

Zielkonzept zum IMOK

für die Stadt Büren



Stadt Büren
Königstraße 16
33142 Büren

Impressum



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

www.planersocietaet.de

Christof Tielker, M. Sc. (Projektleitung)

Harriet Schröder, M. Sc.

Walter Erhardt, B. Sc.

Dennis Jaquet, M. Sc.

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

Fotos und Abbildungen (wenn nicht anders angegeben): Planersocietät

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Fünf Gründe für ein Zielkonzept	4
1.2	Erarbeitung des Zielkonzepts	5
1.3	Aufbau des Zielkonzepts	6
2	Ziele für die Mobilität in Büren	8
2.1	Klimaschützende Alternativen schaffen	8
2.2	Effiziente Erreichbarkeit sichern	11
2.3	Sichere Teilhabe ermöglichen	14
2.4	Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken	17
2.5	Lebenswerten Stadtraum entwickeln	20
3	Leitindikatoren und Zielrichtungen	25
3.1	Leitindikatoren & deren Zielrichtung	25

1 Einleitung

Die Stadt Büren steht vor zahlreichen verkehrlichen Herausforderungen und möchte die Mobilität in der Stadt zukunftsorientiert gestalten. Insbesondere vor dem Hintergrund des Klimawandels, technologischer und demographischer Veränderungen sowie dem Wunsch nach einer lebenswerten und florierenden Stadt, werden neue und höhere Ansprüche an die Mobilität gestellt. Zugleich ändern sich derzeit durch verschiedene gesellschaftliche Trends (z. B. Homeoffice, geringe bzw. flexiblere Wochenarbeitszeiten) die Alltagsabläufe und Gewohnheiten der Menschen.

Diese und weitere Herausforderungen bieten Anlass und Chance, die Weichen für die Mobilität der Zukunft zu stellen. Um schon heute den Rahmen für die langfristige Entwicklung der Mobilität in Büren vorzugeben, wird derzeit das Integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Büren (IMOK) aufgestellt. Eine von Beteiligungsformaten begleitete Entwicklung von Zielvorstellungen für die Mobilität stellt ein zentrales Element des Mobilitätskonzepts dar. Aufbauend auf der Bestandsanalyse, sind die Ziele das zentrale Bindeglied zu den Maßnahmen des Mobilitätskonzepts und zu dessen späteren Umsetzung.

1.1 Fünf Gründe für ein Zielkonzept

Innerhalb des Integrierten Mobilitätskonzepts für die Stadt Büren stellt das Zielkonzept einen wichtigen Baustein dar. Zum einen bilden die Ziele die Grundlage für die Erarbeitung der nachfolgenden Arbeitsschritte; so dienen die Ziele in der Maßnahmenentwicklung als Orientierungsrahmen und Bewertungsmaßstab. Zum anderen stellen die Ziele selbst ein wichtiges Ergebnis des Integrierten Mobilitätskonzepts dar, da diese die Grundlage zukünftiger Entscheidungen der Verkehrs- und Mobilitätsplanung bilden. Aus diesem Grund ist die Einbindung aller relevanten Gruppen sowie ein partizipativer Prozess unabdingbar, um eine größtmögliche Akzeptanz in der Bevölkerung Bürens zu erreichen.

Orientierung

Projekte im Straßenentwurf, in der Verkehrs- und in der Mobilitätsplanung sind häufig räumlich begrenzt, sodass von diesen Projekten i. d. R. kein strategischer Kontext ausgeht und so nur eine geringe Wirkung auf die Gesamtstadt entfaltet werden kann. Eine gemeinsame Zielvorstellung bietet Planenden, Entscheider:innen und Bürger:innen hingegen in einem größeren Kontext Orientierung. Fragestellungen, z.B. der Flächenverteilung, können dann im gesamtstädtischen Kontext getroffen werden und einer abgestimmten, gemeinsamen und langfristigen Zielstellung folgen.

Transparenz

Die Mobilitätswende kann nur als partizipativer Prozess unter Einbeziehung aller Akteur:innen und vor allem der Bevölkerung Bürens gelingen. Für eine erfolgreiche Beteiligung ist neben der aktiven Ansprache auch ein transparentes und nachvollziehbares Verwaltungshandeln erforderlich. Ein partizipativ erarbeitetes Mobilitätsleitbild samt zugehörigen Zielkonzept, die transparent verfolgt werden und die Entscheidungen der Mobilitätsplanung prägen, wirken akzeptanzsteigernd.

Priorisierung

Begrenzte Ressourcen führen dazu, dass Projekte untereinander abgewogen und priorisiert werden müssen. Für eine effiziente Priorisierung von Maßnahmen sind abgestimmte Ziele notwendig, so dass anhand der jeweiligen Zielerreichung sowie des Kosten-Wirkungs-Grades priorisiert werden kann.

Effizienz

Wenn Zielvorstellungen klar benannt sind, müssen gleichartige Debatten nicht für jedes Projekt erneut geführt werden. Auch werden Maßnahmen, welche im Sinne der Zielvorstellung nicht zielführend sind, frühzeitig gestoppt, sodass das planerische und politische Handeln im Bereich der Mobilitätsplanung effizient dem vorgegebenen Entwicklungspfad folgen können.

Evaluation

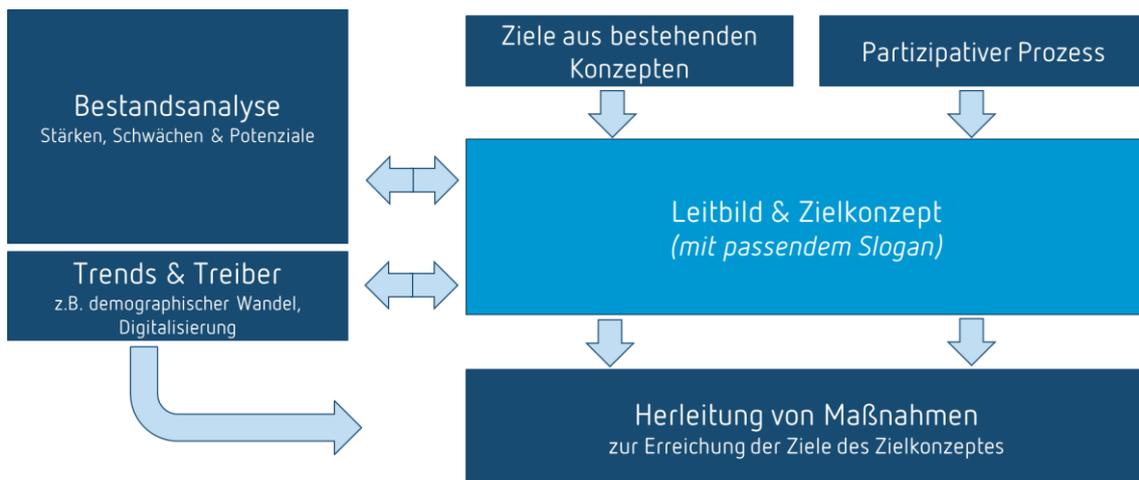
Eine langfristige Strategie bedingt, dass in regelmäßigen Abständen die Fortschritte evaluiert werden. Anhand der gesetzten Ziele sowie den damit einhergehenden Indikatoren kann überprüft werden, ob die Maßnahmen die erwartete Wirkung entfalten oder ob an einzelnen Stellen nachgesteuert werden muss. Auch Fehlentwicklungen können so frühzeitig erkannt und behoben werden.

1.2 Erarbeitung des Zielkonzepts

Für den Erfolg des Integrierten Mobilitätskonzepts ist die gemeinsame Erarbeitung als Stadtgesellschaft essenziell. Dies betrifft das Zielkonzept mit der Vorstellung einer zukunftsfähigen Mobilität in Büren im besonderen Maße. Daher wurde der Erarbeitungsprozess von verschiedenen Beteiligungsformaten begleitet. Neben der aktiven Beteiligung der Stadtgesellschaft über den politisch besetzten Arbeitskreis Klima sowie die von Stakeholdern und Institutionen (z.B. IHK, nph, etc.) besetzte Arbeitsgruppe Mobilität, wurde zur Ausgestaltung des Zielkonzepts auch drei Akteursgespräche mit Akteuren aus dem Bereich Gewerbe und Handel durchgeführt. Darüber hinaus sind zur Entwicklung des Zielkonzepts auch Ziele bestehender Konzepte (z. B. Integriertes kommunale Entwicklungskonzept, Radnetz Kreis Paderborn, Integriertes Klimaschutzkonzept, etc.) sowie die Ergebnisse der Stärken-Schwächen-Analyse und des Online-Ideenmelders eingebunden worden. Des Weiteren sind übergeordnete Konzepte und Rahmenvorgaben wie beispielsweise EU-weite Zielstellungen (Pariser Klimaschutzabkommen, European Green Deal, etc.) oder auch nationale Zielmarken (z.B. -48% CO₂ bis 2030 im Verkehrsbereich) als Grundlage einbezogen worden. Weitere Grundlage für die Entwicklung des Zielkonzepts stellt die gutachterliche Bestandsanalyse in Sachen Mobilität dar (vgl. Abbildung 1).

Aufbauend auf den einbezogenen Grundlagen, den zentralen Handlungserfordernissen sowie den Rückmeldungen aus den Beteiligungsformaten sind übergeordnete Ziele und diesen zugeordnete inhaltliche Unterziele erarbeitet worden. Des Weiteren werden überprüfbare Indikatoren empfohlen, anhand derer die Zielwirkung sowie der Fortschritt überprüft werden kann.

Abbildung 1: Grundlagen des Zielkonzepts



1.3 Aufbau des Zielkonzepts

Das Zielkonzept setzt sich aus verschiedenen Ebenen zusammen. Übergeordnet und als Gesamtvision zu verstehen, steht ein **Leitbild**, welches die Mobilität in Büren im Jahr 2035 – 2040, also dem Planungshorizont des Mobilitätskonzeptes, beschreibt. Um diese Vision zu erreichen, müssen verschiedene Teilbereiche der Mobilität angegangen werden. Deshalb folgen in der Ebene darunter **übergeordnete Ziele**, die die Vision näher beschreiben und ein gemeinsames Grundverständnis schaffen. Die übergeordneten Ziele werden dann in der nächsten Ebene durch **inhaltliche Ziele** näher spezifiziert. Teilweise erfolgt ein Übertrag auf die einzelnen Infrastrukturen, Verkehrsmittel und deren Anforderungen, die zur Zielerreichung beitragen. Im Ergebnis stellt das Zielkonzept die Basis für die Maßnahmenentwicklung: aufbauend auf den in der Stärken-Schwächen-Analyse identifizierten Handlungsbedarfe werden Maßnahmen formuliert, die zur Zielerreichung und Realisierung des Leitbilds beitragen. Die Ziele stehen dabei nicht isoliert innerhalb des Zielkonzepts, sondern bilden aufgrund zahlreicher Schnittstellen und Querbeziehungen eine abgestimmte Einheit.

