77% gemäß MiD 2017 und ebenfalls deutlich über dem Niveau von Mittelstädten (85%) und dem kleinstädtischen, dörflichen Raum (89%) in Stadtregionen. Die Stadt Büren weist mit einer Pkw-Dichte von 727 Pkw pro 1.000 Einwohner einen im Vergleich hohen Wert auf. Der Führerscheinbesitz wirkt sich ebenfalls auf die Verkehrsmittelwahl aus. Insgesamt rund 96% der befragten Personen ab 18 Jahren besitzen einen Führerschein. Dieser Anteil liegt auf einem höheren Niveau als die bundesweite Führerscheinbesitzquote (87%), über der Besitzquote in Mittelstädten (89%) und auch dem kleinstädtischen, dörflichen Raum (91%) in Stadtregionen.

Mit einem Anteil von 74% aller Haushalte, die mindestens ein konventionelles, Elektro- oder Lastenfahrzeug besitzen, weisen die Haushalte in Büren eine im Vergleich leicht unterdurchschnittliche Fahrradausstattung auf (MiD 2017: 78%, Mittelstädte: 80%, kleinstädtischer, dörflicher Raum: 84%). Dennoch ist der Markttrend hin zu Elektrofahrrädern auch in Büren deutlich zu erkennen. So geben bereits 45% der Haushalte an, ein Elektrofahrrad zu besitzen. 2017 lag dieser Anteil bei den Vergleichswerten zwischen 8-10%. Der Besitz einer Zeitkarte für die öffentlichen Verkehrsmittel liegt mit 11% der befragten Personen in Büren deutlich unter dem Bundesschnitt (22%). Bei einem Großteil der Zeitkarten handelt es sich um Schüler- und Azubi-Tickets (38%), SemesterTickets (19%) sowie das zum 01. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket (22%); die Zeitkarten stehen also in starkem Zusammenhang mit dem Ausbildungsverkehr in Büren.

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.



Datenbericht
Mobilitätsbefragung 2023
Stadt Büren



Mobilitätsbefragung 2023 – Mobilität am Stichtag

Insgesamt 87% der befragten Personen haben am Stichtag ihre Wohnung verlassen. Diese mobilen Personen legten im Schnitt 3,7 Wege pro Tag zurück. Die durchschnittliche Entfernung von Wegen im Alltagsverkehr liegt in Büren bei 11,4 km, über alle Wege beträgt sie 13,9 km. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt (12,5 km) sind dies etwa 1,5 km mehr. Hochgerechnet werden von der Bürener Bevölkerung pro Werktag ca. 69.000 Wege zurückgelegt. Die durchschnittliche Dauer eines Weges beträgt in Büren ca. 21 Minuten. Wird die durchschnittliche tägliche Wegeanzahl hinzugezogen, sind die Bürener pro Tag ca. 74 Minuten unterwegs.

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Pkw im Haushalt				Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner- innen (private und dienstl. Pkw)
		Kein Pkw	1 Pkw	2 Pkw	3 Pkw und mehr	
Stadt Büren	523	5	37	41	18	727
Untersuchungseinheiten						
Kernstadt	214	3	36	43	17	725
Nordosten	97	7	39	37	16	750
Süden	112	3	37	40	21	708
Steinhausen/Eickhoff	94	2	35	41	21	736
Vergleichswerte						
Stadt Bad Berleburg 2022	609	7	44	35	14	664
Kreis Paderborn/Höxter 2018	1.951	7	44	39	11	660
Stadtregion – Mittelstadt	38.582	15	56	25	4	k. A.
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	9.420	11	52	31	6	k. A.
MiD 2017	156.420	22	53	21	3	k. A.
Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines elektrischen Pkw		Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner- innen (private und dienstl. Pkw)		
		Kein Pkw	1 Pkw und mehr			
Stadt Büren	493	90	10	43		

Basis: alle Haushalte Zeilen in %	Anzahl Haushalte (gewichtet)	Besitz eines Fahrrads im Haushalt („konventionelles“ Fahrrad, Elektrofahrrad und Lastenrad)				Fahrraddichte auf 1.000 Einwohner- innen
		Kein Fahrrad	1 Fahrrad	2 Fahrräder	3 Fahrräder und mehr	
Stadt Büren	523	26	20	19	35	804
Untersuchungseinheiten						
Kernstadt	214	27	17	21	34	775
Nordosten	98	27	24	15	34	827
Süden	112	27	19	17	38	780
Steinhausen/Eickhoff	94	19	21	21	38	856
Vergleichswerte						
Bad Berleburg 2022		32	19	21	29	777
Kreis Paderborn/Höxter 2018	1.952	12	19	32	37	k. A.
Stadtregion – Mittelstadt	38.582	21	24	25	31	k. A.
Stadtregion – kleinstädtischer, dörflicher Raum	9.425	16	23	27	33	k. A.
MiD 2017	156.420	22	25	25	28	ca. 930*

*Pro-Kopf-Ausstattung: 0,93 Fahrräder

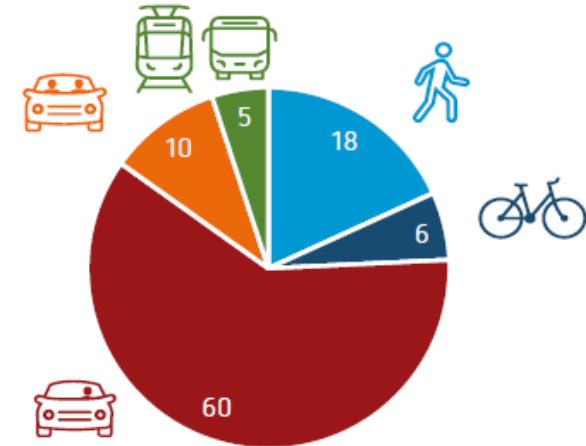
*Mobilität in Deutschland 2017: infas (2018): Mobilität in Deutschland – tabellarische Grundauswertung.

**Erläuterungen zu den RegioStar 7 Raumvariablen: infas (2018): Mobilität in Deutschland – Anhang 5

Mobilitätsbefragung 2023 – Modal Split

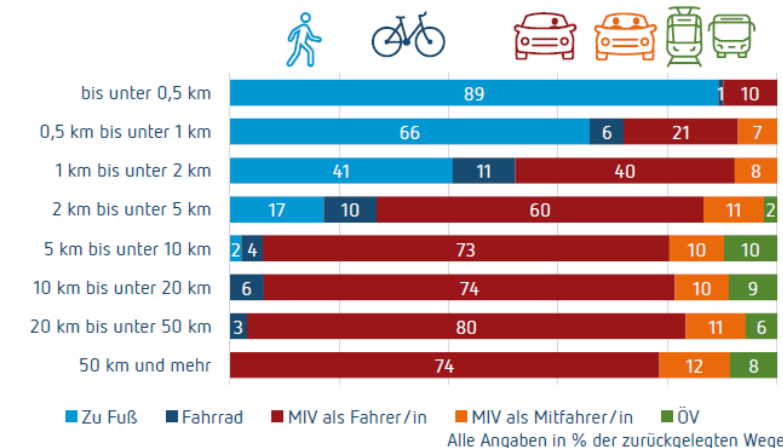
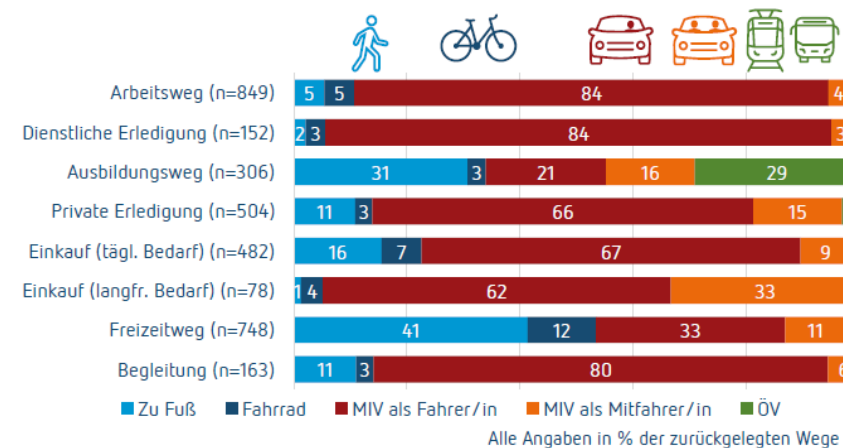
Die meisten Wege legt die Bürener Bevölkerung mit dem Pkw zurück (60% als Fahrer:in, 10% als Mitfahrer:in). 6% der Wege werden mit dem (Elektro-)Fahrrad zurückgelegt und 5% mit dem öffentlichen Verkehr. Etwa 18% der Wege legt die Bürener Bevölkerung zu Fuß zurück. Insgesamt wird die hohe Bedeutung des Pkw für die Bürener Bevölkerung deutlich. Zum Vergleich: in der MiD 2017 liegt der Wegeanteil des Pkw für Gesamtdeutschland bei ca. 57% (43% Fahrer:in, 14% Mitfahrer:in) und auch für Mittelstädte (61% (46% Fahrer:in, 15% Mitfahrer:in)) sowie im kleinstädtischen, dörflichen Raum (66% (51% Fahrer:in, 15% Mitfahrer:in)) liegt der Pkw-Wegeanteil niedriger. Der Kreis Paderborn Höxter sowie die Stadt Bad Berleburg sind hingegen auf ähnlichen Niveaus beim Pkw-Wegeanteil. Für die weiteren Mobilitätsformen bedeutet dies geringere Anteile bei der aktiven Mobilität (Fuß- & Radverkehr) sowie im ÖV, die sich auch in den Vergleichswerten widerspiegeln. So liegen in der MiD 2017 Anteile von 11% Radverkehr sowie 10% ÖV vor. Für Mittelstädte in Stadtregionen sind es 10% Radverkehr und 8% ÖV, für den kleinstädtischen, dörflichen Raum 8% Radverkehr und 7% ÖV.

Erkennbare Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl ergeben sich in Abhängigkeit von der Wegelänge. Auf Wegen bis zu 2,0 km ist der Fußverkehr am stärksten vertreten. Der Radverkehr ergänzt diesen auf Wegen zwischen 0,5 und 2,0 km und ist auch auf Wegen zwischen 2,0 und 5,0 km mit ca. 10% vertreten. Bei Wegen ab 2,0 km dominiert der Pkw mit Anteilen von 71% bis 91%. Der ÖV wird ab einer Wegelänge von über 5 km relevant und bleibt dies bei längeren Wegen mit Anteilen zwischen 6% bis 10%. Gerade auf Strecken bis 5 km besteht grundsätzlich sowie in Verbindung mit der Elektrifizierung von Fahrrädern großes Potenzial, um durch Verbesserung für die Nahmobilität kurze und mittlere Wegedistanzen auf den Fuß- und Radverkehr zu verlagern und kurze Pkw-Fahrten zu reduzieren. Auch aufgeteilt nach Wegezwecken unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl. Einkaufswege des langfristigen Bedarfs (95%), Arbeitswege (88%), dienstliche Erledigungen (87%) und Begleitwege (86%) weisen die höchsten Pkw-Anteile auf. Demgegenüber werden nur etwas über ein Drittel der Ausbildungswege (37%) mit dem Auto zurückgelegt. Die höchsten aktiven Mobilitätsanteile weisen Freizeitwege (53% der Wege werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt), auf. Der ÖV ist vor allem auf Ausbildungswegen stark. Hier liegt ein Anteil von 29% vor. Für andere Wegezwecke kommt der ÖV nur auf Anteile von 0% bis 3%.



Mobilitätsbefragung 2023* – Fazit

Aus der Mobilitätsbefragung konnten zentrale Erkenntnisse zur Alltagsmobilität der Bürener Bevölkerung gesammelt werden. Dazu gehört eine hohe Auto-Affinität (Pkw-Verfügbarkeit & -Nutzung, Führerscheinbesitz), ein hoher Anteil an Elektrofahrrädern (was einerseits topografische Barrieren zeigt, andererseits hinsichtlich des Markthochlaufs Potenziale für Büren eröffnen kann), ein starker Fokus des ÖV auf den Ausbildungsverkehr (alle anderen Wegezwecke haben hier Potenziale) sowie Verlagerungspotenziale vom Pkw auf Alternativen im Bereich von Wegen zwischen 2 – 5 km.