Auf Grundlage des Zielkonzepts kann in regelmäßigen Abständen während der Umsetzungsphase sowie danach eine Evaluation der Maßnahmen des Integrierten Mobilitätskonzeptes erfolgen. Dazu werden **Leitindikatoren** formuliert, welche die jeweiligen inhaltlichen Ziele messbar machen. Hinzu kommen **Zielrichtungen**, in welche die jeweiligen Leitindikatoren sich entwickeln sollen. Auf dieser Ebene kann bereits umsetzungsbegleitend überprüft werden, ob die Maßnahmen den gewünschten Effekt erzielen, oder ob eine Anpassung notwendig ist.

Die Ziele werden außerdem mit planerischen, finanziellen und öffentlichkeitswirksamen **Konsequenzen** hinterlegt, da notwendige Veränderungen an unterschiedlichen Stellen Brüche und Umstellungen im Alltag der Menschen erfordern. Diese notwendigen Veränderungen werden nicht ohne jeglichen Widerstand oder Konflikte eingeführt werden können. Dementsprechend ist es wichtig auf mit den Zielen einhergehende Konsequenzen und resultierende **Zielkonflikte** aufmerksam zu machen und diese zu benennen.

Abbildung 2: Ebenen des Zielkonzepts



2 Ziele für die Mobilität in Büren

Zentrales Paradigma der Mobilitätsplanung für die nächsten 10 bis 15 Jahre ist die Gestaltung einer attraktiven, nachhaltigen und gesunden Mobilität „für Alle“. Dabei sind sowohl die kollektive als auch die individuelle Bezahlbarkeit sowie die Sozialverträglichkeit wichtige Faktoren. Eine Mobilitätsplanung für die Zukunft ist nicht nur auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, sondern vernetzt verschiedene Angebote intelligent, ist klimabewusst und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle Bevölkerungsgruppen. Die Zugänglichkeit, Sicherheit und Barrierefreiheit sämtlicher Mobilitätsangebote sind daher zentrale Themen. Im Fokus steht dabei die Vernetzung der Bürener Ortschaften mit der Kernstadt sowie untereinander. Zugleich müssen auch die Verflechtungen ins Umland betrachtet, und somit die Erreichbarkeit Bürens, die für die Stadt als Bildungs- und Wirtschaftsstandort sowie mit weiteren wichtigen Funktionen wie Tourismus, Freizeit und Versorgung große Bedeutung hat, gesichert werden.

Zentral für das Zielkonzept ist die Aufstellung eines übergeordneten Leitbilds, welches die Erwartungen der Bevölkerung, Politik und Stadtverwaltung an die zukünftige Mobilität Bürens beschreibt. Das Leitbild **„Mobilität in Büren schützt das Klima, ist für alle Verkehrsteilnehmenden sicher und effizient, trägt zur Lebensqualität bei und orientiert sich an aktuellen Entwicklungen“** soll Identität für die verkehrliche Entwicklung Bürens stiften und kann als übergeordnete Schnittstelle zu künftigen Planungen und Zielen in allen Bereichen der Mobilität sowie der Stadtentwicklung dienen.

2.1 Klimaschützende Alternativen schaffen

Der Klimawandel stellt eine der größten globalen Herausforderungen unserer Zeit dar. Die Stadt Büren hat in diesem Zusammenhang 2023 ein integriertes Klimaschutzkonzept aufgestellt und in diesem Ziele und Maßnahmen herausgearbeitet. Das Integrierte Mobilitätskonzept ist als eine Maßnahme aus dem Integrierten Klimaschutzkonzept hervorgegangen. Unter anderem deshalb ist das Thema Klima- und Umweltschutz für den Bereich der Mobilität ein bedeutendes Ziel der Stadt Büren.

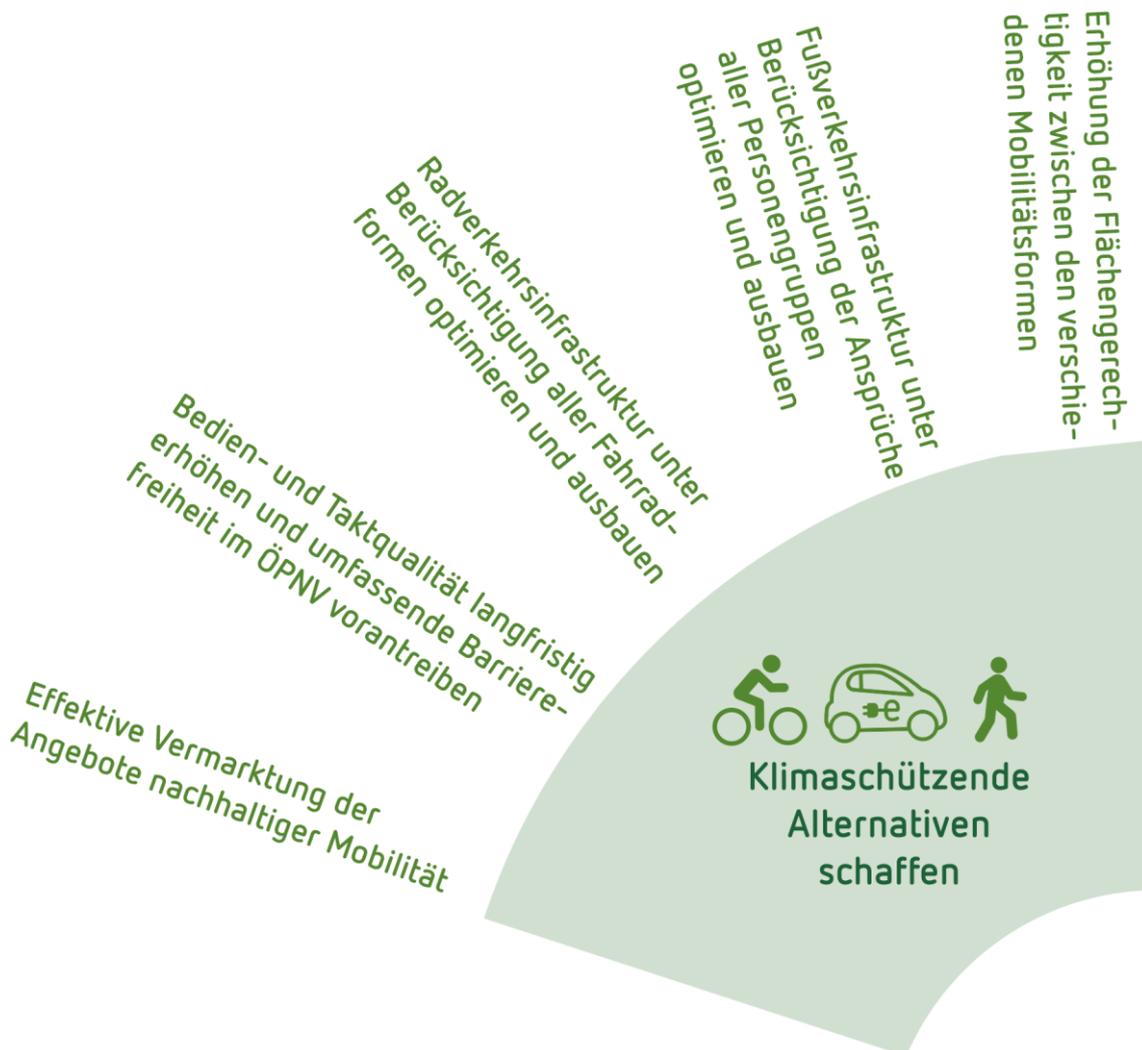
Deshalb und auch um (inter-)nationale Klimaschutzziele einzuhalten, stellt dieses Thema auch im Integrierten Mobilitätskonzept eine zentrale Zieldimension dar. Die Emissionen des Verkehrssektors haben sich deutschlandweit in den letzten Jahren kaum reduziert und der private Pkw ist vielerorts – und so auch in Büren – weiterhin das dominierende Verkehrsmittel. Dementsprechend ist über das Mobilitätskonzept auf eine Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen hinzuwirken.

Mit dem übergeordneten Ziel „Klimaschützende Alternativen schaffen“ soll daher der Umweltverbund, also die Mobilität zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln, gestärkt werden. Dazu sollen die infrastrukturellen Voraussetzungen für nahmobile Mobilitätsformen, also für den Fuß- und Radverkehr, verbessert werden. Damit geht einher, dass neue wie auch bestehende Straßenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verändert werden. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs gilt es auf lange Sicht die bestehenden Angebote (z. B. hinsichtlich der Bedienzeiträume und der Taktfolgen) auszubauen und vor allem das Thema einer umfassenden Barrierefreiheit zu adressieren. Um den Umweltverbund langfristig als Rückgrat der Bürener Mobilität zu etablieren ist

außerdem eine zielgerichtete Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds Teil der Zielsetzung klimaschützende Alternativen zu schaffen und diese auch in der Stadtgesellschaft zu verankern.

Insgesamt wird das Ziel verfolgt, die Nutzung klimaschützender Alternativen in Büren komfortabel, konkurrenzfähig, sicher, barrierefrei und somit alltagstauglich zu machen. Dadurch sollen Menschen, die in Büren mobil sind, in ihrer Wahlfreiheit der Mobilitätsform unterstützt werden und die Abhängigkeit vom eigenen Auto sowie mobilitätsbedingte Emissionen reduziert werden.

Abbildung 3: inhaltliche Ziele des übergeordneten Ziels „Klimaschützende Alternativen schaffen“



Die dargestellten inhaltlichen Ziele werden im Folgenden mit weiterführenden Informationen versehen, um neben einem besseren Verständnis der grundsätzlichen Zielrichtung auch auf damit einhergehende Konsequenzen sowie möglich Zielkonflikte hinzuweisen:

- Mit dem inhaltlichen Ziel der „**Erhöhung der Flächengerechtigkeit zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen**“ soll darauf hingewirkt werden, dass den Mobilitätsalternativen Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV - je nach Funktion des jeweiligen Straßenraums für das Gesamtnetz – mehr öffentlicher Raum zugestanden wird, als dies bisher der Fall ist. Heutige Straßenräume sind in Büren oftmals stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Folge sind Trennwirkungen, wenig Raum für andere Verkehrsarten und geringe Aufenthalts- und Gestaltqualitäten. Für Straßenräume sollen zukünftig alle Straßenraumsprü-

che (Mobilitätsansprüche aller relevanten Verkehrsarten, Aufenthaltsansprüche, Wohnumfeldansprüche, Grüngestaltung, etc.) berücksichtigt werden. Leitlinie für Neubaumaßnahmen oder anstehenden Umgestaltungen soll die Gestaltung des Straßenraums von „außen“ nach „innen“ mit Orientierung am Prinzip 30:40:30 (Verhältnis Seitenraum : Fahrbahn : Seitenraum) der allgemein anerkannten Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06 der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) sein. In der situationsbezogenen Einzelfallabwägung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche sollen die Belange von „Seitenraumnutzungen“ (inkl. des Fahrradverkehrs auf der Fahrbahn) gegenüber den Ansprüchen des fahrenden und ruhenden Kfz-Verkehrs Priorität erhalten.