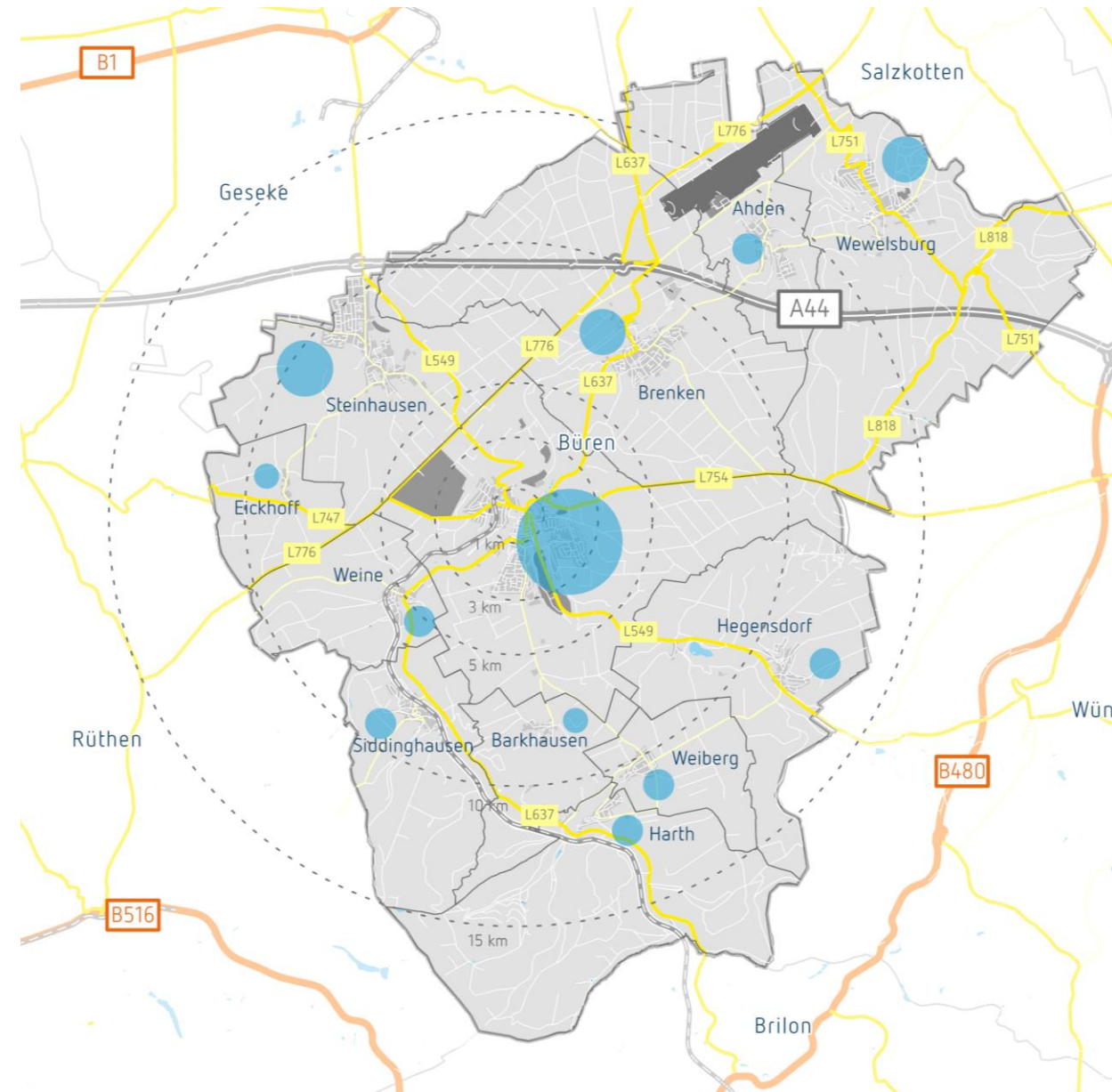
*weitere Auswertungen und Daten zur Mobilitätsbefragung sind einem separaten Datenbericht sowie einem Factsheet zu entnehmen.

Potenziale und Stärken

- + Nähe zum Oberzentrum Paderborn mit starken Pendelbeziehungen
- + Standortvorteil Flughafen Paderborn/Lippstadt und intakte Gewerbestrukturen
- + Wirtschaftsstandort Büren gehört zu den dynamischsten Wirtschaftsregionen in OWL
- + Starker Aus- und Weiterbildungsstandort durch umfassende Bildungsangebote
- + Touristische Angebote sowie Naherholungsmöglichkeiten im Stadtgebiet
- + Bestehende Freizeitangebote (z.B. Sportvereine, Schützenvereine, usw.)
- + Verschiedene bestehende bzw. in Erarbeitung befindliche Konzepte und Pläne haben Anknüpfungspunkte an das Thema Mobilität
- + Durch die Ausweisung und Planung neuer Wohnstandorte (z.B. Steinhausen, Niederfeld II) kann dem demographischen Trend teilweise begegnet werden

Herausforderungen und Risiken

- Teilweise starke topografische Bewegung des Stadtgebiets, nicht nur zwischen den Ortschaften
- Entfernungen zwischen den Ortschaften machen nahmobile Verkehrsarten im Vergleich zu motorisierter Mobilität weniger attraktiv
- Bei der Ausweisung und Planung neuer Wohngebiete ist die Einbindung von Alternativen zum Kfz-Verkehr stärker zu berücksichtigen
- Die demographische Entwicklung sowie die insgesamt leicht rückläufige Einwohnerentwicklung führt dazu, dass eine alternde Bevölkerung prognostiziert wird, deren Ansprüche an Mobilität berücksichtigt werden müssen
- Deutlich negatives Pendlersaldo (Auspendelnde überwiegen Einpendelnde) erfordert interkommunale bzw. regionale Mobilitätsangebote
- Jugendsport macht ortschaftsübergreifende Mobilität erforderlich



Regionale und überregionale Erreichbarkeit

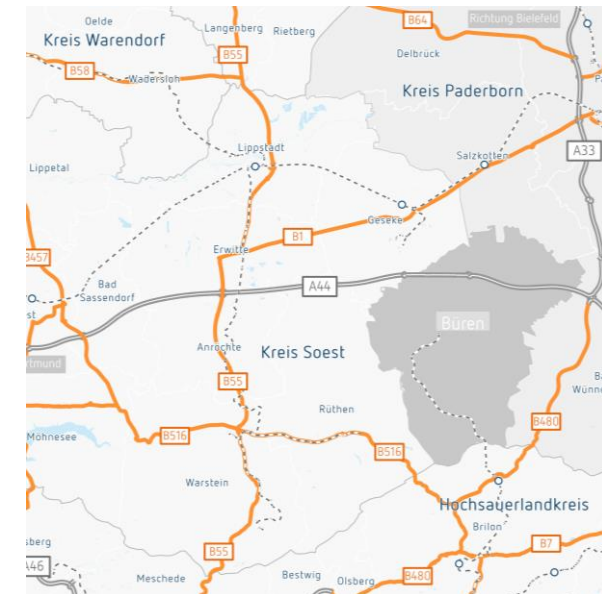
Büren ist regional sowie überregional sehr gut mit dem Kfz erreichbar. Dazu trägt insbesondere die A44 bei, die im nördlichen Teil von Büren durchs Stadtgebiet führt und einerseits in westlicher Richtung Dortmund (Fahrzeit ca. 60 Minuten) sowie das weitere Ruhrgebiet erreichbar macht. Andererseits erschließt die A44 in östlicher Richtung Kassel (Fahrzeit ca. 70 Minuten). Zwei Anschlussstellen der A44 haben für Büren direkte Relevanz. Die Anschlussstelle „Büren“ (60) liegt auf Bürener Stadtgebiet im Nahbereich des Flughafens Paderborn / Lippstadt und ermöglicht über die L776 nicht nur die Erreichbarkeit des Flughafens, sondern weiterführend auch die Verbindung nach Paderborn (Fahrzeit ca. 20 Minuten) sowie einige innerstädtische Verbindungen und den Anschluss an westlich des Stadtgebiets liegende Kommunen. Die Anschlussstelle „Geseko“ (59) liegt hingegen direkt an der Stadtgrenze von Büren und Geseko auf Geseker Stadtgebiet. Beide Anschlussstellen verfügen in ihrem direkten Umfeld über P+R-Angebote. Über die Ost-West-Verbindung der A44 hinaus bestehen am Kreuz Wünnenberg-Haaren über die A33 in nördlicher Richtung Fahrtmöglichkeiten nach Paderborn sowie in südlicher Richtung über die B480 nach Bad Wünnenberg und Brilon.

Innerstädtische Erreichbarkeit und Verkehrsfluss

Ausgehend von den (über-)regionalen Straßenstrukturen verfügt Büren innerstädtisch über ein auf den Hauptort ausgerichtetes Straßennetz mit guter An- und Verbindungsfunktion. Ausgehend von der Anschlussstelle „Geseko“ führt die L549 südlich und bindet neben Steinhausen den Hauptort Büren sowie im weiteren süd-östlichen Verlauf die Ortschaften Kedinghausen und Hegensdorf an. Die L637 verläuft ausgehend vom Hauptort Büren einerseits westlich bzw. südlich und verbindet die Ortschaften Weine, Siddinghausen, Harth und Weiberg. Andererseits werden im nord-östlichen Verlauf die Ortschaften Brenken, Ahden und Wewelsburg mit dem Hauptort verbunden. Teilweise bestehen zwischen einzelnen Ortschaften Verbindungen über untergeordnete Straßen (z.B. zwischen Weine und Siddinghausen oder zwischen Harth und Weiberg). Die östlich verlaufende L754 besitzt innerstädtisch keine Anbindungsfunktion, ermöglicht aber eine Verbindung nach Haaren und den dortigen Anschluss an die B480. Reine Durchgangsverkehre dürften größtenteils die übergeordneten Straßenstrukturen (A44, A33, B480) oder die L776 befahren, die nicht durch Ortschaften verläuft. Auf den bestehenden Ortsdurchfahrten ist i.d.R. eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h angeordnet. Die Ortsbegehung hat keine größeren Stauungen im Alltagsverkehr offenbart. Auf der durch den Hauptort Büren führenden Achse Bahnhofstr. – Königstr. – Briloner Str. sind die höchsten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet zu verzeichnen (zw. 8.000 – 13.250 Kfz / 24h).

Anbindung der Gewerbe- und Industriestandorte für den Wirtschaftsverkehr

Aus der Verortung von gewerblich und industriell genutzten Bereichen und den vorangegangenen Ausführungen zur regionalen, überregionalen und innerstädtischen Erreichbarkeit Bürens wird deutlich, dass das Industriegebiet West, dessen Erschließung vor allem auf die Eickhoffer Straße ausgerichtet ist, überaus verkehrsgünstig liegt, da über die Eickhoffer Straße und die L 776 beide Anschlussstellen der A 44, der Flughafen Paderborn / Lippstadt sowie Paderborn selbst direkt und über anbaufreie und damit eher unsensible Straßen erreichbar sind. Gleiches gilt für den Flughafen Paderborn / Lippstadt sowie den anliegenden Gewerbepark. Auch der Handwerkerpark an der Neubrückenstraße liegt – trotz seiner Nähe zum Bürener Zentrum – ebenso verkehrsgünstig, da mit der L 549 eine direkte Anbindung an die L 776 besteht und sich somit dieselben bereits beschriebenen Fahrtmöglichkeiten ergeben. Allerdings führt die Verortung gewerblicher Strukturen im Bereich der Fürstenberger Straße dazu, dass dort hinführender bzw. von dort ausgehender Wirtschaftsverkehr in vielen Fällen den Hauptort Büren durchfahren muss. Dies wirkt sich in Form von Lärm- und Luftschadstoffemissionen, Verkehrsbelastungen und negativen Einflüssen auf die Verkehrssicherheit in sensiblen Bereichen aus. Für den Wirtschaftsverkehr bestehen in Büren bisher wenige Restriktionen, die sich vor allem auf einzelne Vor-Ort-Situationen (z.B. tatsächliche Höhe / Breite) sowie Durchfahrtsverbote im Nebennetz (z.B. zwischen Weiberg / Siddinghausen) beschränken.

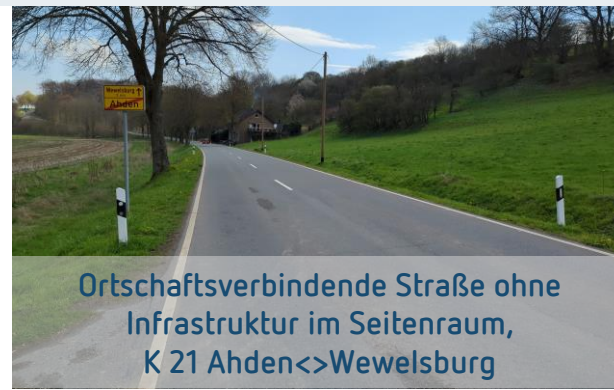


Straßenraumgestaltung

Die Straßenraumgestaltung ist in Büren augenscheinlich funktional und zumeist auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Dies zeigt sich sowohl im Hauptort Büren als auch in den Ortschaften. Die Seitenräume sind im Gegensatz zur Fahrbahn vielerorts sehr schmal oder z.T. auch nicht vorhanden. Exemplarisch zu nennen sind die breite Fahrbahn der Königstraße (L 637) in Büren (inkl. einseitigem Parken) und die Salzkottener Straße (L 751) in Wewelsburg. So wirken zentrale Bereiche, wie bspw. die Bahnhofstraße/Alte Post in Büren, aufgrund des hohen Versiegelungsgrades Kfz-lastig und vermitteln nur wenig Aufenthaltsqualität. Die Fahrbahnen sind i.d.R. asphaltiert und eben. Es bestehen allerdings auch (grob) gepflasterte Fahrbahnen (z.B. die Burgstraße in Büren oder die Weiberger Str. in Weiberg). Diese gewachsene Gestaltung verstärkt die Lärmbelastung des Kfz-Verkehrs durch Rollgeräusche und mindert die Qualität für den Rad- (v.a. hinsichtlich der Verkehrssicherheit und beim Fahrkomfort) sowie den Fußverkehr (insb. hinsichtlich der Barrierefreiheit). Insgesamt sind im Stadtgebiet immer wieder rissige bzw. schadhafte Oberflächen festgestellt worden, die den Kfz-Verkehr sowie weitere Verkehrsarten (ÖPNV, Radverkehr) beeinträchtigen.

Entlang der ortschaftsverbindenden Straßen fehlt es vermehrt an Infrastruktur für andere Verkehrsarten, wenngleich alternative, straßenunabhängige Verbindungen bestehen (z.B. der Almetal-Radweg als straßenunabhängige Alternative zur Forkstraße (K 21) zwischen Ahden und Wewelsburg; vgl. Straßen- und Wegekonzept). Die Knotenpunkte im Bürener Stadtgebiet sind überwiegend verkehrszeichengeregelt oder lichtsignalisiert ausgebildet. In der Kernstadt Büren gibt es innerorts drei Kreisverkehre. Außerorts sind weitere Kreisverkehre vorhanden (Knoten Alter Hellweg / Kötterweg / Parkplatz P1 wurde vor Kurzem zum Kreisverkehr umgestaltet). Kreisverkehre können unter bestimmten Voraussetzungen den Verkehrsfluss und die Verkehrssicherheit verbessern und insgesamt geschwindigkeitsdämpfend wirken. Es gilt allerdings auch gewisse Nachteile (z.B. Leistungsfähigkeit, Kurvendynamik im Busverkehr, Flächenbedarf) abzuwägen. Teilweise existieren im Nebennetz fußverkehrsfreundliche Lösungen wie z.B. Gehwegüberfahrten mit einem durchgehenden Gehweg und niedrigen Borden. Exemplarisch zu nennen ist die Kreuzung Volbrexener Str. (K 35)/Maibaumstraße (K34)/Weiberger Str. in Weiberg. Diese verkehrsberuhigenden Lösungen sind bisher allerdings eher als Ausnahme zu bezeichnen.