- Das inhaltliche Ziel **„Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Ansprüche aller Personengruppen optimieren und ausbauen“** zielt darauf ab, dass auf kurzen Wegen innerhalb der Ortschaften und der Bürener Innenstadt der Fußverkehr gezielt gestärkt wird. Dies betrifft beispielsweise Gehwegbreiten und mehr sowie sichere Querungsmöglichkeiten im Zusammenhang mit straßenbegleitender Infrastruktur. Des Weiteren sollen auch Verbesserung vorhandener straßenunabhängiger Verbindungen innerhalb der Ortschaften und der Innenstadt verfolgt werden.

Die Bürener Mobilitätsbefragung hat in diesem Zusammenhang gezeigt, dass etwa 50% der Wege zwischen einem und zwei Kilometern mit dem Auto zurückgelegt werden. Hier besteht demnach viel Potenzial Veränderungen zu unterstützen. Der Ausbau von qualitativ hochwertiger Fußverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Topographie soll dazu beitragen, dass die Bürener Bevölkerung attraktive Möglichkeiten bekommt auf kurzen Wegen öfter zu Fuß zu gehen.

- Das inhaltliche Ziel **„Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung aller Fahrradformen optimieren und ausbauen“** zielt darauf ab, dass auf kurzen Wegen innerhalb sowie zwischen der Bürener Innenstadt und den Ortschaften der Radverkehr gezielt gestärkt wird. Dies betrifft insbesondere die Implementierung des Radverkehrs in den Straßenraum, die attraktive Ausweisung durchgängig attraktiver Fahrradverbindungen im Nebennetz sowie die weitere Qualifizierung straßenunabhängiger Verbindungen. Außerdem zielt es auf eine Verbesserung von Quantität und Qualität der Fahrradabstellanlagen ab.

Die Bürener Mobilitätsbefragung hat in diesem Zusammenhang gezeigt, dass knapp 50% der Wege zwischen einem und zwei Kilometern und über 70% der Wege zwischen zwei und fünf Kilometern mit dem Auto zurückgelegt werden. Der Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Sicherheit von Radfahrenden sowie aktueller Fahrradformen (Lastenräder, Pedelecs, wertige Räder) soll dazu beitragen, dass die Bürener Bevölkerung attraktive Möglichkeiten bekommt auf vielen alltäglichen Wegen das Fahrrad zu nutzen.

- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Bedien- & Taktqualität langfristig erhöhen und umfassende Barrierefreiheit im ÖPNV vorantreiben“** soll darauf hingewirkt werden, dass der öffentliche Verkehr in Büren nachhaltig gestärkt und vollständig barrierefrei wird. Das Ziel berücksichtigt dabei auch die Entwicklungen um den aktuellen Nahverkehrsplan, in dem bestimmte Leistungen zwar zurückgefahren, wesentliche Verbindungen jedoch gestärkt werden. Explizit einzubeziehen ist unter der Formulierung Bedien- & Taktqualität auch das Thema der OnDemand-Verkehre sowie weiterer potenzieller Entwicklungen im Feld der Digitalisierung des öffentlichen Verkehrs. Gerade in diesem Bereich ist sowohl auf die physische als auch die digitale Barrierefreiheit zu achten, um keine Nutzenden auszuschließen. Daher ist die Barrierefreiheit bedeutender Bestandteil dieser Zielsetzung.

Die Bürener Mobilitätsbefragung sowie die Reisezeitvergleiche der Bestandsanalyse haben gezeigt, dass zwischen den Ortschaften und auch auf Verbindungen in die Nachbarkommunen teilweise erhebliche Reisezeitnachteile des ÖPNV bestehen. Einige wichtige Arbeitsplatzstandorte sind bisher sogar nur vom Schulverkehr mit dem ÖPNV erschlossen. Die Er-

höhung der Bedien- & Taktqualität soll hier dazu beitragen den ÖPNV zu einer konkurrenzfähigen Alternative für möglichst viele alltägliche Wege zu machen, indem Reisezeitnachteile abgebaut und über ein attraktives und intuitives Angebot zur Nutzung motiviert wird.

- Das Ziel **„Effektive Vermarktung der Angebote des Umweltverbunds“** steht im Zusammenhang damit, dass über die zukünftige Vielfalt der Mobilitätsangebote für die Bürener Bevölkerung informiert und die daraus entstehenden Mobilitätsmöglichkeiten vermarktet werden. Hierfür müssen entsprechend der jeweiligen Zielgruppe (Kinder, Senior:innen, Pendler:innen, Radfahrer:innen, etc.) unterschiedliche Informationen und Marketinginstrumente gewählt werden. Das Marketing soll dabei kein finanzieller Selbstzweck sein, sondern die Mobilitätswende bewerben und zu Verhaltensänderungen motivieren.

Fazit

Konsequenz der unter dem Ziel „Klimaschützende Alternativen schaffen“ dargelegten inhaltlichen Ziele ist, dass Ansprüche des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV in Abwägungsvorgängen gegenüber den Ansprüchen des ruhenden und fließenden Verkehrs stärker als bisher zu priorisieren sind. Daraus folgt, dass bei Neuplanungen oder Umgestaltungen i.d.R. der Kfz-Verkehr Flächen abgeben bzw. auf diese verzichten muss. Dabei stehen dann Aspekte wie hohe Geschwindigkeiten, Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten oder auch verfügbarer Parkraum im öffentlichen Straßenraum anderen Zielen wie beispielsweise sichere Querungsmöglichkeiten, ausreichende Gehwegbreiten, sichere Radverkehrsinfrastrukturen und Bevorrechtigungen für den Radverkehr gegenüber. Im Abwägungsvorgang ist der jeweilige Einzelfall und die Funktion des Straßenraums zu berücksichtigen, wengleich die grundsätzliche Priorität stärker im Bereich des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV liegen soll. Dabei werden aufgrund des vorherrschenden Status Quo Zielkonflikte und Widerstände nicht zu vermeiden sein. Diese gilt es entsprechend zu moderieren.

2.2 Effiziente Erreichbarkeit sichern

Die Erreichbarkeit ist für Büren als Stadt an der Schwelle zwischen Mittel- und Kleinstadt in einem eher ländlich geprägten Raum ein bedeutender Standortfaktor, den es zu sichern gilt. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass Büren aus der Region für den motorisierten Individualverkehr (MIV) gut erreichbar ist und auch die einzelnen Ortsteile untereinander über gute Verbindungen für Kraftfahrzeuge verfügen. Für den Bereich des Umweltverbunds bestehen hingegen sowohl innerhalb Bürens als auch über die kommunalen Grenzen hinaus noch Verbesserungspotenziale. Insbesondere alltägliche Mobilitätsziele wie Gewerbegebiete oder Schulen stehen im Fokus einer Verbesserung.

In Verbindung mit dem weiteren übergeordneten Ziel „Klimaschützende Alternativen schaffen“ gilt es daher die effiziente und komfortable Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele für alle Mobilitätsformen zu sichern sowie in diesem Zusammenhang die Konkurrenzfähigkeit des Umweltverbunds gegenüber dem Kfz-Verkehr zu stärken.

Mit dem übergeordneten Ziel „Effiziente Erreichbarkeit sichern“ soll dementsprechend die regionale Erreichbarkeit Bürens sowie die Verbindung der einzelnen Ortsteile untereinander in den Fokus genommen werden. Dazu ist die vorhandene Infrastruktur instand zu halten, um für alle Verkehrsteilnehmenden die Grundvoraussetzungen für möglichst wahlfreie Mobilität zu gewährleisten. Dies ist Teil der Erreichbarkeitssicherung auf (über-)regionaler sowie innerstädtischer Ebene, die insbeson-

dere für die Innenstadt, gewerbliche Strukturen sowie weitere Alltagsziele wie Schulen oder Wohnstandorte gilt. Um insbesondere für Mobilität die aufgrund wirtschaftlicher Unternehmungen (z. B. Mobilität auf dem Weg zur Arbeit, Wirtschaftsverkehr durch unternehmerische Anstrengungen) oder zu Ausbildungszwecken (z. B. Schule, Kita, Ausbildung) entsteht, Mobilitätsmöglichkeiten aufzeigen zu können, soll ein entsprechendes Mobilitätsmanagement aufgebaut werden. Des Weiteren steht das Ziel der Sicherung einer effizienten Erreichbarkeit auch mit der Versorgungssicherheit Bürens und dem weiter steigenden Lieferverkehr in Verbindung. Erforderliche Schwerverkehrsmengen sollen möglichst verträglich über unsensible Straßen geführt und abgewickelt werden. Dem Ziel der Erreichbarkeitssicherung steht dabei nicht im Wege für Straßenräume im Stadtgebiet auch eine Umgestaltung anzudenken, welche für überdimensionierte Bereiche auch die Einsparung von Flächen bedeuten kann.

Insgesamt wird das Ziel verfolgt, die Erreichbarkeit von Büren mit allen Mobilitätsformen zu sichern und insbesondere für den Umweltverbund zu stärken. Dadurch soll die Stadt Büren ihre Standortvorteile als Wirtschaftsstandort mit direkter Anbindung an übergeordnete Verkehrsverbindungen sowie an einen internationalen Flughafen und als regional bedeutender Schulstandort weiter ausbauen und um zusätzliche Mobilitätsoptionen ergänzen. Darüber hinaus soll darauf hingewirkt werden, die erforderlichen Verkehre effizient, sicher und so verträglich wie möglich abzuwickeln.

Abbildung 4: inhaltliche Ziele des übergeordneten Ziels „Effiziente Erreichbarkeit sichern“



Die dargestellten inhaltlichen Ziele werden im Folgenden mit weiterführenden Informationen versehen, um neben einem besseren Verständnis der grundsätzlichen Zielrichtung auch auf damit einhergehende Konsequenzen sowie möglich Zielkonflikte hinzuweisen:

- Das inhaltliche Ziel **„Mobilitätsinfrastruktur instand halten und nicht erforderliche Verkehrsflächen entsiegeln“** soll einerseits dazu beitragen, dass die bestehenden Infrastrukturen nachhaltig gepflegt und instand gehalten werden. Dies trägt zur Erreichbarkeitssicherung sowie zur Verkehrssicherheit bei. Neben den Infrastrukturen für den Kfz-Verkehr betrifft dies alle weiteren Mobilitätsinfrastrukturen wie Fahrradabstellanlagen, Bushaltestellen, Treppen oder auch Sitzbänke. Darüber hinaus ist in diesen Zusammenhang auch die Instandsetzung nach besonderen Ereignissen (z.B. Starkregen) einzubeziehen. Andererseits soll vorangetrieben werden, dass potenziell nicht mehr erforderliche Verkehrsflächen zurückgebaut oder umgenutzt werden. Dies soll einerseits die Anpassung an klimatische Veränderungen ermöglichen und andererseits Möglichkeiten bieten andere Nutzungen in derzeit vorrangig dem Kfz-Verkehr zu Verfügung stehenden Flächen zu etablieren.
- Mit dem inhaltlichen Ziel **„(Über-)Regionale & innerkommunale Erreichbarkeit Bürens sichern“** geht einher, dass die Bürener Innenstadt als Wohn-, Einkaufs-, Dienstleistungs-, Bildungs-, Arbeits- und Freizeitgestaltungsstandort und die Bürener Ortschaften als Wohn- sowie teilweise als Bildungs-, Arbeits-, Einkaufs- oder Tourismusstandorte mit allen Verkehrsmitteln und Mobilitätsformen gut erreichbar gestaltet werden sollen. Dies betrifft einerseits den Erhalt bestehender Qualitäten (insb. im Kfz-Verkehr) sowie den Ausbau von Qualitäten bei den weiteren Verkehrsmitteln und Mobilitätsformen. An dieser Stelle ist explizit eine Verbindung zum übergeordneten Ziel „Klimaschützende Alternativen schaffen“ herzustellen, da die Qualitäten im Kfz-Verkehr bereits vorhanden sind.
- Das inhaltliche Ziel **„Schulen und Unternehmen im Bereich des Mobilitätsmanagements unterstützen“** zielt darauf ab in Schulen und Unternehmen Anreize für Verkehrsverhaltensänderungen als Teil der Mobilitätswende zu setzen. Adressanten sind unter anderem die Beschäftigten, Schüler:innen, Auszubildende oder auch Kund:innen. Mobilitätsmanagement setzt eher auf weiche Maßnahmen (Information, Organisation, Beratung) und weniger auf große infrastrukturelle Maßnahmen. Die notwendige Verbesserung/Entwicklung der Infrastrukturen ist Teil anderer Ziele.
- Mit dem Ziel **„Wirtschafts- & Lieferverkehr verträglich & effizient abwickeln“** steht in Verbindung, dass für Büren als relevanter Wirtschaftsstandort in der Region mit Anbindung an einen internationalen Flughafen eine gute Erreichbarkeit für Wirtschaftsverkehre aus der Region sowie auch im kleinräumlichen Maßstab durch Lieferverkehre sicherzustellen ist. Viele der gewerblich genutzten Flächen liegen an verkehrstechnisch unsensiblen Straßen, dennoch erzeugen Lieferverkehre in der Bürener Innenstadt und auch einige Wirtschaftsverkehre Belastungen beim Durchqueren der Stadt bzw. einzelner Ortschaften. Daher ist eine bedarfsgerechte, aber verträgliche Abwicklung der Wirtschafts- und Lieferverkehre anzustreben.
- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Erhalt der Erreichbarkeit der Innenstadt“** soll dafür gesorgt werden, dass insbesondere in der Bürener Innenstadt ein ausreichendes Kontingent an öffentlichen Stellplätzen zu Verfügung steht. Dazu sind neben dem öffentlichen Straßenraum insbesondere zusammenhängende Parkieranlagen (Parkplätze, Tiefgaragen, etc.) zu berücksichtigen. Es bietet sich hierbei an durch regelmäßige Überprüfung der Parkraumsituation sowie dessen Auslastung einerseits den Gesamtbedarf an Parkraum zu evaluieren und andererseits festzustellen welche Nutzergruppen eigentlich den jeweiligen Parkraum in Anspruch nehmen. Darauf aufbauend ist eine Strategie für den ruhenden Verkehr in Büren zu entwickeln, der im ländlich geprägten Raum zweifelsfrei seine Berechtigung hat, wenngleich ihm auch nicht sämtliche Funktionen des öffentlichen Raums unterzuordnen sind.

Fazit

Konsequenz der unter dem Ziel „Effiziente Erreichbarkeit sichern“ dargelegten inhaltlichen Ziele ist, dass zwischen den verschiedenen Ebenen der Erschließung einer Stadt zu unterscheiden ist. So bedarf es im (über)regionalen Kontext gut ausgebaute, leistungsfähige und schnelle Verbindungen zur Sicherung der Erreichbarkeit Bürens. Hier steht der Kfz-Verkehr neben übergeordneten ÖPNV-Verbindungen im Fokus. Im interkommunalen sowie ortschafts-verbindenden Kontext soll neben der grundsätzlichen Vorhaltung von geeigneten Verbindungsmöglichkeiten vor allem die Verkehrssicherheit, die Ermöglichung von Mobilitätsalternativen (ÖPNV und Radverkehr) und in bebauten Bereichen die Verträglichkeit (Lärm, Luftschadstoffe) der Verkehre im Vordergrund stehen. Für die kleinräumige Ebene der Innenstadt bzw. der Ortschaften sind emissionsarme/-freie Verkehrsangebote prioritär zu behandeln und der Kfz-Verkehr möglichst verträglich zu implementieren. Je kleinteiliger die Ebene wird, desto eher werden aufgrund des vorherrschenden Status Quo Zielkonflikte und Widerstände auftreten. Dabei stehen dann Aspekte wie hohe Geschwindigkeiten, Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten oder auch verfügbarer Parkraum im öffentlichen Straßenraum anderen Zielen wie beispielsweise die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Minderung von Luftschadstoff- und Lärmemissionen oder auch Flächenansprüchen für sicheren und komfortablen Fuß- und Radverkehr sowie Aufenthaltsqualitäten gegenüber. Im Abwägungsvorgang ist der jeweilige Einzelfall und die Funktion des Straßenraums zu berücksichtigen, wenngleich die grundsätzliche Priorität stärker im Bereich des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV liegen soll. Die auftretenden Zielkonflikte und Widerstände gilt es entsprechend zu moderieren.

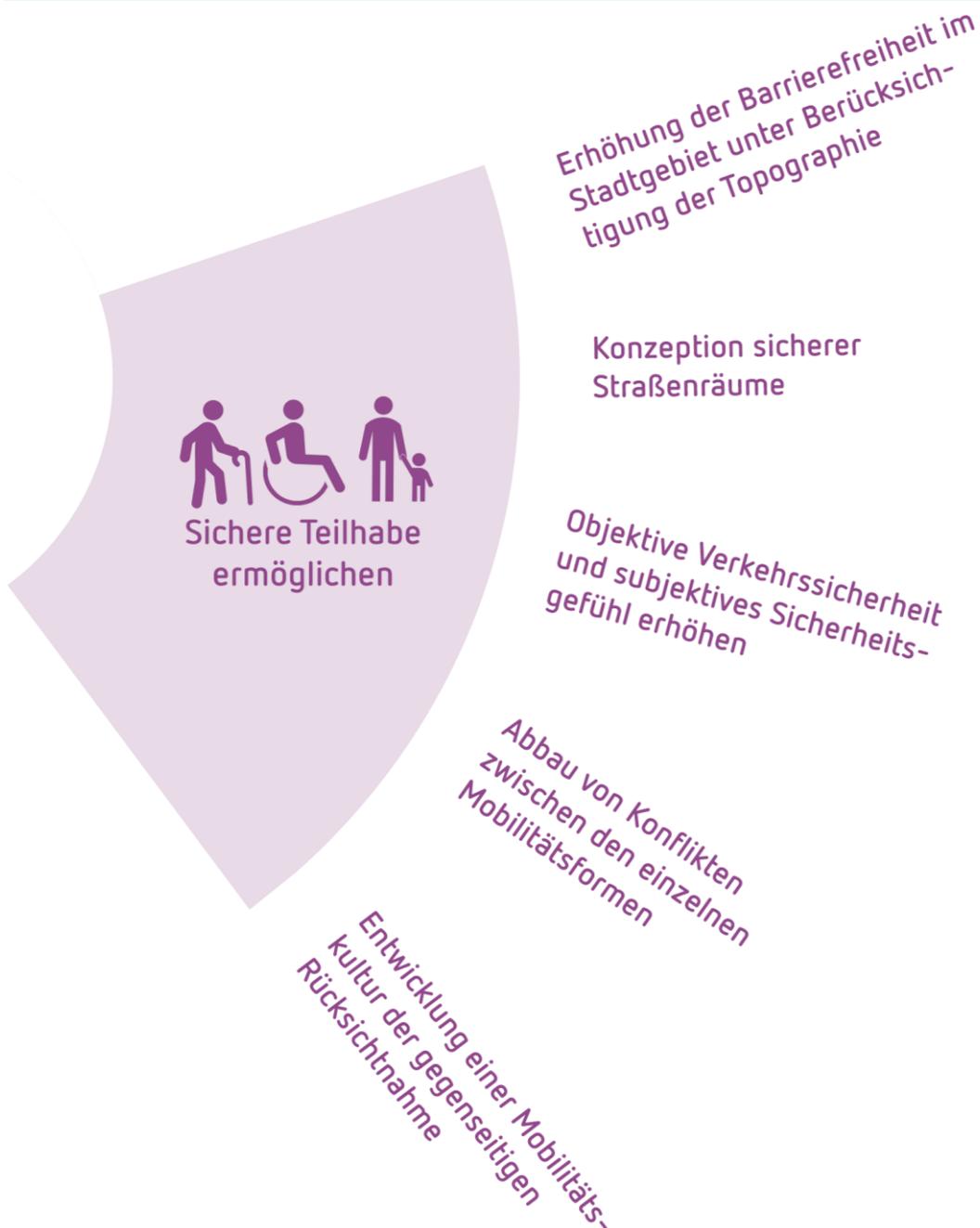
2.3 Sichere Teilhabe ermöglichen

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und Voraussetzung, um am gesellschaftlichen Leben zu partizipieren. Daher sind Sicherstellung und Förderung von eigenständiger Mobilität für Alle vordergründige Ziele der Stadt Büren. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund sich verändernder demographischer Rahmenbedingungen und der Topographie Bürens zu berücksichtigen. Übergeordnet ist hier sicherlich die Barrierefreiheit des öffentlichen Raums das Ziel, welches sowohl temporär oder permanent mobilitätseingeschränkten Personen als auch der sonstigen Bevölkerung zugutekommt.