Die Stadt Büren hat mittlerweile die LoRaWAN-Technik (Long Range Wide Area Network) eingeführt. Dies soll zunächst für das Energiemanagement genutzt werden, kann zukünftig aber ggf. auch für weiterführende Entwicklungen (z.B. hinsichtlich Smart-City) genutzt werden.



Breiter, funktionaler Straßenraum,
L 751 Salzkottener Str. in Wewelsburg

Breite Fahrbahn mit Parken,
L 637 Königstr. in Büren

Ortschaftsverbindende Straße ohne
Infrastruktur im Seitenraum,
K 21 Ahden <-> Wewelsburg

Hoher Versiegelungsgrad
L 549 Bahnhofstraße/Alte Post in Büren

Straßenraumgestaltung / Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

An einigen Ortseingängen bzw. auf einigen Ortsdurchfahrten bestehen bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, während diese in anderen Ortschaften noch gänzlich fehlen. Insbesondere in der Ortschaft Weiberg ist dies sehr auffällig, da hier zahlreiche bauliche Maßnahmen umgesetzt worden sind. Dazu gehören beispielsweise Fahrbahnverengungen in Ortschaftseingängen.

Darüber hinaus sind an einigen Ortseingängen Geschwindigkeitsanzeigen eingerichtet worden, die auf eine mögliche Überschreitung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit hinweisen. Im Gegensatz zu Radaranlagen haben diese keine bestrafende, sondern lediglich sensibilisierende Wirkung, die sich allerdings oftmals geschwindigkeitsdämpfend auf den fließenden Verkehr auswirkt. Festgestellt wurden diese beispielsweise am südöstlichen Ortseingang von Ahden sowie am südlichen Ortseingang von Weiberg. Stationäre Radaranlagen wurden innerorts hingegen nicht festgestellt.

Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz, Geseker Str. (K 19) in Steinhausen



Das Nebennetz ist überwiegend als Tempo 30 Zonen ausgewiesen. Vereinzelt existieren zudem verkehrsberuhigte Bereiche.

Die Einbahnstraßenführung in der Burgstraße in der Kernstadt Büren führt ebenfalls zu einer Verkehrsberuhigung, da der Kfz-Verkehr die Burgstraße nur in Süd-Nord-Richtung befahren kann.

Die Querstraßen zur Burgstraße/Nikolausstraße (L 637) und weitere Nebenstraßen sind ebenfalls als Einbahnstraßen angeordnet und vervollständigen die Verkehrsführung im innerstädtischen Bereich.

Verkehrsberuhigter Bereich, Kleistraße in Büren



Einbahnstraßenführung, Burgstraße in Büren



Mittelinsel mit Fahrstreifenversatz, Briloner Str. (L 637) in Büren



Fahrbahnverengung und Mittelinsel, Volbrexener Str. (K 35) in Weiberg



Beidseitige Fahrbahnverengung, Volbrexener Str. (K 35) in Weiberg



Geschwindigkeitsanzeige, Volbrexener Str. (K 35) in Weiberg



Geschwindigkeitsanzeige, Forkstraße (K 21) in Ahden



Ruhender Kfz-Verkehr

Der ruhende Verkehr ist in Büren nur in geringem Maße reguliert. Im gesamten Stadtgebiet werden keine Parkgebühren erhoben. Ausnahme ist hierbei das Umfeld des Flughafens Paderborn / Lippstadt. Parkraummanagement wird in Teilen des Hauptorts Büren über Markierung von Parkmöglichkeiten im Straßenraum sowie temporäre Bewirtschaftung (Parkscheibenregelung) betrieben. In der Kernstadt Büren gibt es an verschiedenen Stellen Parkplätze und Parkbauten, die ebenfalls nicht über Gebühren bewirtschaftet werden. Exemplarisch zu nennen sind die Tiefgarage unter dem Marktplatz, die Tiefgarage Rosenstraße, der Parkplatz an der Stadthalle inkl. Wohnmobilstellplatz und die Parkplätze im Bereich der Bildungsstandorte.

Die Burgstraße in zentraler Innenstadtlage ist als Zone mit einem eingeschränkten Halteverbot ausgewiesen. Parken ist werktags zwischen 8 und 18 Uhr in gekennzeichneten Flächen mittels Parkscheibe für zwei Stunden zulässig. Die gekennzeichneten Flächen befinden sich beidseitig längs sowie in Schräganordnung im Seitenraum, der durch eine gepflasterte Muldenrinne von der Fahrbahn getrennt ist. Insbesondere das Schrägparken hat hohen Flächenbedarf und führt z.T. dazu, dass Bereiche des Fußverkehrs durch überstehende Fahrzeuge beansprucht werden. In den Nebenstraßen der Burgstraße bestehen weitere, teils ausgewiesene Parkmöglichkeiten, z.B. in der Straße „Wassergraben“. Parkbevorzugungen für mobilitätseingeschränkte Personen (z.B. mit Behinderungen) sind vorhanden. Als konfliktreich wird das teils zulässige, aber zeitlich beschränkte Parken am Fahrbahnrand der Königstraße (Fahrtrichtung Norden) bewertet, da der fließende Begegnungsverkehr dadurch eingeschränkt wird. Gleiches gilt für das Seitenraumparken im signalisierten Knotenpunkt Königstraße/Bertholdstraße in Büren. Dies gilt sowohl für Pkw als auch für den Busse, die im genannten Bereich verkehren.

In den Bürener Ortschaften gibt es bis auf wenige Ausnahmen kein Parkraummanagement. In den vereinzelt sind die Wirkungen der eingerichteten Bewirtschaftungsform allerdings zu hinterfragen. So ist beispielsweise in Ahden im Bereich der Kirche das Parken mit Parkscheibe für 10 Stunden erlaubt. Eine wirkliche Steuerungswirkung geht davon vermutlich nicht aus. Eine etwas regulierende Wirkung hat in einigen Teilen die Ausweisung von verkehrsberuhigten Bereichen in einigen Wohngebieten (z. B. in Steinhausen), in denen das Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt ist. Dadurch ergibt sich im öffentlichen Straßenraum eine ordnende Wirkung.



10 h Parken mit Parkscheibe,
Ahden Kirche



Parkplatz Stadthalle Büren mit
Wohnmobilstellplatz



Seitenraumparken im Knotenpunkt
Königstraße/Bertholdstraße Büren



Tiefgarage Marktplatz, Büren



Seitenraumparken und Behinderten-
stellplatz, Burgstraße Büren



Parken am Fahrbahnrand,
Königstraße (L 637) Büren

* nach Bundesnetzagentur; Stand: 01.04.2023

** Stand Mai 2023

Elektromobilität

Elektromobilität ist in Deutschland derzeit auf dem Vormarsch. Auch im Mittelzentrum Büren macht sich dies bemerkbar. Derzeit sind ca. 550 reine E-Fahrzeuge bei der Zulassungsstelle gemeldet. Im Bürener Stadtgebiet gibt es gemäß Auskunft der Bundesnetzagentur (Stand: 01.07.2023) aktuell 16 Ladestationen mit insgesamt 32 Ladepunkten. Die Standorte befinden sich fast ausschließlich im Hauptort Büren. Ein weiterer Standort wurde auf dem Parkplatz der Wewelsburg festgestellt. Alle gelisteten Ladepunkte verfügen über Normalladeinfrastruktur (zwischen 11 und 22 kW). Schnellademöglichkeiten mit mindestens 75 kW sind bisher nicht vorhanden. Betrieben werden die Ladesäulen von vier unterschiedlichen Betreibern (Westfalen Weser Ladeservice GmbH (7), Westenergie Metering GmbH (7), Kreis Paderborn (1), Auto Henke GmbH (1)). Somit besteht bisher ein durchaus beachtliches – vor dem Hintergrund der weiteren Entwicklung – trotz alledem ausbaufähiges (insb. hinsichtlich Schnellademöglichkeiten) Angebot an Ladeinfrastruktur in Büren.

Die Ortsbegehung hat gezeigt, dass derzeit weitere Standorte realisiert werden bzw. teils bereits realisiert worden sind. Exemplarisch zu nennen sind der Parkplatz der Stadthalle Büren, der Parkplatz an der Siddinghäuser Straße im Bereich des Schulzentrums Büren sowie der Parkstreifen an der Straße „Neuer Weg“ im Bereich des Ludwig-Erhard-Berufskollegs in Büren. Diese Standorte werden in absehbarer Zeit auch bei der Bundesnetzagentur gelistet sein.

Im Fuhrpark der Stadtverwaltung Büren gibt es u.a. elektrisch betriebene Fahrzeuge. Auch der Fuhrpark der Deutschen Post DHL besteht u.a. aus elektrisch betriebenen Fahrzeugen. So gibt es bspw. an der Deutschen Post Zentrale in der Werkstraße mehrere überdachte Ladepunkte.

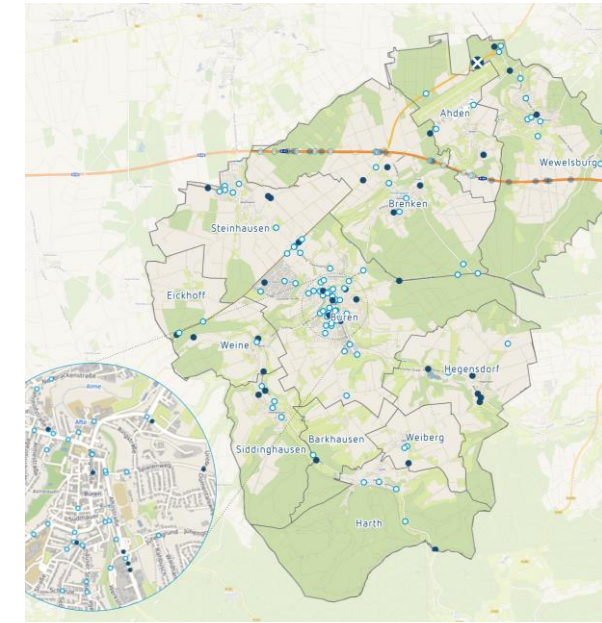
Hinsichtlich des weiteren Ausbaus ist die Stadt Büren durch die Erstellung eines Konzepts zum Aufbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur in Büren (Stand Mai 2023) sehr gut aufgestellt. Das Konzept beinhaltet u.a. eine Standortanalyse der Ladeinfrastruktur sowie ein Handlungskonzept.



Auswertung der Unfalldaten

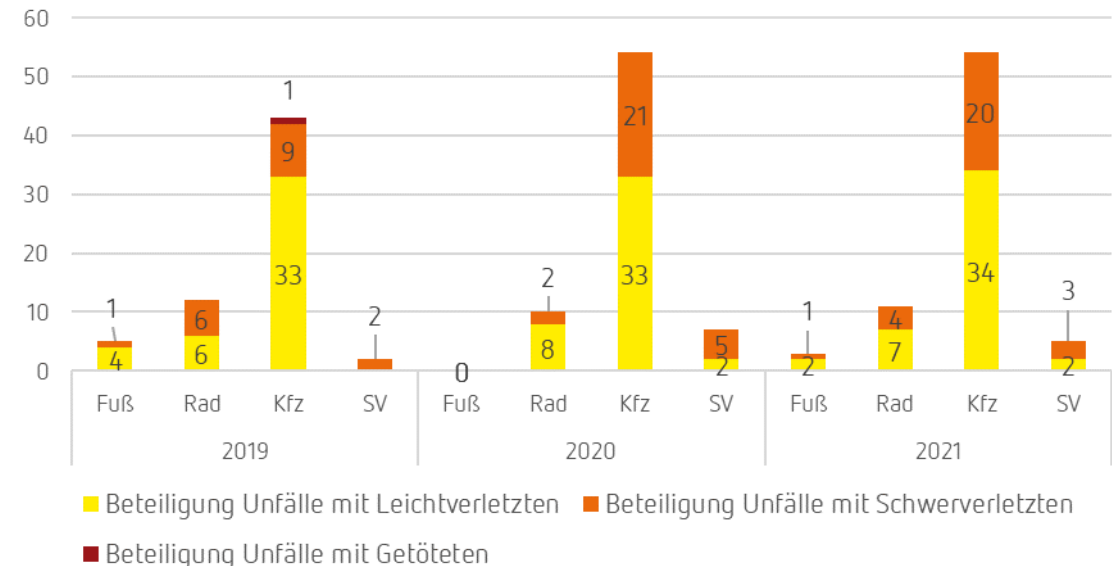
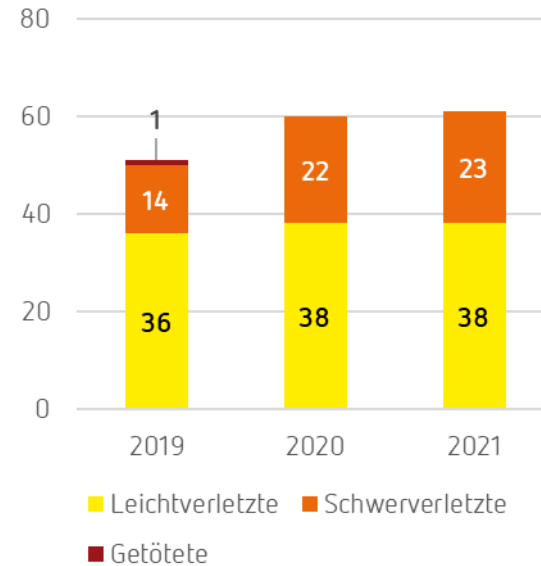
Die Auswertung der Verkehrsunfalldaten des Unfallatlas* der vergangenen drei Jahre zeigt für Büren insgesamt eine ansteigende Tendenz bei Unfällen mit Verunglückten. Insbesondere vom Jahr 2019 auf das Jahr 2020 ist ein relevanter Anstieg von über 17% zu verzeichnen gewesen. Die Betrachtung der Unfallschwere ergibt ein heterogenes Bild. Während die Anzahl an Leichtverletzten auf einem gleichbleibenden Niveau stagniert, ist die Entwicklung der Verunglücktenzahlen vor allem auf einen erheblichen Anstieg von über 55% bei den Schwerverletzten zurückzuführen. Tödliche Unfälle konnten hingegen sowohl 2020 als auch 2021 vermieden werden, während 2019 ein tödlicher Unfall verzeichnet werden musste. Die Untersuchung der Unfalldaten für das Jahr 2021 zeigt, dass 62% der Unfälle mit Verunglückten Leichtverletzte zur Folge haben, während 38% der Unfälle mit Verunglückten mit Schwerverletzten und 0% der Unfälle mit Verunglückten tödlich enden.