Ein weiterer Fokus stellt die Verkehrssicherheit in Büren dar. Die Bestandsanalyse und insbesondere der Online-Dialog haben in diesem Zusammenhang gezeigt, dass einerseits Bereiche mit Verkehrssicherheitsdefiziten bestehen. Andererseits konnte über Einschätzungen der Teilnehmenden des Online-Dialogs festgestellt werden, dass in Bereichen des Stadtgebiets vor allem das subjektive Sicherheitsempfinden im Straßenverkehr ein Hemmnis zur Nutzung bestimmter Mobilitätsformen (insb. Fuß- und Radverkehr) darstellt. Bei Betrachtung der Verkehrssicherheit ist die subjektiv empfundene Sicherheit ebenso bedeutsam wie tatsächliche Unfallereignisse. Des Weiteren führen räumliche Konflikte zwischen den Verkehrsträgern oft zu Einschränkungen in der gefühlten und tatsächlichen Sicherheit. Beispielsweise entstehen durch die geteilte Nutzung von Verkehrsflächen für unterschiedliche Verkehrsmittel Unsicherheiten, die dazu führen können, dass bestimmte Straßenabschnitte bzw. Verkehrsmittel gemieden werden.

Mit dem übergeordneten Ziel „Sichere Teilhabe ermöglichen“ werden die Aspekte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie Verkehrssicherheit angesprochen und miteinander in Verbindung gesetzt. Die topographischen Voraussetzungen Bürens stellt die Herstellung von Barrierefreiheit aufgrund teilweise starker Steigungen vor besondere Herausforderungen, da nicht alle Menschen überhaupt in der Lage sind diese zu bewältigen. Dementsprechend ist dies bei Umsetzungen zur Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit kann durch Umgestaltung von Straßenräumen, den Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen und auch durch die Entwicklung einer neuen Mobilitätskultur, die auf gegenseitiger Rücksichtnahme basiert, verbessert werden. Das soll insgesamt dazu beitragen, dass weniger Unsicherheit und Stress im Verkehr sowie auch weniger Einschränkungen in der Wahl der Mobilitätsform bestehen.

Abbildung 5: inhaltliche Ziele des übergeordneten Ziels „Sichere Teilhabe ermöglichen“



Die dargestellten inhaltlichen Ziele werden im Folgenden mit weiterführenden Informationen versehen, um neben einem besseren Verständnis der grundsätzlichen Zielrichtung auch auf damit einhergehende Konsequenzen sowie möglich Zielkonflikte hinzuweisen:

- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Erhöhung der Barrierefreiheit im Stadtgebiet unter Berücksichtigung der Topographie“** ist der Fokus auf die Barrierefreiheit als Grundbedingung für Mobilität gelegt. Dies betrifft nicht nur offensichtlich in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen (Rollstuhlfahrer:innen, Gehbehinderte, Sehbehinderte, etc.) sondern auch ältere Menschen, die beispielsweise auf regelmäßige Ruhe-/Sitzmöglichkeiten angewiesen sind sowie Personen, die in Begleitung, mit Kinderwägen, Gepäck oder Einkäufen unterwegs und durch diese in ihrer Mobilität eingeschränkt werden. Generell kommt eine Barrierefreiheit der Verkehrswege, von Bussen und weiteren öffentlichen Verkehrsmitteln allen Menschen zugute. Dazu zählt auch, dass Höhenunterschiede sowie natürliche und bauliche Barrieren wie die Alme oder große Straßeninfrastrukturen möglichst einfach überwunden werden können. Dies sichert allen Menschen in Büren die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und verbessert die jeweilige Wahlfreiheit in der Mobilitätsform.
- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Konzeption sicherer Straßenräume“** geht einher, dass die Verkehrssicherheit bei anstehenden Umgestaltungs- oder Neubaumaßnahmen prioritär berücksichtigt wird. Dies ist einerseits im Rahmen der eigentlichen Planung einzubeziehen und kann insbesondere durch so genannte Sicherheitsaudits für Maßnahmen im Bestand sowie im Neubau maßgeblich unterstützt werden. In Sicherheitsaudits werden die konzeptionierten Planungen unabhängig überprüft und entsprechende Auffälligkeiten herausgearbeitet. Ein prioritärer Einbezug der Verkehrssicherheit kann sich auch im Bestand eignen. Auch hier kann über ein Sicherheitsaudit eine Beurteilung der bestehenden Situation erfolgen und potenziell festgestellt Mängel im Nachgang behoben werden.
- Das inhaltliche Ziel **„Objektive Verkehrssicherheit & subjektives Sicherheitsgefühl erhöhen“** vereint zwei relevante Aspekte der Verkehrssicherheitsarbeit. Einerseits besteht im Zusammenhang mit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit das nationale Ziel die „Vision Zero“ zu erreichen. Darunter wird die kontinuierliche Reduktion der Unfallzahlen- und -schwere verstanden, die dazu führen soll, dass durch Mobilität keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr zu beklagen sind. Dies ist wie die Analyse der Unfallzahlen gezeigt hat in Büren noch nicht der Fall. Neben der objektiven Verkehrssicherheit, die anhand der Unfallzahlen und -schwere bemessen werden kann, ist das subjektive Sicherheitsgefühl ein wichtiger Faktor für die Verkehrsteilnehmenden. Das gilt beispielsweise für Kinder, die auf sichere Schul- und Freizeitwege angewiesen sind, für Senior:innen, die z.T. aufgrund kognitiver oder körperlicher Beeinträchtigungen eingeschränkt sind, aber genauso geschlechterspezifisch („Angsträume“) und generell für alle Menschen. Verbunden mit der Zielsetzung soll hier darauf hingewirkt werden, dass Mobilitätsentscheidungen möglichst nicht mehr aufgrund eines subjektiven Unsicherheitsgefühls getroffen werden.
- Das inhaltliche Ziel **„Abbau von Konflikten zwischen den einzelnen Mobilitätsformen“** soll dazu beitragen, dass die Bürener Bevölkerung unabhängig vom Alter, körperlichem Zustand, Geschlecht, Herkunft, sozialer Schicht, eigenständig, selbstbestimmt und sicher mit dem jeweils passenden Verkehrsmittel mobil sein kann. Mit erhöhtem Aufkommen von Mobilitätsalternativen zum Auto häufen sich auch die Konflikte, die im Straßen- und Seitenraum entstehen. Hier gilt es klare, intuitive Regelungen für die verschiedenen Verkehrsarten einzuführen, zu kommunizieren, vorzuleben und diese letztlich auch durchzusetzen.
- Mit dem Ziel **„Entwicklung einer Mobilitätskultur der gegenseitigen Rücksichtnahme“** soll ein entspannteres Miteinander im Bürener Mobilitätsgeschehen erreicht werden. Von gegenseitiger Rücksichtnahme profitieren letztlich alle Verkehrsteilnehmenden, da sich

das subjektive Sicherheitsgefühl verbessert, objektiv weniger Unfälle geschehen und selbstständige Mobilität gefördert wird. Die gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmenden ist auch in § 1 der Straßenverkehrsordnung¹ festgelegt und kann über Kampagnen- und Kommunikationsarbeit gefördert werden.

Fazit

Zur Förderung der Barrierefreiheit sowie der Verkehrssicherheit sind Flächen erforderlich. Konsequenz der unter dem Ziel „Sichere Teilhabe ermöglichen“ dargelegten inhaltlichen Ziele ist es daher, dass es bei entsprechenden Umgestaltungen zu einer Flächenumverteilung kommt. Dabei stehen dann Aspekte wie hohe Geschwindigkeiten, Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten oder auch verfügbarer Parkraum im öffentlichen Straßenraum anderen Zielen wie beispielsweise barrierefreien Querungsmöglichkeiten, ausreichende Gehwegbreiten, verkehrssicheren und konfliktarmen Straßenräumen gegenüber. Im Abwägungsvorgang ist der jeweilige Einzelfall und die Funktion des Straßenraums zu berücksichtigen, wenngleich die grundsätzliche Priorität stärker im Bereich der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit liegen soll. Auftretende Widerstände und Zielkonflikte gilt es entsprechend zu moderieren.

2.4 Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken

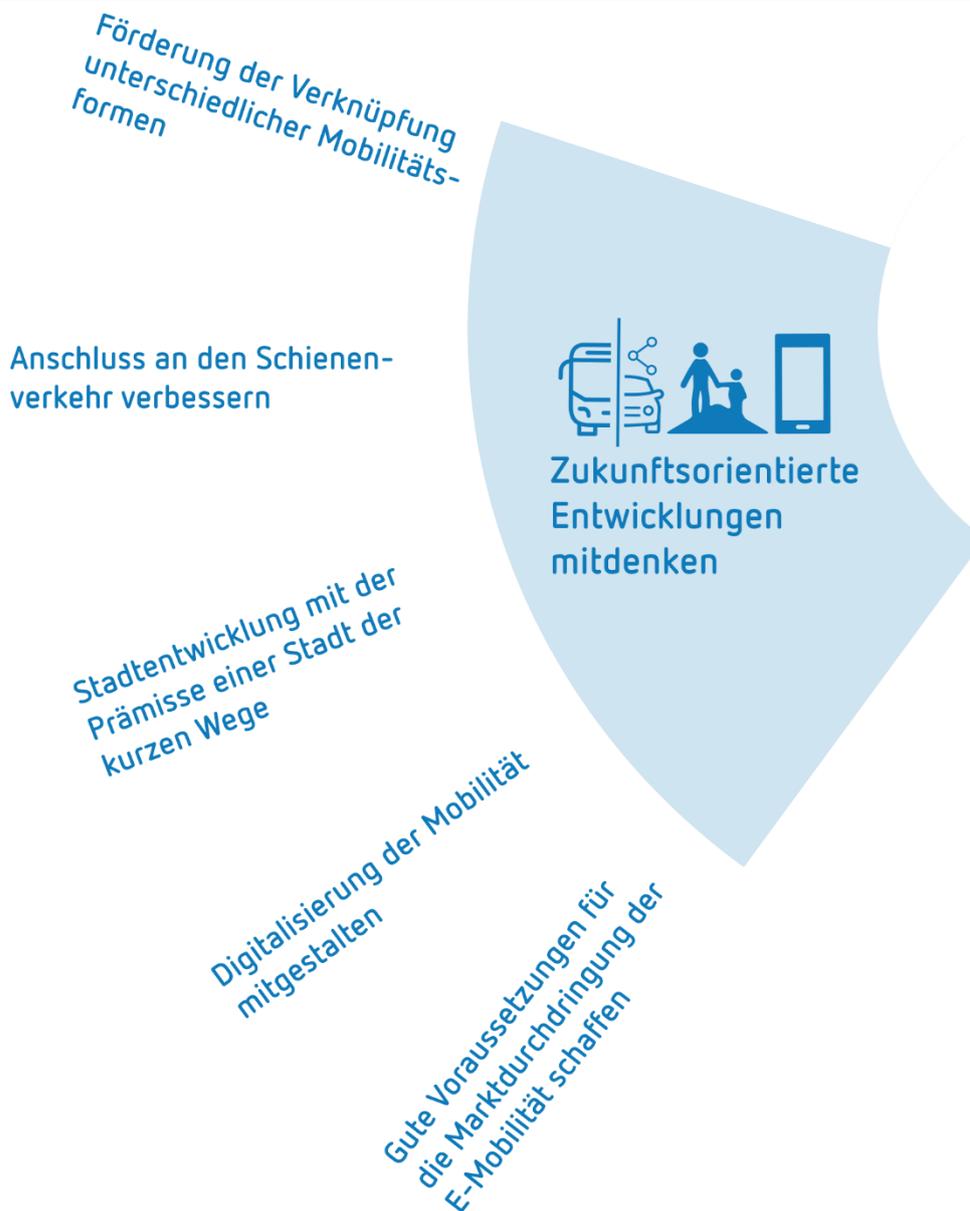
Mobilität ist seit einigen Jahren in einem Prozess des Wandels eingetreten. Auf der einen Seite wächst die Rolle der E-Mobilität in den Bereichen Kfz- und Radverkehr bzw. Mikromobilität (z. B. E-Tretroller) sowie auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs immer stärker. Auf der anderen Seite gewinnt das Prinzip „Nutzen statt besitzen“ zunehmend an Bedeutung, wodurch Sharing-Angebote unterschiedlicher Mobilitätsformen aufkommen. Darüber hinaus wird umwelt- und klimabewusstes Mobilitätsverhalten von mehr Menschen in ihren Alltag integriert. Daraus resultiert, dass monomodale, also auf eine Mobilitätsform fokussierte Mobilität, vermehrt einer inter- und multimodalen Herangehensweise an Mobilität, also die Kombination verschiedener Mobilitätsformen auf einem Weg bzw. im Tages- oder Wochenverlauf, weicht. Des Weiteren bestehen mit der digitalen Transformation des gesellschaftlichen Lebens und der technisch weiter fortschreitenden Entwicklung der Automatisierung von Verkehrsabläufen (teilautonomes bis autonomes Fahren) sowie dem neusten Trend der künstlichen Intelligenz weitere Entwicklungsperspektiven, die Einfluss auf die zukünftige Mobilität haben werden. Von anderen disruptiven Entwicklungen, die in den zeitlichen Horizont des Mobilitätskonzepts fallen, wissen wir derzeit vielleicht noch gar nicht. Zukünftig werden Teile der Bevölkerung weiterhin auf ein privates Kfz angewiesen sein, dennoch gilt es die bereits vorhandenen als auch die absehbaren aber noch nicht marktreifen Trends in die Ausrichtung des Integrierten Mobilitätskonzepts einzubeziehen.

Mit dem übergeordneten Ziel „Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken“ sollen die Voraussetzungen für den Einbezug relevanter Zukunftsthemen in das Mobilitätsgeschehen der Stadt Büren geschaffen werden. Dazu gehört gute Voraussetzungen für die weitere Marktdurchdringung der E-Mobilität zu schaffen, für die Digitalisierung der Mobilität offen zu sein und diese mitzugestalten

¹ § 1 Abs. 2 StVO: Wer am Verkehr teilnimmt, hat sich so zu verhalten, dass kein Anderer geschädigt, gefährdet oder mehr, als nach den Umständen unvermeidbar, behindert oder belästigt wird.

und im Stadtgebiet Verknüpfungspunkte für verschiedene Mobilitätsangebote und -dienstleistungen aufzubauen, um inter- und multimodale Mobilität zu fördern. Darüber hinaus ist die Verbesserung des Anschlusses an den Schienenverkehr vorzusehen. Hinzu kommt das Thema Mobilität auch in weitere Planungsaufgaben einzubeziehen und beispielsweise bei Entwicklungsvorhaben gute Fuß- und Radverkehrsinfrastrukturen und den Anschluss an den öffentlichen Verkehr einzuplanen. Dabei spielt auch die Prämisse der Entwicklung Bürens als Stadt der kurzen Wege eine Rolle.

Abbildung 6: inhaltliche Ziele des übergeordneten Ziels „Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken“



Die dargestellten inhaltlichen Ziele werden im Folgenden mit weiterführenden Informationen versehen, um neben einem besseren Verständnis der grundsätzlichen Zielrichtung auch auf damit einhergehende Konsequenzen sowie möglich Zielkonflikte hinzuweisen:

- Das inhaltliche Ziel „**Förderung der Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen**“ hat den Hintergrund, dass sich einige, vor allem längere Wege, am besten mit der Kombination aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln bewältigen lassen. So kann jedes Verkehrs-

mittel als Teil der Wegekette seine individuellen Stärken ausspielen. Auch geteilte Mobilität (z.B. Carsharing, Bikesharing) kann zukünftig ein größerer Bestandteil von Mobilitätsketten werden oder auch auf bestimmten Wegen ein Ersatz zum eigenen Auto oder für den Zweit- oder Drittwagen sein. Voraussetzung hierfür ist, dass Mobilitäts- und Sharingangebote ausgebaut sowie besser physisch miteinander vernetzt werden. Zusammen mit einer verstärkten Digitalisierung entsteht so ein vielfältiges, vernetztes und aufeinander abgestimmtes Mobilitätsangebot.

- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Anschluss an den Schienenverkehr verbessern“** verbunden ist die Tatsache, dass in Büren derzeit kein direkter Anschluss an den Schienenverkehr besteht. Unabhängig von der Machbarkeitsstudie zur Almetalbahn, steht hier im Fokus die Anbindung an den Schienenverkehr zu optimieren. Dabei ist insbesondere die Verbindung zum Bahnhof Geseke zu nennen, die von Büren aus schnell zu erreichen ist. Neben Maßnahmen, die das Bürener Stadtgebiet betreffen ist hier auch eine Verständigung und Abstimmung mit der Stadt Geseke wichtig.
- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Stadtentwicklung mit der Prämisse einer Stadt der kurzen Wege“** ist verbunden, dass neben der Mobilitätsplanung auch die Stadtentwicklung darauf auszurichten ist, dass die Menschen in Büren in ihrem Wohnumfeld einen möglichst großen Anteil ihrer alltäglichen Wege nahmobil also zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen können. Dies äußert sich beispielsweise darin, dass neue Entwicklungsprojekte unter Berücksichtigung der Ziele des Integrierten Mobilitätskonzepts konzeptioniert werden und eine stetige Abstimmung zwischen den betroffenen Abteilungen der Stadtverwaltung eingerichtet wird. Auch das Thema Stellplätze und deren Platzierung im privaten, öffentlichen oder halböffentlichen Raum (z.B. in Quartiersgaragen) ist hierbei mitzudenken.
- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Digitalisierung der Mobilität mitgestalten“** sollen geeignete digitalen Neuerungen und Trends in die Bürener Mobilitätsangebote integriert werden. Mobilität soll vielfältig sein und für alle Ziele und Wegezwecke das passende Verkehrsmittel anbieten. Mobilität soll somit verstärkt eine Serviceleistung sein. Dazu bedarf es eines Ausbaus der verschiedenen Mobilitätsangebote, einer physischen Vernetzung dieser und Möglichkeiten sich einfach und übergreifend über die Mobilitätsangebote zu informieren und diese zu buchen. Darüber hinaus sind digitale Tools auch für die Verkehrsüberwachung oder zu Steuerung bzw. Lenkung von Verkehr einzubeziehen.
- Das inhaltliche Ziel **„Gute Voraussetzungen für die Marktdurchdringung der E-Mobilität schaffen“** zielt darauf ab den nationalen und internationalen Trend der Antriebswende in Büren nicht reaktiv, sondern aktiv anzugehen. Eine Verbreitung von emissionsarmen Antriebsformen sollte kommunal unterstützt werden. Dies sollte vor allem durch die Verbesserung der Rahmenbedingungen (Versorgungssicherheit mit erforderlicher Energie und entsprechender Lademöglichkeiten) geschehen. Eine möglichst emissionsarme oder ggf. auch emissionsfreie Mobilität ist mit elektrisch betriebenen/unterstützten bzw. wasserstoffbasierten Antrieben erst mittel- bis langfristig möglich (u.a. abhängig vom Anteil erneuerbarer Energien an der Stromgewinnung, vom Herstellungsprozess der Batterien und Kraftstoffe, etc.) und eine alleinige Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsarme Antriebe wird Konflikte um Flächen und zwischen den Verkehrsarten nicht lösen können. Daher ist eine schrittweise Marktdurchdringung von alternativen Antriebsformen als ein Baustein einer klimafreundlichen Mobilitätswende anzusehen.

Fazit

Konsequenz der unter dem Ziel „Zukunftsorientierte Entwicklung mitdenken“ dargelegten inhaltlichen Ziele ist es, dass das Thema der zukünftigen Mobilität und demnach aller im Zielkonzept aufgeführten Ziele in vielfältiger Weise in das planerische Handeln und Denken der Verantwortlichen integriert wird. Mobilität hat zahlreiche Anknüpfungspunkte im Alltag von Entscheidungsträger:innen in Politik und Verwaltung und über diese soll auch die Bürener Bevölkerung immer mehr mit den Zielsetzungen vertraut gemacht und über Mobilitätsangebote informiert werden. Auch in diesem Zusammenhang können aufgrund des vorherrschenden Status Quo Zielkonflikte und Widerstände auftreten. Dabei stehen dann Aspekte wie hohe Geschwindigkeiten, Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten oder auch verfügbarer Parkraum im öffentlichen Straßenraum anderen Zielen zur qualitätsvollen Erschließung für den Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV durch komfortable Gehwegbreiten, barrierefreien Querungsmöglichkeiten, sicherer Führungsformen und konfliktarmer Integration im Straßenraum gegenüber. Im Abwägungsvorgang ist der jeweilige Einzelfall und die Funktion des Straßenraums zu berücksichtigen, wenngleich die Priorität stärker im Bereich des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV liegen soll. Die auftretenden Zielkonflikte und Widerstände gilt es entsprechend zu moderieren.