In Sachen Beteiligung der verschiedenen Verkehrsmittel an den verschiedenen Unfallschweren ist wiederum eine heterogene Entwicklung erkennbar. So fällt auf, dass der Fußverkehr in seiner Beteiligung insgesamt auf einem geringen Niveau eher als rückläufig eingeordnet werden kann. Beim Radverkehr stagniert das Gesamtniveau der Beteiligung an Unfällen mit Verunglückten über die drei untersuchten Jahre hinweg. Allerdings ist eine Tendenz zu mehr Leicht- als Schwerverletzten erkennbar. Die Beteiligung des Kfz-Verkehrs ist hingegen als ansteigend zu bezeichnen, zeigt in sich allerdings eine stagnierende Beteiligung an Unfällen mit Leichtverletzten sowie eine steigende Beteiligung an Unfällen mit Schwerverletzten. Zuletzt konnte auch die Beteiligung des Schwerverkehrs betrachtet werden, der auf einem vergleichsweise geringen Niveau an Unfällen mit Verunglückten beteiligt ist, allerdings sowohl hinsichtlich der Unfallschwere als auch in der Gesamtanzahl leichte Zunahmen verzeichnet.



Verortung der Unfälle

Wie die nebenstehende Karte zeigt, sind die Unfälle in Büren grundsätzlich über das gesamte Stadtgebiet verteilt. Häufungen bestehen insbesondere im Hauptort Büren und entlang der A44. Die dortigen Unfälle sind jedoch nicht zwangsläufig dem Bürener Unfallgeschehen zuzuordnen. Weitere Schwerpunkte lassen sich in Steinhausen sowie entlang der Fürstenberger Straße und der L637 ausmachen. Darüber hinaus wird deutlich, dass die Unfallschwere außerorts zunimmt. Relevant sind in diesem Zusammenhang neben der A44 vor allem die Fürstenberger Straße im Bereich Hegensdorf, die L637, die Umgehungsstraße um Steinhausen, der Hellweg sowie weitere Außerortsstraßen. Innerhalb Bürens sind die Eickhoffer Straße, die Königstraße, die Aftestraße sowie die Barkhäuser Straße Schwerpunkte von Unfällen.



*Unfallatlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder

Stärken

- + gute bis sehr gute (über-)regionale Erreichbarkeit mit dem Kfz
- + gute innerstädtische Erreichbarkeit zwischen den Ortschaften und dem Hauptort Büren für den Kfz-Verkehr
- + übergeordnete Straßen ermöglichen schnelle Reisezeiten zu relevanten Zielen
- + reiner Durchgangsverkehr wird i.d.R. auf übergeordneten Straßen abgewickelt
- + Quell- und Zielverkehr des Flughafens sowie des Industriegebiets Büren-West kann über eher unsensible Straßen abgewickelt werden
- + im alltäglichen Verkehrsgeschehen gibt es keine wesentlichen Beeinträchtigungen durch Stauungen
- + großzügiges Parkraumangebot in zentralen Lagen
- + vorhandene Ausbaupläne zur E-Ladeinfrastruktur durch bestehendes Planwerk
- + Vereinzelte Restriktionen für Schwerverkehre nach punktueller Vor-Ort-Situation (Breite, Länge) bzw. zur Vermeidung eines Ausweichens ins Nebennetz
- + Verkehrsberuhigung der meisten Wohnbereiche durch Tempo 30 km/h als Höchstgeschwindigkeit
- + Einsatz der LoRaWAN-Technik

Schwächen

- funktionale und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtete Gestaltung des Straßenraums, die zusammen mit der guten bis sehr guten Erreichbarkeit Bürens in einem vergleichsweise hohen Anteil des MIV an der Verkehrsmittelwahl resultiert
- die ortsteilverbindenden Straßen haben aufgrund fehlender Infrastrukturen für andere Verkehrsarten Barrierewirkung im Längs- und im Querverkehr
- Ortsdurchfahrten i.d.R. mit Tempo 50 befahrbar wodurch sich negative Effekte (Lärm- und Luftschadstoffbelastung, Minderung der Verkehrssicherheit, verringerte Aufenthaltsqualität) einstellen
- mögliches Steuerungspotenzial (z.B. Verlagerung von Parkvorgängen aus dem öffentlichen Straßenraum in Parkbauten / auf zusammenhängende Parkplätze) von Parkraummanagement wird bislang nur in geringem Maße genutzt
- Straßen mit starkem Gefälle können aufgrund ihrer funktionalen Gestaltung zu (ungewollt) überhöhten Geschwindigkeiten führen
- Anstieg der Unfälle mit Schwerverletzten im Kfz-Verkehr; insbesondere außerorts steigt die Unfallschwere
- Ortsdurchfahrten i.d.R. mit Tempo 50 km/h befahrbar; außerorts noch deutlich höhere Geschwindigkeiten möglich
- fehlende Informationen zur Lkw-Führung im Stadtgebiet

Beidseitige Fahrbahnverengung
Volbrexener Str. (K 35) in Weiberg



Zentrale Handlungsbedarfe

- Prüfung von Potenzialen zur Verkehrsberuhigung in zentralen bzw. insbesondere vom Fuß- und Radverkehr genutzten Bereichen (z.B. Burgstraße)
- Weitere Verkehrsberuhigung von Ortsein- und -ausgängen sowie der Ortsdurchfahrten
- Nutzung weiterer Steuerungsmöglichkeiten von Maßnahmen im Bereich des (digitalen) Parkraummanagements
- Aufbau von Schnellladeinfrastruktur in relevanten Bereichen
- Verbesserte Nutzung von Steuerungsmöglichkeiten im Schwerverkehr

Seitenraumparken im Knotenpunkt
Königstraße / Bertholdstraße Büren



Bestehende Konzepte

Die Stadt Büren verfügt bisher über kein kommunales Radverkehrskonzept. Das im Juni 2023 fertiggestellte Radverkehrskonzept des Kreises Paderborn stellt jedoch eine Grundlage dar, an der sich die Stadt Büren orientieren kann. Aussagen zu Empfehlungen werden im kreisweiten Radverkehrskonzept zu der Verbindung zwischen Büren und Haaren getroffen. Empfohlen wird demnach neben der Verbindung Büren - Bad Wünnenberg die Verbindung Büren - Haaren zu schaffen, da der Verbindung aufgrund der Pendlerbeziehungen eine wichtige Bedeutung zugesprochen wird. In weiteren Konzepten wie dem NWL-Weiten Konzept zur Errichtung von Mobilstationen wurden die Haltestellen Alte Post und Flughafen untersucht und bewertet. Auf Grundlage der Untersuchungen wurden Steckbriefe zu den Haltestellen entwickelt, welche u.a. Empfehlungen zu bestimmten Mobilstationen-Elementen geben. Neben diesen Konzepten besteht ein Klimaschutzkonzept aus dem Jahr 2023 für die Stadt Büren, in welchem unter anderem die Förderung des Radverkehrs angestrebt wird.

Radabstellanlagen

Qualität und Quantität der Radabstellanlagen in Büren sind je nach Standort unterschiedlich einzuschätzen. Grundsätzlich sind an einigen Standorten Radabstellanlagen zu finden. Teilweise bestehen diese aus einfachen Vorderradhaltern (z.B. auf dem Markt sowie am Mauritius-Gymnasium). Bei einem Großteil der vorhandenen Radabstellanlagen an Haltestellen handelt es sich jedoch um Radabstellanlagen in Form von Anlehnbügeln (z.B. Alte Post oder Schulzentrum). Die Vor-Ort-Begehung hat hinsichtlich der Anzahl abgestellter Fahrräder eher geringe Auslastungen der vorhandenen Radabstellanlagen ergeben. Auffällig ist, dass die Anzahl an Radabstellanlagen teilweise stark variiert. Einige Haltestellen sind hierbei ohne erkennbaren Grund im Vergleich zu anderen Haltestellen mit mehr Radabstellanlagen versehen. Insgesamt wirkte die Platzierung unkoordiniert und scheint es kein Konzept in Bezug auf die Radabstellanlagen zu geben. Unabhängig von Haltestellen gibt es im öffentlichen Raum wenige Radabstellanlagen. Derzeit wird die Errichtung bzw. Modernisierung von Radabstellanlagen an städtischen Kitas und Schulen, am Hallenbad und am Freibad untersucht. Andere öffentliche Gebäude sollen in nächster Zeit ebenfalls mit geeigneten Radabstellanlagen ausgestattet werden. Hierzu ist ein koordiniertes Vorgehen anzustreben, welches auch auf standardisierte Kategorien für Abstellanlagen zurückgreifen sollte.



Negativbeispiele



„Nur“ 2 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Büren-Alte Post



Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Büren Schulzentrum



3 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Weine



Je 3 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Brenken-Danne



2 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Hegensdorf-Kirche



1 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Weiberg-Volbrex. Str.



2 Anlehnbügel mit Querholm, Haltestelle
Ringelstein-Eichenweg



2 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Siddinghausen-Ort



3 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Büren-Stadthalle, Ost



3 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Büren-Stadthalle, West



3 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Brenken-Kirche



Je 2 Anlehnbügel mit Querholm,
Haltestelle Brenken-Diesberg

Innerstädtische Erreichbarkeit

Die bewegte Topographie in und um Büren machte es Radfahrenden bisher schwer, das Fahrrad als alltagstaugliches Fortbewegungsmittel zu nutzen. Damit geht einher, dass Radfahrenden in Büren wenig Radinfrastruktur zur Verfügung steht, da die Straßenraumaufteilung in Büren zumeist funktional und auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet ist. Dies macht sich sowohl in Büren als auch in den umliegenden Ortschaften bemerkbar. Eine Ausnahme stellt hier die Barkhäuser Straße mit einem beidseitigen Schutzstreifen dar.

Bei den Erreichbarkeiten zwischen Büren und den umliegenden Ortschaften zeigt sich ein anderes Bild. Verbindungen zwischen den einzelnen Ortschaften sind, auch wenn nicht immer auf direktem Weg, vorhanden. So stellen der Alme-Radweg, der Auen-Radweg sowie die Paderborner Land-Route gute Radrouten dar, die Büren mit einigen umliegenden Ortschaften verbindet. Der Alme-Radweg zum Beispiel ist eine Verbindung von Wewelsburg über Ahden, Brenken, Büren, Weine und Siddinghausen bis nach Harth. Die Paderborner Land-Route hat auf Bürener Stadtgebiet denselben Verlauf und ist somit deckungsgleich zum Alme-Radweg. Ergänzend zu diesen beiden Routen stellt der Auen-Radweg eine Verbindung von Büren nach Hegensdorf dar. Somit sind Verbindungen in nahezu alle Ortschaften Bürens durch die Radrouten gegeben. Ortschaften, bei denen die Erreichbarkeit nicht durch die Radrouten gewährleistet wird, können durch Radwege oder Fußwege, die für den Radverkehr freigegeben sind, erreicht werden. Beispiele hierfür sind der Radweg entlang der L 549/Bürener Straße zwischen Büren und Steinhausen sowie die Barkhäuser Straße zwischen Büren und Weiberg.

Einige Verbindungen sind jedoch nur über Umwege möglich. So besteht beispielsweise auf dem Weg von Weiberg nach Hegensdorf entlang der K 34 keine Radinfrastruktur, weshalb Radfahrende gezwungen sind Umwege auf sich zu nehmen. Eine weitere Verbindung, bei der keine Radinfrastruktur auf direktem Weg gegeben ist, ist die Eickhoffer Straße/Heddinghäuser Straße zwischen Büren und Eickhoff.



Anfang Gemeinsamer Geh- und Radweg
K 35 Barkhäuser Str. in Weiberg



Ende Gemeinsamer Geh- und Radweg
K 35 Hepernstraße in Harth



Beschilderungen & Wegweisungen,
Burgstraße in Büren



Beidseitiger Schutzstreifen,
K 35 Barkhäuser Str. in Büren

* nach Kreis Paderborn; Stand 11.07.2023
** nach Touristikzentrale Paderborner Land; Stand: 11.07.2023

Regionale Erreichbarkeit

Regional ist Büren sowohl durch den Alme-Radweg, den Auen-Radweg und durch die Paderborner Land-Route für den Radverkehr erschlossen. Der ca. 65 km lange Alme-Radweg führt vom Schloß Neuhaus in Paderborn bis nach Brilon und stellt damit eine attraktive und wichtige Verbindung in der Region dar. Die Wegbeschaffenheit setzt sich auf der gesamten Strecke zu 80%* aus Asphalt zusammen und hat somit eine hochwertige Beschaffenheit. Neben dem Alme-Radweg stellt die Paderborner Land-Route mit ihren rund 250 km eine weitere Verbindung dar, durch die Büren an die Region angebunden ist. Der Streckenabschnitt zwischen Bad Wünnenberg, Büren und Borchon, welcher deckungsgleich mit dem Alme-Radweg ist, weist eine hochwertige Wegbeschaffenheit auf. So bestehen 75%** des Streckenabschnitts aus asphaltierter Strecke. Ergänzt werden beide Rad-Routen durch den Auen-Radweg. Der Rundweg mit einer Länge von ca. 45 km stellt die kürzeste der drei Rad-Routen dar. Er führt von Büren über Bad Wünnenberg, Bleiwäsche, Ringelstein, Siddinghausen und Weine. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Büren und Ringelstein über Weine und Siddinghausen ist der Auen-Radweg deckungsgleich mit der Paderborner Land-Route und dem Alme-Radweg. Der Auen-Radweg stellt eine direkte Verbindung zwischen Büren und Bad Wünnenberg dar. Insgesamt ist die Wegbeschaffenheit der Rundroute zu 25% durch Asphalt geprägt. Weitere 60% der Route bestehen aus verfestigtem Schotterbelag. Weitere umliegende Kommunen wie Geseke, Salzkotten und Rüthen sind durch keine der drei genannten Routen erreichbar. Die Strecke von Büren nach Rüthen führt auf direktem Weg über Weine und somit den Alme-Radweg. Im weiteren Verlauf führt die Strecke auf direktem Weg über Landstraßen, die über keine gesonderte Infrastruktur verfügen. Alternativ können Routen über Wirtschafts- und Waldwege genutzt werden, die jedoch mit einer erhöhten Reisezeit verbunden sind. Ein ähnliches Bild zeigt sich auf der Strecke zwischen Büren und Salzkotten. Der Abschnitt nach Brenken führt über den Alme-Radweg. Ab Brenken führt die Strecke über die L637, welche ebenfalls keine gesonderte Infrastruktur aufweist. Alternativen über Wirtschafts- und Waldwege sind auch hier vorhanden, jedoch ebenfalls mit einer erhöhten Reisezeit verbunden. Eine gute Erreichbarkeit mit attraktiver Strecke zeigt sich hingegen auf der Strecke zwischen Büren und Geseke. Hier ist sowohl auf dem Abschnitt nach Steinhausen sowie auf dem Abschnitt von Steinhausen nach Geseke eine gesonderte Radinfrastruktur parallel verlaufend zur Landstraße gegeben.



Gehweg, Radverkehr frei
K 34 Hohlensiepen zw. Harth und Weib.



Radwegweisung entlang eines
verschmutzten Wirtschaftswegs, K 34



Radwegweisung mit
Routenkennzeichnung



Radrouten durch das flache Almetal,
Markuskapelle in Brenken



Wirtschaftsweg Weiner Kirchweg
zwischen Siddinghausen und Weine

* nach Kreis Paderborn; Stand 11.07.2023
** nach Touristikzentrale Paderborner Land; Stand: 11.07.2023

*** Quelle: Touristikzentrale
Paderborner Land

Kommunale Radverkehrsförderung

Trotz der bewegten Topographie gibt es Bemühungen seitens der Stadt, die Fahrradkultur zu stärken. So findet seit 2021 jährlich das Stadtradeln statt. Das Stadtradeln ist eine vom Klimabündnis organisierte Kampagne, bei der die Teilnehmenden über 21 Tage möglichst viele Alltagswege mit dem Rad zurücklegen. Die Ergebnisse sollen verdeutlichen, dass bereits eine beträchtliche Anzahl an Leuten mit dem Rad unterwegs ist. Das Stadtradeln richtet sich auch an die Kommunalpolitik, da sie selbst die "Lenkerperspektive" einnimmt und somit erfährt, wo die Kommune bereits fahrradfreundlich ist und wo nachgebessert werden muss. 2023 nahmen in Büren 41 Teams an dem Wettbewerb teil. Die durchschnittliche Teamgröße bestand dabei aus 9 Personen. Insgesamt konnten im Vergleich zu den vergangenen zwei Jahren positive Entwicklungen bemerkt werden. Es gab mehr aktive Radelnde, es wurden durchschnittlich mehr Kilometer pro Person zurückgelegt und die CO₂-Emissionen konnten erheblich gesenkt werden. Auch die Stadtverwaltung nahm als "Team Stadt Büren" teil und konnte den vierten Platz belegen. Die Stadtverwaltung zeigt damit, dass sie sich aktiv für den Klimaschutz und eine fahrradfreundliche Infrastruktur einsetzt. Bei Anwohnenden kann dies den Eindruck hinterlassen, dass die Stadtverwaltung die Bedeutung des Fahrradfahrens als nachhaltige Mobilitätsform anerkennt und Maßnahmen ergreift, um den Radverkehr zu fördern. Ergänzt wird das Stadtradeln durch die Beteiligungsplattform "RADar!" bei der Teilnehmende während der Zeit des Wettbewerbs Schlaglöcher, plötzlich endende Radwege oder unübersichtliche Verführungen in einem interaktiven digitalen Stadtplan melden können. Der Stadtverwaltung wird somit die Möglichkeit gegeben, ihre Radinfrastruktur gezielt zu verbessern.

Um auch jüngere Personen zu ermutigen, wurde im Rahmen des Stadtradelns auch das Schulradeln organisiert. Die Gesamtschule Büren als teilnehmende Schule setzt sich somit aktiv für eine nachhaltige und gesunde Mobilität ein, um die Fahrradkultur an der Schule zu stärken. Ergänzt wird das Schulradeln durch "Fahrrad-Checks" in der Schule, die vor Beginn des Schulradeln durchgeführt wurden. Im Rahmen der "Fahrrad-Checks" konnten die Schülerinnen und Schüler ihre Fahrräder auf Verkehrssicherheit und Funktionsfähigkeit überprüfen lassen. Zusätzlich sollte den Schülerinnen und Schülern die Bedeutung regelmäßiger Fahrradwartungen für ihre Sicherheit im Straßenverkehr verdeutlicht und Tipps zur Pflege und Instandhaltung gegeben werden. Teilgenommen haben die Sekundarstufe I und II. Aktiv teilgenommen haben aus beiden Sekundarstufen lediglich 14 Schülerinnen und Schüler, wodurch beim Stadtradeln der zehnte Platz belegt werden konnte.

Zusätzlich zum Stadtradeln werden in Büren weitere Veranstaltungen mit Bezug zum Fahrrad organisiert. So findet am Himmelfahrtstag das "Anradeln im Almetal" statt, zu dem zahlreiche Attraktionen Radfahrende in das Bürener Almetal einladen. Einen nicht unbedeutenden Einfluss auf die Radverkehrsförderung hat auch der Radfuchse Büren e.V. Der Verein organisiert in regelmäßigen Abständen unter anderem Rennrad- sowie Mountainbiketouren und ist somit ein Anlaufpunkt für radsportbegeisterte. Auch Kinder und Jugendliche werden bei den Veranstaltungen nicht vernachlässigt und somit bereits im jungen Alter das Bewusstsein für die Wichtigkeit nachhaltiger Mobilität geschaffen.

Unabhängig von den organisierten Veranstaltungen in Büren ist das bisherige Radverkehrsaufkommen als eher gering einzuschätzen, was vermutlich auf die bewegte Topographie als auch auf die ausbaufähige Radinfrastruktur zurückzuführen ist. Ein weiterer Grund für das geringe Radverkehrsaufkommen könnte ein nicht vorhandenes Fahrradverleihsystem sein.



* nach Kreis Paderborn; Stand 11.07.2023
** nach Touristikzentrale Paderborner Land; Stand: 11.07.2023

ADFC-Fahrradklimatest

Die Stadt Büren hat im Jahr 2022 erstmals beim ADFC-Fahrradklimatest teilgenommen. Der ADFC-Fahrradklimatest ist eine Umfrage des Allgemein Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), bei der die Fahrradfreundlichkeit von Städten und Gemeinden in Deutschland bewertet wird. Hierzu werden Radfahrende dazu aufgerufen, ihre persönlichen Erfahrungen und Einschätzungen hinsichtlich der Radinfrastruktur, der Sicherheit für Radfahrende, der Fahrradwege, der Beschilderung, der Ampelschaltungen, der Parksituation für Fahrräder und weiterer Aspekte zu teilen.

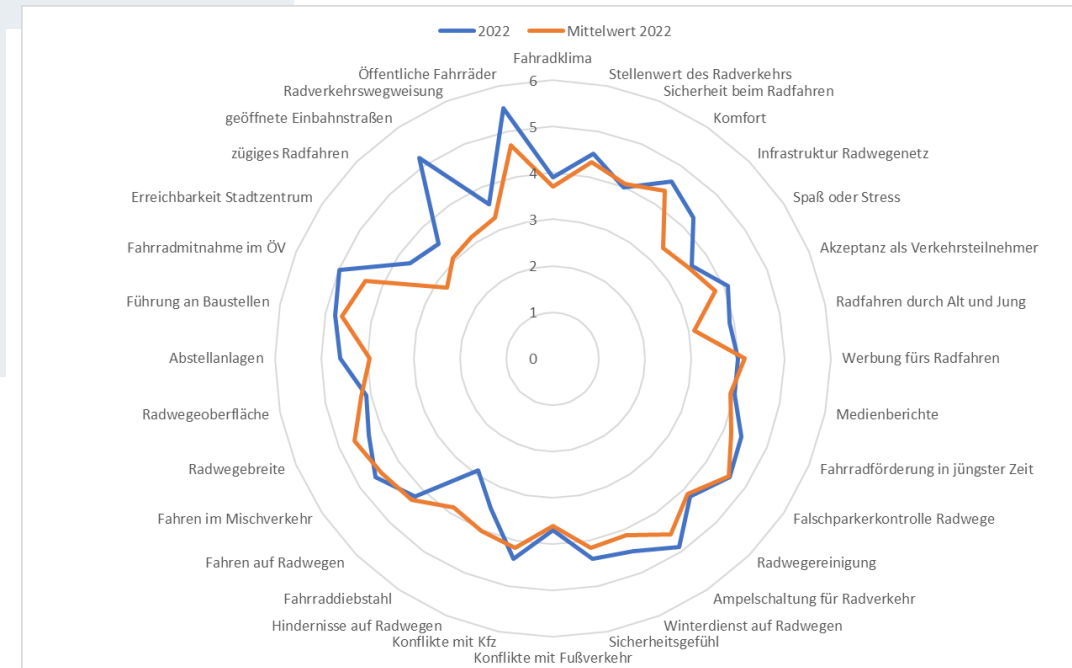
Die Umfrage bietet den Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre individuellen Erfahrungen mit dem Radfahren in ihrer Stadt oder Gemeinde zu schildern und konkrete Verbesserungsvorschläge einzubringen. Die Ergebnisse des Fahrradklimatests dienen als wichtige Rückmeldung für die Kommunalpolitik, um die Bedürfnisse der Radfahrenden besser zu verstehen und gezielte Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zu ergreifen. Der ADFC-Fahrradklimatest soll dazu beitragen, die Fahrradfreundlichkeit in Städten und Gemeinden transparent zu machen und den Ausbau der Radinfrastruktur voranzutreiben, um das Radfahren als umweltfreundliche und gesunde Mobilitätsform zu fördern. Bewertet werden bei der Umfrage Aussagen auf einer Skala von 1 (trifft zu) bis 6 (trifft nicht zu). Dabei werden Aussagen zu den Themen Fahrrad- und Verkehrsklima, Stellenwert des Radfahrens, Sicherheit beim Radfahren, Komfort beim Radfahren sowie Infrastruktur und Radverkehrsnetz getroffen.

Im Vergleich zu anderen Städten derselben Ortsgrößenklasse schneidet die Stadt Büren bei den Themen Fahrraddiebstahl, Hindernisse auf Radwegen sowie Breite der Radwege besser als der Durchschnitt ab. Bei den Themen öffentliche Fahrräder/Fahrradverleih, Erreichbarkeit Stadtzentrum sowie geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung ist Büren im Durchschnitt schlechter im Vergleich zu Städten derselben Ortsgrößenklasse. Trotz einiger Stärken, hat die Stadt Büren eine Gesamtbewertung von 4,3 (Schulnotensystem). Die Durchschnittliche Gesamtbewertung aller Orte dieser Größenklasse liegt bei 4,0. Büren ist in Bezug auf die Fahrradfreundlichkeit demnach schlechter als der Durchschnitt und belegt bundesweit Platz 353 von 447 in der Ortsgrößenklasse. Da es sich um die erste Teilnahme handelt, liegen keine Vergleichswerte zu den vorherigen Jahren vor. Insgesamt nahmen 54 Personen an der Umfrage teil.



Komfort beim Radfahren	2022
Breite der Radwege	4,3
Oberfläche der Radwege	4,1
Abstellanlagen	4,6
Führung an Baustellen	4,8
Fahrradmitnahme im ÖV	5,0

Infrastruktur und Radverkehrsnetz	2022
Erreichbarkeit Stadtzentrum	3,7
Zügiges Radfahren	3,5
Geöffnete Einbahnstr. in Gegenrichtung	5,2
Wegweisung für Radfahrer	3,6
Öffentliche Fahrräder / Fahrradverleih	5,5



Stärken

- + Einige Themenrouten in und um Büren
- + Verbindungen zwischen den Ortschaften Bürens größtenteils gegeben
- + Wegweisungen für Radrouten sowohl zwischen den Ortschaften als auch innerhalb der einzelnen Ortschaften
- + Teilnahme beim STADTRADELN
- + Organisation von Veranstaltungen zum Thema Radfahren
- + Klimaschutzkonzept (2023) sieht bereits Förderung des Radverkehrs vor
- + Initiativen zur Stärkung der Fahrradkultur an Schulen (Schulradeln 2023)
- + Erstellte Maßnahmensteckbriefe für Büren im Rahmen des Radverkehrskonzept Kreis Paderborn
- + Teilnahme am ADFC-Fahrradklimatest 2022

Schwächen

- Bisher geringes Radverkehrsaufkommen (ca. 6%-Anteil am Modal Split)
- Nahezu keine zentrale Radverkehrsinfrastruktur entlang von Hauptverkehrsstraßen
- Teilweise keine fahrradfreundliche Verbindung an umliegende Kommunen
- Einige Verbindungen mit erhöhten Reisezeiten verbunden (Umwege)
- Unkoordinierte Platzierung von Radabstellanlagen
- Wenige Radabstellanlagen im öffentlichen Raum abseits von Haltestellen
- Kein Fahrradverleihsystem

Zentrale Handlungsbedarfe

- Radverkehr mehr Raum/Fläche geben
- Radverkehr sichtbarer machen
- Schließung von Netzlücken im Radverkehrsnetz
- Ausbau innerstädtischer Radverkehrsinfrastruktur
- Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Pedelecs
- Mobilitätsmanagement und Stärkung einer Radkultur