2.5 Lebenswerten Stadtraum entwickeln

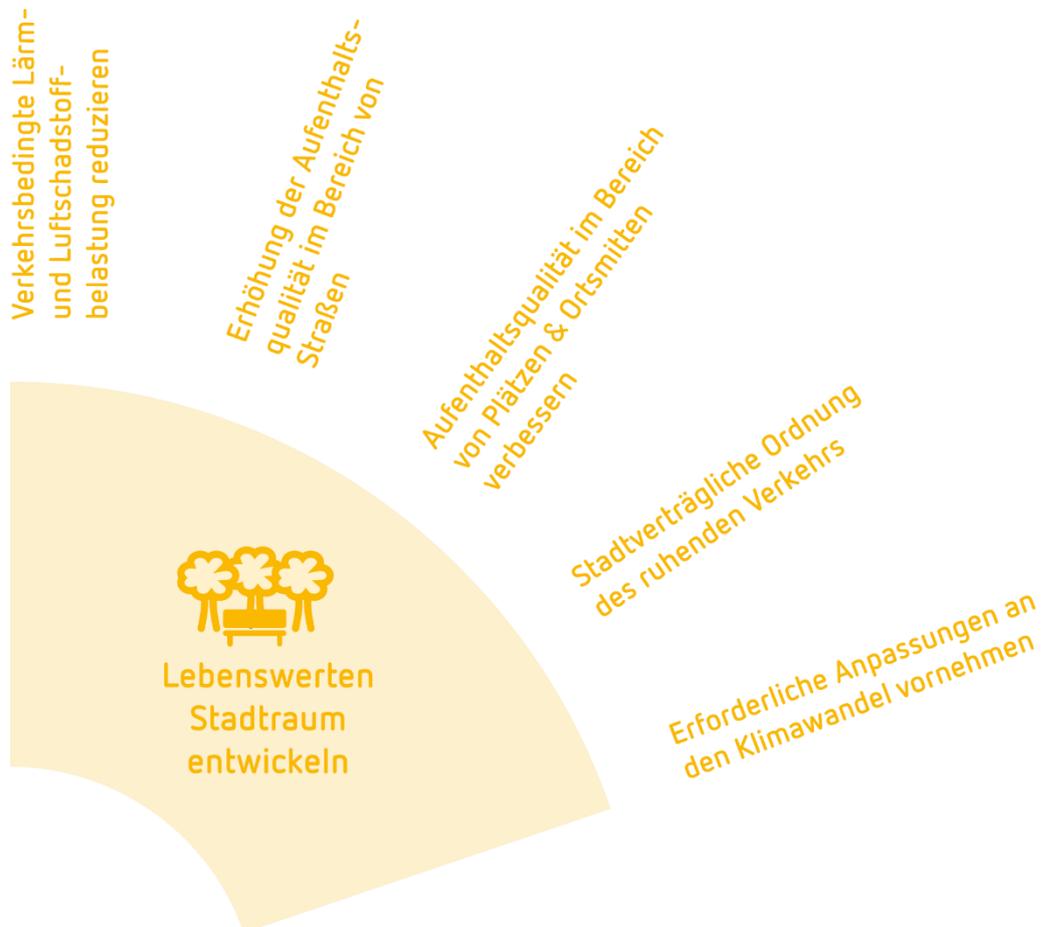
Das Gestalten von lebenswerten Stadträumen ist ein bedeutender Schritt hin zu einer nachhaltigen und lebenswerten Kommune. Die Stadt Büren ist ein wichtiger Wohnstandort im Einzugsbereich von Paderborn und soll dies auch bleiben. Daher ist es ein wichtiges Ziel, Büren als Stadt hoher Lebensqualität zu gestalten. Lebensqualität ist ein subjektiver Eindruck, dennoch lassen sich einige Merkmale hoher Lebensqualität feststellen, die mit Mobilität einhergehen: attraktive und sichere öffentliche Räume, Möglichkeiten für Aufenthalt und zum Verweilen oder gute Erreichbarkeit von Zielen der Freizeitgestaltung.

Die Lebensqualität in einer Stadt, ist eng mit der Gestaltung des öffentlichen Raums verbunden. Der dänische Architekt Jan Gehl prägte im Zusammenhang mit der Lebensqualität von Städten das Zitat „Es gibt einen sehr simplen Anhaltspunkt. Schauen Sie, wie viele Kinder und alte Menschen auf Straßen und Plätzen unterwegs sind. Das ist ein ziemlich zuverlässiger Indikator.“ Straßen, die für den Menschen und nicht vordergründig für Autos gestaltet sind, laden zum zu Fuß gehen, Verweilen und zum Fahrradfahren ein und sind dadurch belebter. Straßenräume, die den Fokus auf das Auto legen bewirken das Gegenteil und werden nur durchfahren, da Lärm, hohe Geschwindigkeiten und fehlende Verkehrssicherheit konträr zu den Ansprüchen von zu Fuß Gehenden und Radfahrenden stehen und auch die Aufenthalts- und Verweilfunktion beeinträchtigt wird.

Mit dem übergeordneten Ziel „Lebenswerten Stadtraum entwickeln“ sollen insbesondere die Themen Aufenthaltsqualität und Gestaltung des öffentlichen Raums in Büren angegangen werden. Dazu sollen im Stadtgebiet insgesamt sowie in besonders sensiblen Bereich wie beispielsweise der Innenstadt oder den Ortschaften mit Verkehr einhergehende Lärm- und Luftschadstoffemissionen reduziert werden. Um die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zu verbessern sind auch Umgestaltungen an Straßenräumen denkbar, die oftmals mit einer Ordnung des ruhenden Verkehrs

oder ggf. mit einer Reduzierung von derzeit vom ruhenden Verkehr genutzten Flächen im öffentlichen Straßenraum einhergeht. Hier sowie im Bereich von Plätzen sind außerdem Themen wie Begrünung, Schaffung von Sitz- und Spielmöglichkeiten und angesichts des fortschreitenden Klimawandels auch Anpassungen des öffentlichen Raums an diesen vorzunehmen (z. B. Verschattung, Trinkwasser).

Abbildung 7: inhaltliche Ziele des übergeordneten Ziels „Lebenswerten Stadtraum entwickeln“



Die dargestellten inhaltlichen Ziele werden im Folgenden mit weiterführenden Informationen versehen, um neben einem besseren Verständnis der grundsätzlichen Zielrichtung auch auf damit einhergehende Konsequenzen sowie möglich Zielkonflikte hinzuweisen:

- Das inhaltliche Ziel **„Verkehrsbedingte Lärm- & Luftschadstoffbelastung reduzieren“** sieht eine Minimierung der Umweltbelastungen und Emissionen (z.B. weniger Flächenverbrauch durch Verkehr und Mobilität, Minimierung von Lärm und Schadstoffemissionen) vor. Dies hat auch Synergien zu weiteren Planungen (z.B. Lärmaktionsplanung). Darüber hinaus ist hiermit die Verbreitung emissionsarmer Antriebsformen im Kfz-Verkehr sowie eine nachhaltige Verringerung der Kfz-Verkehre gemeint. Zusätzlich können auch Tempo-reduzierungen einfließen.
- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßen“** ist verbunden, dass ein attraktiver öffentlicher Raum eine möglichst hohe Aufenthaltsqualität voraussetzt. Diese ist aber nicht nur für typische Aufenthaltsqualitäten (Sitzen, Verweilen, Spielen, Unterhaltungen, etc.) wichtig, sondern auch für den Fußverkehr als Verkehrsart.

Fußgänger:innen nehmen den öffentlichen Raum aufgrund ihrer geringen Geschwindigkeit wesentlich intensiver wahr als andere Verkehrsteilnehmer:innen, sodass Aufenthaltsqualität zugleich Fußverkehrsförderung und somit im innerstädtischen Bereich auch Einzelhandelsförderung ist.