Beidseitiger Schutzstreifen,
K 35 Barkhäuser Str. in Büren



Radabstellanlagen,
Mauritius-Gymnasium in Büren



Qualität und Barrierefreiheit der Bürener Gehwege

Die Qualität der Gehwege ist heterogen zu bewerten. Einige Straßenzüge, beispielsweise in Wewelsburg, wurden modernisiert und mit ausreichend breiten Gehwegen sowie taktilen Leitsystemen ausgestattet. Andere Straßenzüge sind hingegen durch sehr schmale Gehwege und / oder Stolperfallen (z.B. durch Wurzelschäden) gekennzeichnet (Kreuzung Briloner Straße/Bruchstraße). Weiterhin werden ohnehin schmale Gehwege teilweise durch parkende PKW, Gastronomie- oder Dekorationselemente blockiert bzw. weiter verengt. An einigen Stellen macht dies ein Ausweichen auf die Fahrbahn erforderlich, wodurch es zu Gefahrensituationen kommen kann und die Barrierefreiheit nicht gewährleistet ist. Zur Überwindung von Höhenunterschieden, welche durch die Topographie in vielen Bereichen der Stadt gegeben sind, werden Rampen und / oder Treppen eingesetzt. Einige der Rampen haben starke Steigungen, weshalb es mobilitätseingeschränkten Personen nicht möglich ist, diese zu nutzen. Weiterhin befinden sich einige der Treppen in einem mangelhaften Zustand. Zusätzlich bestehen einige Überwindungsmöglichkeiten abschnittsweise aus Rampen und im weiteren Verlauf aus Treppen, wodurch diese beispielsweise von Rollstuhlfahrenden nicht genutzt werden können. Barrierefreiheit ist auch für Haltestellen in Büren (vgl. hierzu Kapitel ÖPNV) ein wichtiger Aspekt. Im Zusammenhang mit dem Fußverkehr ist hierbei vor allem die Zuwegung zu diesen relevant. Dazu ist zu sagen, dass die Bereitstellung von barrierefreien Zugängen und Einstiegen zu Haltestellen von entscheidender Bedeutung ist, um die Mobilität und Teilhabe für Menschen mit eingeschränkter Mobilität zu gewährleisten. Der barrierefreie Zugang zu Haltestellen ist in Büren bei vielen Haltestellen gegeben. Besonders die modernisierten Haltestellen wurden im Rahmen des Umbaus häufig barrierefrei ausgestattet. Dennoch zeigt sich auch beim Thema Barrierefreiheit, dass einige Haltestellen bisher noch nicht modernisiert wurden. Besonders Haltestellen in Wohngebieten (z.B. Hüttemannstraße & Mauritiusstraße) sind häufig nicht barrierefrei. Unklar ist auch, weshalb einige Haltestellen trotz Modernisierungsmaßnahmen nicht barrierefrei gestaltet wurden. So wurde die Haltestelle Alte Post, welche aus mehreren Bussteigen besteht, nur in Teilen barrierefrei ausgebaut.



Eingeschränkte Gehwege,
Spierenweg



Schmale Gehwege, Lange Straße



Treppe in schlechtem Zustand und ohne
Schiebehilfe, Kreisstraße Ahden



Nicht barrierefreie Haltestelle –
Alte Post in Büren



Stolperfallen, Briloner Straße



Innerstädtische Erreichbarkeiten

Der kompakte Stadtkern Bürens bietet grundsätzlich das Potenzial viele Alltagswege zu Fuß zu bewältigen. Der Lebensmitteleinkauf zu Fuß stellt für Teile der Bevölkerung vermutlich jedoch eine Hürde dar, da die Supermärkte (ALDI, LIDL, Marktkauf) außerhalb des Stadtzentrums liegen. Zusätzlich zur Entfernung erschwert die bewegte Topographie besonders mobilitätseingeschränkten Personen Alltagswege wie den Einkauf zu Fuß zu erledigen. Von den weiteren Ortschaften Bürens verfügen lediglich Steinhausen sowie Wewelsburg über einen Supermarkt. Die Anwohnenden der sonstigen Ortschaften müssen für Einkäufe größere Entfernungen zurücklegen und sind dabei häufig auf ein Kfz angewiesen. Die Burgstraße in Büren ist als zentrale Einkaufsstraße mit umliegenden Parkmöglichkeiten (z.B. Parkgarage am Markt) ein besonders stark frequentierter Straßenzug, der durch zu Fuß Gehende und parkende Kfz geprägt ist. Dadurch, dass der Straßenraum primär auf den Kfz-Verkehr ausgelegt ist, steht zu Fuß Gehenden vergleichsweise wenig Raum zur Verfügung. Dieser Umstand wird durch Straßenelemente oder falschparkende PKW verstärkt.

Bestehende Konzepte

Zahlreiche bereits erarbeitete Konzepte bieten eine wichtige Handlungsgrundlage für die Stadt Büren. Konzepte die Anknüpfungspunkte zum Fußverkehr haben sind das Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2022, das Integrierte kommunale Entwicklungskonzept (IKEK) 2017 sowie das fortgeschriebene integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für die Jahre 2020-2025. Zusätzlich wurde im Jahr 2015 das Fußwegekonzept für die Stadt erarbeitet, welches aufgrund der thematischen Konkretisierung in diesem Zusammenhang besonders wichtig ist. Das Konzept zielt darauf ab, die Attraktivität von bestehenden Fußwegeverbindungen zu stärken und für die Zukunft, in der auch der demografische Wandel eine besondere Rolle spielt, gut aufzustellen. Allgemein geht aus dem Konzept hervor, dass in Büren bereits ein gutes Netz an Fußwegen vorliegt, welches auf kurzen Wegen die Verbindung in der Stadt ermöglicht. Bemängelt wird, dass einige Fußwege nicht ansprechend gestaltet sind und als öffentliche Wegeverbindungen kaum wahrgenommen werden. Im Rahmen der Erstellung des Fußwegekonzepts wurden Pläne erstellt, die zum Beispiel Unfallschwerpunkte mit Fußgängerbeteiligung, Aufkommensschwerpunkte oder Fußgängerhaupttrouten behandeln. Durch eine im Rahmen dieses Konzepts durchgeführten Ortsbegehung konnte eine ausführliche Bestandsanalyse angefertigt werden. Insgesamt wurden 36 Straßenzüge erfasst, analysiert sowie dazu passende Maßnahmenvorschläge erstellt. Die Maßnahmenvorschläge sind eingeteilt in Prioritäts-Kategorien. Trotz konkreter Maßnahmenvorschläge wurden einige der Maßnahmen bisher nicht umgesetzt. So wurde entgegen des Maßnahmenvorschlags, eine Querungshilfe im Kreuzungsbereich Nikolausstraße/Bruchstraße zu errichten, bisher keine errichtet. Im Vergleich zur Nikolausstraße, wurden an der Aftestraße Maßnahmen zur Barrierefreiheit an Fußgängerquerungen aus dem Fußwegekonzept umgesetzt. Die umgesetzten Maßnahmen entsprechen jedoch nicht immer den aktuellen DIN-Normen und sollten diesbezüglich angepasst werden. Ergänzt werden diese Konzepte durch eine Verkehrsuntersuchung des Schülerverkehrs im Bereich der Bahnhofstraße aus dem Jahr 2012. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Rahmen des integrierten Handlungskonzepts aus dem Jahr 2009 erstellt und hatte das Ziel, die Verkehrssicherheit und die Bedingungen für den Schülerverkehr in der Bahnhofstraße zu analysieren und mögliche Verbesserungen zu identifizieren. Weitere Planungen für Schulen, wie beispielsweise Schulwegepläne gibt es nicht, weshalb in diesem Bereich bisher auch keine nennenswerten Verbesserungen erreicht werden konnten.



Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten

Der Almeauen Park stellt eine Naherholungsmöglichkeit in zentraler Lage dar. Die Gehwege im Park werden vom Fuß- als auch vom Radverkehr genutzt. Der Almeauen Park bietet den zu Fuß Gehenden durch eigenständig geführte Wege abseits des Kfz-Verkehrs ein attraktives Freizeitwegenetz. Ergänzt wird das Naherholungsangebot im Almeauen Park durch einen Skatepark, ein Basketballfeld, Spielplätze sowie eine Erlebnisbrücke. Neben dem Almeauen Park gibt es weitere Naherholungsmöglichkeiten wie beispielsweise die Alme-Oase in Wewelsburg, den Keddinhäuser See zwischen Keddinhäuser und Hegensdorf sowie die zahlreichen Wälder im Stadtgebiet.

Durch die ausgeprägte Topographie ist Büren besonders geeignet für Wanderungen. Wie auch bei den Rad-Themenrouten, führen Wandertouren über das Bürener Stadtgebiet. Beispielhaft zu erwähnen sind hier der Jesuiten-Pfad, der Grenzstein-Weg und der Sintfeld-Höhenweg. Der Jesuiten-Pfad befindet sich ausschließlich auf Bürener Stadtgebiet und hat eine Länge von 27km. Sehenswürdigkeiten, die auf dieser Tagestour besichtigt werden können, sind zum Beispiel die Wewelsburg sowie die Jesuitenkirche in Büren. Beim Grenzsteinweg handelt es sich ebenfalls um eine Tagestour mit einer Länge von 17km und die Route befindet sich auf Bürener Stadtgebiet. Der Grenzsteinweg grenzt im Verlauf der Route an die Nachbarkommunen Rüthen und Brilon. Neben diesen Tagestouren handelt es sich beim Sintfeld-Höhenweg um einen Rundwanderweg mit einer Länge von 144km. Der Rundwanderweg führt über Büren, Bad Wünnenberg und Lichtenau. Auf Bürener führt der Wanderweg, wie der Jesuiten-Pfad, an der Wewelsburg und der Jesuitenkirche vorbei.

Querungsanlagen für den Fußverkehr

Büren ist durch eine Vielzahl von Querungsanlagen gekennzeichnet. Sie befinden sich sowohl an hochfrequentierten (Lichtsignalanlage Nikolausstraße) als auch an weniger frequentierten Straßenzügen (Querungsanlage Tudorfer Straße). Fußgängerüberwege, Lichtsignalanlagen (LSA) und Querungshilfen erleichtern somit das Passieren von Straßen. Viele Querungsanlagen wurden im Rahmen von Modernisierungsmaßnahmen bereits barrierefrei gestaltet (Fußgängerüberwege Salzkottener Straße). Ältere Querungsanlagen weisen hingegen einen unzureichenden Standard auf (Querungsanlage Kreisstraße Ahden). Die Bordsteinhöhen sind in diesem Fall abgesenkt, um mobilitätseingeschränkten Personen das Querens der Fahrbahn zu ermöglichen. Für eine sichere und barrierefreie Querung sollten Querungsanlagen mit unzureichenden Standards ebenfalls modernisiert werden und in diesem Rahmen der Einsatz taktiler Leitelemente angestrebt werden.

Öffentlicher Raum

Im Zentrum von Büren findet man verschiedene kleine Verweilorte, Ruhebänke, Spielplätze sowie attraktive Wegeverbindungen, die zum Aufenthalt einladen. Besonders die Burgstraße als auch der Almeauen Park sind von zentraler Bedeutung und laden im Fall des Parks zu Fußgehende zum Spazieren ein. Als verkehrsberuhigter Bereich mit zusätzlichen Verweilorten (Bänke, Spielplatz etc.) können sich zu Fuß Gehende hier frei und mit nur wenig Konflikten bewegen. Die Burgstraße ist durch die zentrale Lage und die vielen Einkaufsmöglichkeiten durch viele zu Fuß Gehende geprägt. Die hohe Anzahl geparkter Kfz in diesem Bereich sorgt jedoch dafür, dass zu Fuß Gehenden verhältnismäßig wenig Straßenraum zur Verfügung steht. Verstärkt wird dieser Umstand durch Straßenelemente (z.B. erweiterter Gastronomiebereiche) auf den Gehwegen. Dennoch gibt es auch auf der Burgstraße Bereiche, die zu Fuß Gehenden mehr Raum einräumen und durch Sitzmöglichkeiten zum Verweilen einladen (Kreuzung Burgstraße/Südmauer). Ergänzt wird das Angebot durch Sitzmöglichkeiten und Verweilorte auf dem Markt.



Fehlende Querungsmöglichkeit,
Nikolausstraße



Gehweg und Sitzmöglichkeit,
Almeauen Park



Eingeschränkte Gehwege,
Burgstraße



Mischverkehr auf Gehwegen,
Geseker Straße



Eingeschränkte Gehwege,
Burgstraße



Enge Gehwege, Briloner Str.



Rampe/Treppe, Aftestraße



Querungsanlage, Tudorfer Straße



Querungsanlage, Kreisstraße Ahden



Sitzmöglichkeiten, Markt



LSA, Nikolausstraße



Stärken

- + Bestehendes IKSK beinhaltet bereits Handlungsempfehlungen zur Stärkung des Fußverkehrs
- + Almeauenpark mit breiten Gehwegen bietet gute Aufenthaltsqualität für Fußgänger
- + Bereits bestehendes Fußwegekonzept aus dem Jahr 2015 mit Maßnahmen zur Stärkung des Fußverkehrs
- + Innerhalb zentrumsnaher Bereiche Barrierefreie Haltestellen
- + Tlw. Rampen zur Überwindung von Höhenunterschieden vorhanden
- + Wegweisungen im Stadtgebiet weisen den Weg zu bestimmten Orten (Almeauen Park, Jesuitenkirche...)
- + Schulen im Umkreis wichtiger Haltestellen (Alte Post, Schulzentrum) fußläufig erreichbar
- + Innerhalb des Innenstadtkerns fußläufige Erreichbarkeit verschiedenster Einrichtungen

Schwächen

- Frequentierte Burgstraße häufig mit Hindernissen für Fußgänger (Aufwurzelungen, Gastronomieaußenbereiche, Dekorationselemente etc.)
- Gehwege in einigen Bereichen der Stadt durch Gehwegparken eingeschränkt
- Gehwege häufig durch Stolpergefahren geprägt
- Topographie wirkt sich negativ auf den Fußverkehr aus (steigt von Bahnhofstraße im Norden bis Bruchstraße im Süden um 40 Höhenmeter)
- Fehlende FGÜ (Nikolausstraße / Bruchstraße)
- Gehwegbreiten oftmals geringer als die Mindestbreite von 2,50 m
- Treppen zur Überwindung von Höhenunterschieden tlw. in schlechtem Zustand

Zentrale Handlungsbedarfe

- Gehwege von Hindernissen freihalten und freiräumen
- Sichere Straßenräume in unmittelbarer Umgebung von sensiblen Einrichtungen und des Einzelhandels schaffen
- Flächendeckende, barrierefreie Straßenraumgestaltung
- Errichtung von barrierefreien Querungsanlagen an unübersichtlichen Straßenzügen



Gehweg und Sitzmöglichkeit,
Almeauen Park



Schmale Gehwege, Lange Straße

Grundlegendes Planwerk Nahverkehrsplan

Übergeordnete Bedeutung für den öffentlichen Verkehr in Büren hat der Nahverkehrsplan (NVP) Paderborn-Höxter. Dieser stellt als formales Planwerk das Planungsinstrument für den jeweiligen Aufgabenträger zur Ausgestaltung der bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen dar und dient als Vergabeinstrument für die Bedienung der Linienbündel. Nahverkehrspläne sind alle fünf Jahre fortzuschreiben, weshalb der derzeit noch relevante NVP (2018 – 2022) aktuell seine Fortschreibung erfährt und somit auch die Vergabe zur Bedienung der Fahrplanleistungen neu ausgeschrieben ist. Bereits jetzt ist absehbar, dass sich aus der Neuausschreibung der Fahrplanleistungen Veränderungen für Büren ergeben werden. Neben dem Wegfall der Linie Bür1 wird außerdem der Wochenendverkehr der Linie Bür6 entfallen sowie der Bedienungszeitraum der Stadtbuslinien im Abend verkürzt. Darüber hinaus wird eine abendliche Einzelfahrt der Linie S61 ab Büren in Richtung Paderborn entfallen. Diese Veränderungen sind in die nachfolgende Analyse einbezogen.

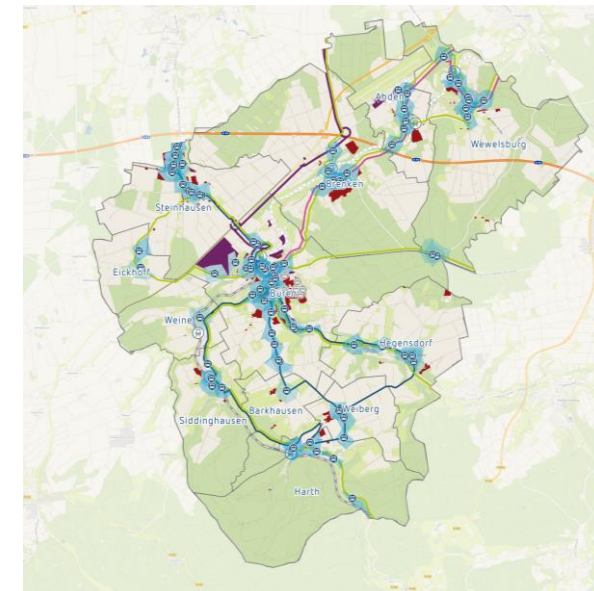
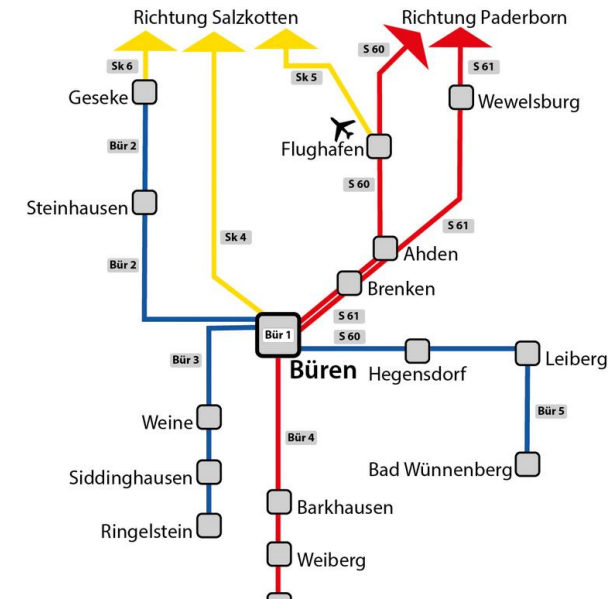
Angebot des öffentlichen Verkehrs

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Büren beschränkt sich aktuell auf den Busverkehr, da Büren seit der endgültigen Aufgabe der Schienenverbindung im Jahr 2006, nicht mehr vom schienengebundenen Verkehr erschlossen ist. Die damalige Trasse existiert zwar noch, allerdings wurde die Schieneninfrastruktur z.T. zurückgebaut. Dennoch ist derzeit eine Machbarkeitsstudie zur Wiederaufnahme einer Schienenanbindung im Bereich der damaligen Trasse in Bearbeitung*.

Büren wird mit den neu ausgeschrieben Fahrplanleistungen von insgesamt acht Buslinien erschlossen, die einerseits den Hauptort Büren sowie das weitere Stadtgebiet erschließen (v.a. Bür2 – Bür5) und andererseits Büren mit umliegenden Städten (v.a. Sk4, Sk5, S60 und S61; insb. nach Paderborn, Salzkotten, aber auch Bad Wünnenberg) verbinden. Ergänzt wird das reguläre Angebot durch acht Schulbuslinien (417, 419, 461 – 465 und 494) sowie einen Nachtbus (NE16), welcher über Brenken und Ahden zwischen Büren und Paderborn verkehrt. Die Bedienung durch die regulären Buslinien zeichnet sich an Werktagen überwiegend durch 60-minütige Taktungen aus, die teilweise morgens leicht verdichtet werden, dafür mittags z.T. Bedienungspausen bzw. -lücken aufweisen. Einige Buslinien verkehren allerdings auch in einem überwiegend 30-minütigen Takt.

Erschließungswirkung des öffentlichen Verkehrs

Die Erschließungswirkung des öffentlichen Verkehrs geht grundsätzlich mit der Positionierung der Haltestellen im Stadtgebiet sowie deren Bedienung über die verkehrenden Buslinien einher. Darüber hinaus sind topographische Begebenheiten sowie bauliche oder natürliche Barrieren (z.B. Gebäude oder Flüsse) einzubeziehen. Für die Erreichbarkeit von Haltestellen werden in diesem Zusammenhang unterschiedliche Qualitätsstufen angesetzt. Eine fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von bis zu fünf Minuten stellt die erste Qualitätsstufe dar, während eine fußläufige Erreichbarkeit innerhalb von bis zu zehn Minuten eine Abstufung dieser Qualitätsstufe darstellt. Längere Fußwegezeiten werden zum Erreichen von Bushaltestellen von Nutzer:innen i.d.R. nicht mehr akzeptiert. Die resultierende Erschließungswirkung durch die Bushaltestellen in den genannten Qualitätsstufen ist für die bebauten Bereiche Bürens hoch. Auffällig ist jedoch, dass das Gewerbe- und Industriegebiet Büren West überhaupt nicht vom regelmäßigen Busverkehr erschlossen ist. Hinzuzufügen ist darüber hinaus, dass mit einer grundsätzlichen Erschließung durch eine Bushaltestelle noch keine Aussage über die Qualität des dortigen öffentlichen Verkehrsangebots getroffen ist. Themen wie beispielsweise Bedienungszeiträume, Taktichte oder umstiegsfreie Verbindungen müssen gesondert analysiert werden.



*Machbarkeitsstudie Almetalbahn



Regionaler Kosten- & Reisezeitvergleich

Bei der Verkehrsmittelwahl spielen sowohl die aufzubringenden Kosten als auch die jeweilige Reisezeit eine vordergründige Rolle. Ausgehend von Büren Markt ist dabei mit standardisierten Tools überprüft worden, wie viel Zeit bzw. wie viel Budget für verschiedene Verbindungen aufzubringen ist. Weitergehend wurden die jeweils ermittelten Werte ins Verhältnis gesetzt. Für regionale Verbindungen zeigt sich, dass das Reisezeitverhältnis nur auf zwei Verbindungen als „gerade noch konkurrenzfähig“ anzusehen ist. Dazu führt einerseits, die sehr gute bis gute Netzqualität für den MIV. Andererseits trägt dazu auch die nur für zwei Verbindungen gute bzw. befriedigende Netzqualität für den ÖPNV bei. Die weiteren Reisezeitverhältnisse liegen in Qualitätsstufen, in denen die Nutzung durch Personen die frei zwischen Auto und ÖPNV wählen können (sog. Wahlfreie) nahezu ausgeschlossen werden kann. Weiter fällt auf, dass die Netzqualität und das Reisezeitverhältnis auf in nördliche Richtung verlaufenden Verbindungen im Vergleich zu den weiteren am besten zu bewerten ist. Hinsichtlich der Kosten wird deutlich, dass der ÖPNV auf vielen regionalen Verbindungen mindestens 10% günstiger ist als die Nutzung eines Kfz. Dies gilt sogar für Einzeltickets. Das Deutschlandticket hat für fast alle Verbindungen den Kostenvergleich in Richtung des ÖPNV verschoben, sodass für Vielfahrende (ab 20 Fahrten im Monat) die Nutzung des ÖPNV mindestens 60% günstiger ist. Problematisch ist demnach nicht der Preis, sondern die fehlende Konkurrenzfähigkeit bei der Reisezeit.

Lokaler Kostenvergleich

Auf lokaler Ebene ist das standardisierte Tool zum Reisezeitvergleich aufgrund der geringeren innerstädtischen Entfernungen nicht anwendbar, weshalb nur der Kostenvergleich vorgenommen wurde. Grundsätzlich ist davon auszugehen, dass der MIV im gesamten Stadtgebiet Reisezeitvorteile hat, was u.a. am großzügigen Parkraumangebot, der geringen Taktung des ÖPNV sowie der Nutzung derselben Infrastruktur (Straße) liegt. Hinsichtlich der Kosten zeigt sich, dass Einzel- und Vierertickets auf vielen innerstädtischen Verbindungen teurer sind als die Kfz-Nutzung. Daraus ergibt sich ein zeitlicher und preislicher Vorteil für den MIV. Der preisliche Vorteil bleibt auf einigen lokalen Verbindungen trotz des Deutschlandtickets im Bereich von 20 monatlichen Fahrten bestehen. Im Durchschnitt ist das monatliche Ticket zum Preis von 49 € aber ab 20 Fahrten preiswerter. Allerdings längst nicht so deutlich wie im regionalen Kostenvergleich.

	MIV	ÖPNV	Reisezeitverhältnis	
Büren	B	B	C	Paderborn
Büren	A	D	C	Dortmund
Büren	A	D	D	Salzkotten
Büren	A	D	D	Gesecke
Büren	A	D	D	Lippstadt
Büren	A	F	F	Erwitte
Büren	A	F	F	Anröchte
Büren	A	F	F	Bad Wünnenberg
Büren	A	F	F	Warstein
Büren	A	F	F	Brilon
Büren	A	C	E	B. W-Haaren
Büren	A	F	F	Rüthen

Bewertung Reisezeitverhältnisse ÖPNV	
A	Zeitvorteile ggü. MIV, besonders attraktiv für Wahlfreie
B	nahezu selber Zeitaufwand, Wahlfreie werden angesprochen
C	gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingt Alternative.
D	Zeitbedarf ÖPNV gerade noch akzeptabel. Nutzung durch Wahlfreie kann ausgeschlossen werden. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.
E	Zeitbedarf ÖPNV kaum akzeptabel. Ausschließlich Zwangsnutzer. Verbesserungen zur Reduzierung der Reisezeit sind zu prüfen.
F	Daseinsvorsorge

Bewertung Netzqualität	
A	sehr gut
B	gut
C	befriedigend
D	ausreichend
E	mangelhaft
F	unzureichend

2,00	ÖPNV teurer als MIV
0,95	ÖPNV weniger als 10% günstiger
0,79	ÖPNV 10 - 60% günstiger
0,30	ÖPNV mind. 60% günstiger

Start	Ziel	MIV		ÖPNV			Verhältnis: Kosten ÖPNV/MIV					Kippunkt*		
		Wegstrecke	Kosten	Einzelticket	4er Ticket	49€-Ticket	1 Fahrt	4 Fahrten	20 Fahrten	1 Monat				
										30 Fahrten	40 Fahrten			
		in km	0,45 € pro Fahrt									Fahrten/Monat		
Büren	Markt	Wewelsburg	Wewelsburg Schule	12,3	5,54 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	0,49	0,42	0,44	0,30	0,22	9
		Ahden	Ahden Alte Schule	7,7	3,47 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	0,78	0,66	0,71	0,47	0,35	14
		Brenken	Brenken Kirche	4,7	2,12 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	1,28	1,09	1,16	0,77	0,58	23
		Steinhausen	Bahnhofsweg	7,6	3,42 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	0,79	0,67	0,72	0,48	0,36	14
		Eickhoff	Klusweg	5,9	2,66 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	1,02	0,87	0,92	0,62	0,46	18
		Weine	Weine	3,0	1,35 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	2,00	1,70	1,81	1,21	0,91	36
		Siddinghausen	Siddinghausen Ort	4,1	1,85 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	1,46	1,25	1,33	0,89	0,66	27
		Barkhausen	Barkhausen	3,9	1,76 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	1,54	1,31	1,40	0,93	0,70	28
		Ringelstein	Ringelstein	6,1	2,75 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	0,98	0,84	0,89	0,60	0,45	18
		Harth	Harth Kirche	7,0	3,15 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	0,86	0,73	0,78	0,52	0,39	16
		Weiberg	Weiberg Volbrexer Straße	5,5	2,48 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	1,09	0,93	0,99	0,66	0,49	20
		Hegensdorf	Hegensdorf Ort	6,3	2,84 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	0,95	0,81	0,86	0,58	0,43	17
		Keddinghausen	Keddinghausen	4,1	1,85 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	1,46	1,25	1,33	0,89	0,66	27
		Flughafen	Paderborn/Lippstadt Airport	9,6	4,32 €	2,70 €	9,20 €	49,00 €	0,63	0,53	0,57	0,38	0,28	11
													Durchschnitt:	20

Struktur & Ticketangebote

Derzeit wird das Busverkehrsangebot in Büren durch die Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO) durchgeführt. Büren ist dabei Teil des Nahverkehrsverbunds Paderborn-Höxter, weshalb hinsichtlich der Tarifstruktur auf den Westfalentarif zurückgegriffen wird. Die dortige Preisstruktur ist vielfältig, allerdings nicht wirklich intuitiv zu verstehen. Durch die erfolgte Einführung des 49-€-Tickets hat sich die fehlende Intuitivität allerdings mindestens in Teilen erübrigt, da das Deutschlandticket in der bisherigen Preisstruktur für viele Nutzende das kostengünstigste Ticket darstellen sollte. Weiterer Pluspunkt ist hier, dass es auch als Jobticket verfügbar ist. Potenziell günstiger ist hingegen noch das FairTicket, welches als Sozialticket für 37,00 € im Monat erhältlich ist und für das Netz Hochstift (Kreise Paderborn und Höxter) gilt. Darüber hinaus besteht noch die Tarifoption ezy Westfalen, die einen elektronischen Tarif darstellt, der über die „fahr mit“-App nach Luftlinienentfernung kilometergenau abgerechnet wird. Dieser Tarif verfügt über einen Preisstopp, der sich am 49-€-Ticket orientiert und dafür sorgt, dass Kunden monatlich maximale Kosten von 49 € haben. Wird hingegen weniger gefahren, wird nur der geringere Preis fällig.

Haltestellen & Fahrzeuge

Die Vor-Ort-Begehung hat deutlich gemacht, dass zahlreiche Bürener Haltestellen bereits modernisiert und in diesem Zusammenhang auch barrierefrei ausgebaut wurden. Allerdings bestehen dennoch Haltestellen, die lediglich durch ein Haltestellenschild gekennzeichnet sind und über keine weiteren Ausstattungsmerkmale (z.B. Wartehäuschen, Mülleimer, Informationen, Sitzgelegenheiten oder Radabstellanlagen) verfügen. Auffällig ist, dass z.T. Bushaltestellen auf einer Straßenseite modernisiert und barrierefrei hergerichtet sind, während die gegenüberliegende Bushaltestelle nicht umgestaltet wurde (z.B. Haltestelle Alte Post). Die Situation ist dementsprechend als heterogen einzuschätzen. Weiter ist in diesem Zusammenhang auch die Zuwegung zu den Haltestellen zu betrachten, die auch bei barrierefreier Modernisierung der Haltestelle nicht immer mitberücksichtigt wurde. Somit besteht hinsichtlich der Bushaltestellen in Büren weiter Ausbaubedarf.

Der aktuelle NVP Paderborn-Höxter macht für die einzusetzenden Fahrzeuge vielfältige Vorgaben, zu denen auch die Themen Barrierefreiheit, Schadstoffklasse und Informationen in den Fahrzeugen gehören. Somit sind bei der Erbringung der Verkehrsleistung auch diese Aspekte zu berücksichtigen. Insbesondere im Hinblick auf die Nutzung emissionsarmer bzw. -freier Fahrzeuge besteht hier noch weiteres Potenzial.



Haltestellen am Schulzentrum Büren



Haltestelle im niveaugleichen Seitenraum – Einstieg nicht barrierefrei



Haltestelle mit DFI-Anzeige - Weine



Nicht barrierefreie Haltestelle – Alte Post in Büren



Haltestelle geringer Qualität – Industriegebiet West

Stärken

- + Machbarkeitsstudie zur Wiederaufnahme einer Schienenverbindung (Almetalbahn)
- + Bestehendes Busangebot bietet adäquate Reisezeiten nach Paderborn sowie nach Bad Wünnenberg
- + Das lokale Busangebot verfügt über zumindest ausreichende Taktung und wird insbesondere im Schulverkehr durch eine Vielzahl an Linien verstärkt
- + Im regionalen und lokalen Kostenvergleich schneidet der ÖPNV durch das Deutschlandticket gut ab
- + Das Deutschlandticket kann auch als Jobticket bezogen werden
- + Im Westfalentarif ist das FairTicket (Sozialticket) erhältlich, was preislich unter dem Deutschlandticket liegt
- + Die Tarifoption eazy Westfalen ermöglicht eine Abrechnung nach Luftlinienentfernung mit einer monatlichen Obergrenze von 49€ (also auf dem Niveau des Deutschlandtickets)
- + Viele Bürener Haltestellen bereits modernisiert und barrierefrei
- + Aktueller Nahverkehrsplan macht weitreichende Vorgaben zur Ausstattung der Fahrzeuge (Barrierefreiheit, Schadstoffausstoß)

Schwächen

- Derzeit kein Schienenanschluss (mehr)
- Der aktuelle Nahverkehrsplan verringert mit den Neuausschreibungen die Fahrplanleistungen im Bürener Stadtgebiet (Wegfall Bür1 & Bür6, geringeres Angebot in Schwachverkehrszeiten)
- Mit Ausnahme der Reisezeiten nach Paderborn und Bad Wünnenberg sind die bestehenden Verbindungen in weitere umliegende Kommunen nicht konkurrenzfähig zum Kfz
- Der lokale Kostenvergleich zeigt vor allem im Bereich der Einzel- und Viererticket Kostenvorteile des Kfz aufgrund der vergleichsweise geringen Entfernungen
- Nach wie vor bestehende Haltestellen ohne jegliche Qualitätsmerkmale und Nachbesserungsbedarf im Sinne der Barrierefreiheit
- Barrierefreie Zuwegungen zu Haltestellen und sichere sowie barrierefreie Querungen in deren Nahbereich sind bei Modernisierung bzw. barrierefreien Instandsetzung nicht immer hergestellt worden
- Das Industriegebiet Büren West ist nur durch den Schulbusverkehr (Linie 462) erschlossen, mit vier Abfahrtszeiten zwischen 11 und 16 Uhr

Zentrale Handlungsbedarfe

- Einbindung bisher nicht bzw. kaum erschlossener Bereiche des Stadtgebiets in das reguläre Netz des öffentlichen Nahverkehrs (z.B. Industriegebiet Büren West)
- Sukzessive Umsetzung der Barrierefreiheit im Bereich von Haltestellen, der jeweiligen Zuwegung sowie in den Fahrzeugen
- Kontinuierliche Vertretung der Bürener Interessen bei der Fortschreibung der Nahverkehrsplanung; insbesondere hinsichtlich des Minimums einer Aufrechterhaltung der aktuellen Qualität (vor der aktuellen Neuausschreibung der Fahrplanleistungen)
- Unterstützung der Wiederaufnahme einer Schienenverbindung auf Bürener Stadtgebiet



Haltestelle mit DFI-Anzeige - Weine



Haltestelle geringer Qualität –
Industriegebiet West

Inter- und Multimodalität

Büren besitzt an den Anschlussstellen 59 „Geseke“ und 60 „Büren“ der A 44 drei kostenlose Parkplätze. Diese Parkplätze stellen eine geeignete Möglichkeit dar, um mit Gemeinschaftsfahrten z.B. in Richtung Dortmund, Paderborn oder Kassel zu fahren.

Zusätzlich gibt es an der Brenkener Straße (L 637) in Büren einen P+R Parkplatz. Hier besteht die Möglichkeit, das Auto abzustellen und im Anschluss einen Bus der Linie S60 oder S61 in Richtung Paderborn zu nehmen.

Neben diesen Möglichkeiten für intermodale Wegeketten wurden während der Ortsbegehung Mitfahrerbanken in Harth sowie auf dem auf dem Parkplatz am Marktkauf in Büren festgestellt. Über die Nutzung dieser gibt es keine Informationen.

Es zeigt sich, dass einige der zentralen Haltestellen noch nicht umfassend für intermodale Wegeketten ausgelegt sind. Zwar sind für einen Umstieg z.B. vom Fahrrad auf den Bus einige Fahrradbügel vorhanden, jedoch könnten an zentralen Haltestellen wie der Haltestelle Alte Post mehr Radabstellanlagen vorhanden sein, um bessere Voraussetzungen für intermodale Wegeketten zu schaffen. Vor allem vor dem Hintergrund der angestrebten Mobilitätswende und der damit einhergehenden Stärkung des Umweltverbunds, wäre ein Ausbau von Vorteil. In diesem Rahmen ist ebenfalls die Errichtung von Mobilstationen wichtig. Die Haltestelle besitzt zwar bereits Radabstellanlagen, insgesamt erfüllt die Haltestelle jedoch nicht die Mindestanforderungen, um als Mobilstation klassifiziert zu werden. Das gleiche gilt die Haltestelle am Flughafen. In bereits vorhandenen Konzepten wie dem NWL-Weiten Konzept zur Errichtung von Mobilstationen wurden die Haltestellen Alte Post und Flughafen untersucht und bewertet. Auf Grundlage der Untersuchungen wurden Steckbriefe zu den Haltestellen entwickelt, welche u.a. Empfehlungen zu bestimmten Mobilstationen-Elementen geben.

Car- oder Bike-Sharing Angebote sind in Büren nicht vorhanden.

Stärken

- + Kostenlose Parkplätze an der A 44
- + Kostenloser P+R Parkplatz an der Brenkener Straße
- + Mitfahrerbank „MFB Harth“ in Harth sowie auf dem Parkplatz vom Marktkauf in Büren
- + Vorhandene Konzepte mit Empfehlungen zu Mobilstationen

Schwächen

- Keine Sharing-Angebote (Car-, Bike oder Lastenradsharing o.Ä.) vorhanden
- An zentralen Haltestellen sind teilweise zu wenige Radabstellanlagen vorhanden
- Die Mitnahme von Fahrrädern in Schnellbuslinien ist aufgrund von hohem Aufkommen (insb. zu Schulzeiten) nur bedingt möglich (gleiches gilt teilweise auch für Personen, die auf einen Rollstuhl oder Rollator angewiesen sind bzw. mit Kinderwagen unterwegs sind)

Zentrale Handlungsbedarfe

- Aufbau einer Struktur an Mobilpunkten und –stationen
- Mitfahrgelegenheiten bewerben und fördern
- Einführung von Sharing-Angeboten
- Ausbau der Infrastruktur des ruhenden Radverkehrs an Umstiegspunkten



Parkplatz im Bereich der AS 59 „Geseke“ der A 44



Parkplatz an der Anschlussstelle 59 „Geseke“ der A 44



Parkplatz an der Anschlussstelle 60 „Büren“ der A 44



P+R Anlage, Brenkener Straße Büren



Zahlreiche Fahrradbügel an der Haltestelle
Tudorfer Str. in Wewelsburg (tlw. durch Pkw
versperrt)



Mitfahrerbank „Harth“ am Ortsausgang Harth im
Zuge der Hepenerstr. (K 35)

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement soll die Fortbewegung der Bürener Bevölkerung effizienter sowie umwelt- und sozialverträglicher gestalten und ihr Mobilitätsverhalten nachhaltig in diese Richtung beeinflussen. Mobilitätsmanagement wird i.d.R. unterschieden in kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement.

Die Stadt Büren hat die Potenziale, die Mobilitätsmanagement mit sich bringt grundlegend erkannt und versucht über verschiedene Aktivitäten diesen Bereich zu fördern. So ist Büren seit Anfang 2022 Mitglied im Unterstützungsnetzwerk Zukunftsnetz Mobilität NRW und nutzt die dort vorhandene Expertise u.a. zum Aufbau eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Zudem hat die Stadtverwaltung die Personalstelle einer Mobilitätsmanagerin besetzt. Im Bereich des Fuhrparks der Stadtverwaltung Büren sind mit Pedelecs und einem E-Lastenrad, alternative Verkehrsmittel hinzu gekommen, die sukzessive weiter ausgebaut werden sollen. Dadurch wird das betriebliche Mobilitätsmanagement gefördert. Angebote wie Bike-Leasing oder ein JobTicket (in Form eines bezuschusstes Deutschlandtickets) ergänzen das Angebot der Stadtverwaltung für die Mitarbeitenden. Kampagnen, Aktionstage und Veranstaltungen sind ebenfalls Elemente des Mobilitätsmanagements. Zu nennen sind zum Beispiel die Teilnahme am Stadtradeln und Schulradeln. Zudem wird bspw. das Online-Seminar der Landesverkehrswacht zum sicheren Umgang mit Pedelecs u.a. auf der Homepage der Stadt beworben. Bisher gibt es noch kein städtisches Geoportal bzw. digitalen Stadtplan, der verschiedene Angebote, Informationen und Services zusammenträgt, aufbereitet und bündelt. Auch ist festzustellen, dass der derzeitige Internetauftritt im Bereich der Mobilität verbesserungswürdig ist. Hier sind veraltete Informationen zu finden, bestimmte Angebote fehlen gänzlich, so dass nur wenig Mehrwert generiert werden kann.

Im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements ist beispielsweise die Elternhaltestelle am Schulzentrum Büren zu erwähnen. Diese befindet sich am Parkplatz an der Siddinghäuser Straße und damit in einer fußläufigen Entfernung von ca. 200 bis 250 m vor dem Eingang der Schule. Markierte Fußspuren auf dem Gehweg weisen den Weg zur Schule. Solche Fußspuren finden sich auch in weiteren Bereichen der Stadt (z.B. in der Burgstraße), allerdings sind diese verblasst und somit kaum noch zu erkennen. Als weitere Punkte im Bereich des schulischen Mobilitätsmanagements sind die Bemühungen der Gesamtschule Büren zu nennen, die zum Start des Schulradelns einen Fahrrad-Check für alle Schüler:innen angeboten hat. Darüber hinaus bestehen jedoch keine Schulwegpläne, weder für den Rad- noch den Fußverkehr. Informationen über Bemühungen im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements liegen ebenfalls nicht vor. Für beide Bereiche bedarf es daher einer koordinierenden Stelle bei der Stadt, um die in den Themenbereichen vorhandenen Potenziale zur Mobilitätswende zu aktivieren.

Zentrale Handlungsbedarfe

- Kommunales, betriebliches und schulisches Mobilitätsmanagement ausweiten und fördern
- Information und Aufklärung
- Mobilitätsmanagement von anderen Aufgaben entlasten



Büren ist seit Anfang 2022 Mitglied



Teilnahme Stadt- und Schulradeln



Elternhaltestelle im Bereich des Schulzentrums Büren