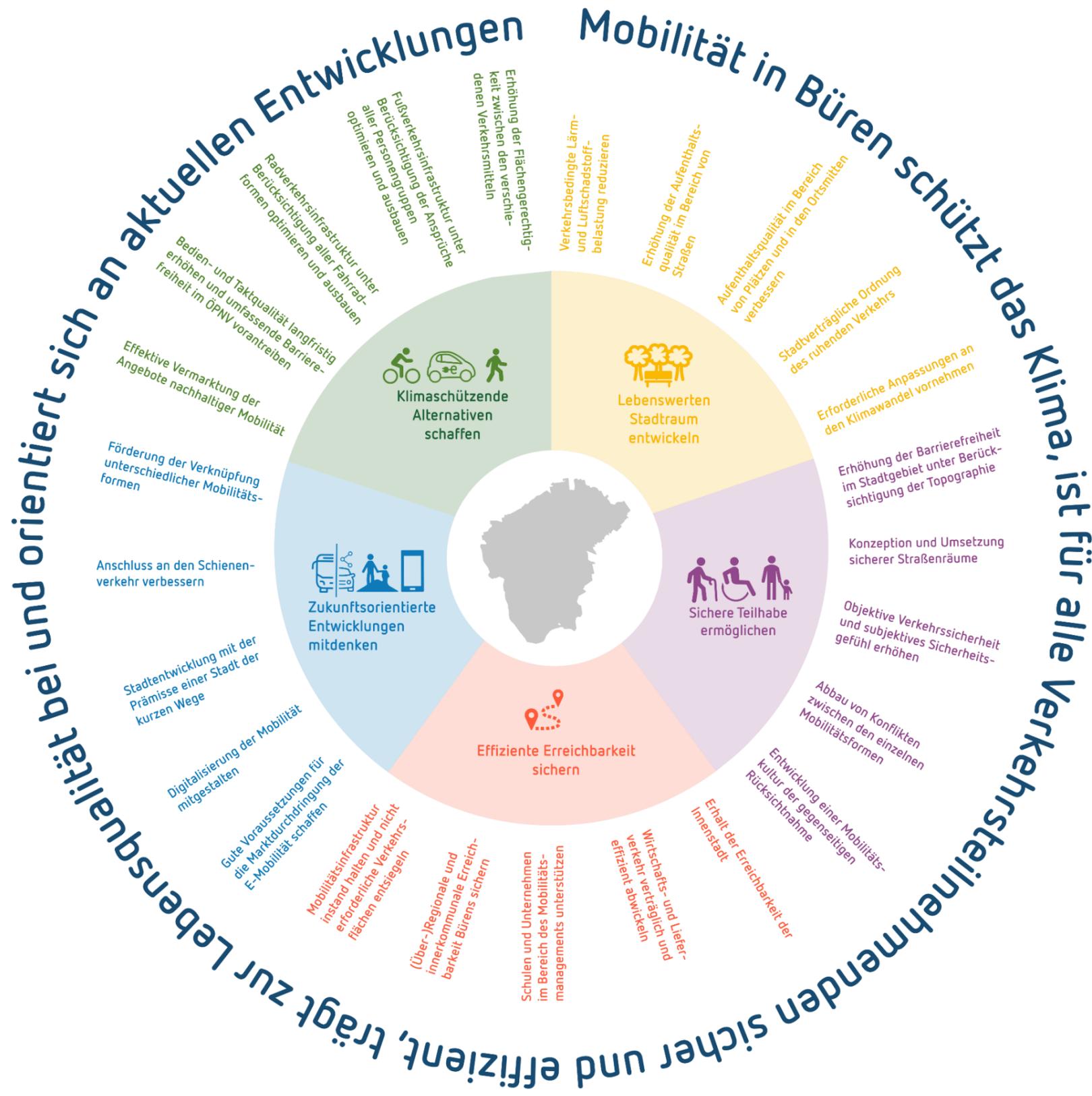
- Das inhaltliche Ziel **„Aufenthaltsqualität im Bereich von Plätzen & Ortsmitten verbessern“** zielt darauf ab, dass bereits vorhandene Aufenthaltsräume (z.B. Marktplatz, Almeuenuenpark, etc.) weiter qualifiziert werden und durch die attraktive Verbindung dieser untereinander weitere Aufenthaltsräume hinzukommen. So können im Bürener Zentrum sowie in den Ortschaften neue Aufenthaltsqualitäten entstehen und durch attraktive, ggf. straßenunabhängige Verbindungen wird die Nahmobilität als Faktor der Stadt der kurzen Wege gefördert.
- Das inhaltliche Ziel **„Stadtverträgliche Ordnung des ruhenden Verkehrs“** verfolgt den Ansatz, dass der ruhende Verkehr eine wesentliche Stellschraube im Bürener Mobilitätsgeschehen darstellt. Die entsprechende Relevanz hat nicht nur die gutachterliche Bestandsanalyse, sondern auch der öffentliche Ideenmelder gezeigt. Darüber hinaus stellt der ruhende Verkehr bei einem großen Teil verkehrsplanerischer Projekte einen erheblichen Konfliktpunkt dar. Zahlreiche Bürener Straßenräume werden stark als Parkraum nachgefragt. Insbesondere halbseitiges Gehwegparken stellt immer wieder einen Konfliktpunkt dar. Dies betrifft einerseits die sichere und flüssige Abwicklung des fließenden Kfz-Verkehrs. Andererseits nimmt der ruhende Verkehr erhebliche Flächen des Seitenraums in Anspruch. Des Weiteren ist halbseitiges Gehwegparken ein wesentlicher Bestandteil des wohnstandortnahen Parkens und vielen Anwohnenden entsprechend wichtig. In diesem Zusammenhang gilt es eine stadtweite Strategie zu finden, der als Kompromisslösung alle beteiligten Akteure etwas Positives abgewinnen können. Letztlich ist hierbei festzuhalten, dass mit dem Plan der Stadt die Mobilitätswende zu schaffen auch Veränderungen herbeigeführt werden müssen, die zunächst nicht von allen positiv gewertet werden. Dies gilt es auszuhalten und mit den jeweiligen Gewinnen dagegen zu argumentieren.
- Mit dem inhaltlichen Ziel **„Erforderliche Anpassungen an den Klimawandel vornehmen“** wird die klimafreundliche und klimaangepasste Gestaltung des öffentlichen Raums (Plätze, Wege, Straßenräume, etc.) gefördert. Diese setzt auf eine Verbesserung des Mikroklimas (Grüngestaltung, Versickerungsflächen, Entsiegelung, etc.) und eine Klimaanpassung (Verwendung heller Materialien zur Verringerung der Hitzebildung, Berücksichtigung von Starkregenereignissen in der Stadt- und Verkehrsplanung, Verschattung von Aufenthaltsräumen, öffentliche Trinkwasserbrunnen, etc.) und soll insgesamt dazu beitragen, dass die Menschen in Büren ihre Mobilität weiterhin selbstbestimmt und aktiv organisieren können.

Fazit

Konsequenz der unter dem Ziel „Lebenswerten Stadtraum entwickeln“ dargelegten inhaltlichen Ziele ist, dass Ansprüche an Aufenthaltsqualität in der Stadt gegenüber den Ansprüchen des ruhenden und fließenden Verkehrs stärker als bisher zu priorisieren sind. Daraus folgt, dass bei Neuplanungen oder Umgestaltungen i.d.R. der Kfz-Verkehr Flächen abgeben bzw. auf diese verzichten muss. Dabei stehen dann Aspekte wie hohe Geschwindigkeiten, Leistungsfähigkeit an Knotenpunkten oder auch verfügbarer Parkraum im öffentlichen Straßenraum anderen Zielen wie beispielsweise die Erhöhung der Aufenthaltsqualität, der Verkehrssicherheit, die Minderung von Luftschadstoff- und Lärmemissionen oder auch Flächenansprüchen erforderliche Anpassungen von Straßenräumen an den Klimawandel gegenüber. Im Abwägungsvorgang ist der jeweilige Einzelfall und die Funktion des Straßenraums zu berücksichtigen, wengleich die grundsätzliche Priorität stärker im

Bereich des Fußverkehrs sowie der Aufenthaltsqualität liegen soll. Dies ist jedoch sicherlich auch vom jeweiligen Einzelfall und der jeweiligen Funktion des Straßenraums abhängig. Dabei werden aufgrund des vorherrschenden Status Quo Zielkonflikte und Widerstände nicht zu vermeiden sein. Diese gilt es entsprechend zu moderieren.

Abbildung 8: Zielsystem zum Integrierten Mobilitätskonzept für die Stadt Büren



3 Leitindikatoren und Zielrichtungen

Anhand von Leitindikatoren soll die regelmäßige Überprüfbarkeit des Integrierten Mobilitätskonzepts und seiner implementierten Ziele gewährleistet und der Maßnahmenfortschritt bzw. die Maßnahmenwirkung nach Umsetzung in jeweils festgelegten Abständen überprüft werden. Die im Folgenden dargestellten Leitindikatoren und Zielrichtungen sind zusätzlich zum Zielkonzept ein Maßstab für die Ausarbeitung der Maßnahmen. Da zum jetzigen Zeitpunkt die Festlegung konkreter Zielwerte schwierig und kaum prognostizierbar erscheint, wurde i.d.R. mit qualitativen Zielrichtungen gearbeitet.

Um die Komplexität zu verringern sind die Leitindikatoren und Zielrichtungen auf den Zielhorizont 2035 – 2040 ausgelegt worden. Notwendige Zwischenschritte werden im weiteren Ausarbeitungsprozess des Integrierten Mobilitätskonzepts (z.B. im Rahmen der Maßnahmen bzw. im Rahmen des Evaluationskonzepts) definiert. Wichtig ist auch, dass einige Ziele (bzw. zugehörige Maßnahmen) nicht allein durch die Stadt Büren oder das Integrierte Mobilitätskonzept beeinflusst werden können (z.B. Lärmemissionen entlang übergeordneter Straßen). Sowohl das Integrierte Mobilitätskonzept als auch weitere Planwerke (z.B. der Lärmaktionsplan) sind für die Stadt Büren aber eine Grundlage, um zuständige übergeordnete Behörden auf Handlungsbedarfe aufmerksam zu machen und können diesen gegenüber eine Argumentationshilfe darstellen.

3.1 Leitindikatoren & deren Zielrichtung

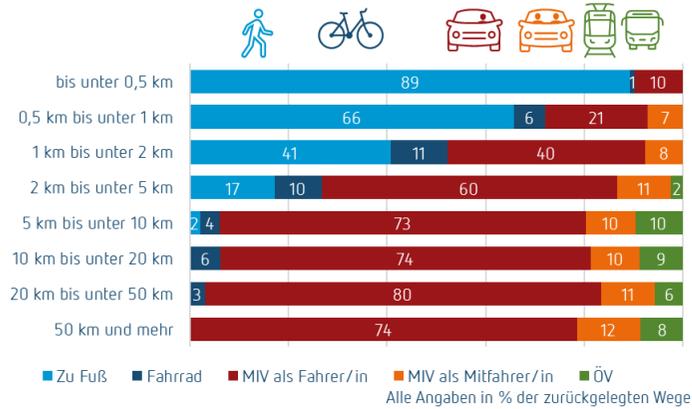
Ein zentraler Leitindikator für alle übergeordneten Ziele des Zielkonzepts ist der Modal Split. Dieser zeigt vereinfacht die Verkehrsmittelwahl für alle Wege der Bürener Bevölkerung an². Mit der im Jahr 2023 durchgeführten Haushaltsbefragung liegen für die Stadt Büren aktuelle und differenzierte Auswertungen zum Modal Split vor, sodass neben dem Modal Split nach Wegeaufkommen weitere Verkehrsmittelwahlauswertungen als Leitindikatoren herangezogen werden können. Dazu gehört beispielsweise der Modal Split nach Wegezweck, nach Wegelänge sowie nach Alter. Grundsätzlich ist hier angedacht über die Maßnahmen des IMOK eine Verringerung der Anteile des Kfz-Verkehrs zu erreichen. In den einzelnen Ausprägungen des Leitindikators Modal Split unterscheiden sich die Zielrichtungen jedoch.

² Der Modal Split ist eine vereinfachte und allgemein anerkannte Größe, um das Verkehrsverhalten der Bevölkerung zu beschreiben (und zwischen unterschiedlichen Städten zu vergleichen). Er trifft aber noch keine Aussage über die tatsächliche Verkehrsleistung.

Leitindikator	Ist-Zustand	Zielrichtung																																																					
Modal Split nach Wegeaufkommen	<p>(n=3.399) Alle Angaben in % der zurückgelegten Wege</p>	<ul style="list-style-type: none"> • generelle Verringerung der Anteile des Kfz-Verkehrs • Anteile des Radverkehrs haben großes Ausbaupotenzial (insb. vor dem Hintergrund elektrischer Unterstützung) • Anteile des ÖV ausbauen (OnDemand-Verkehr kann hier ein entscheidender Faktor werden) • MIV-Mitfahrer-Anteile erhöhen & Carsharing als MIV-Mobilitätsform etablieren 																																																					
Modal Split nach Wegezweck	<thead> <tr> <th>Wegezweck (n)</th> <th>Zu Fuß</th> <th>Fahrrad</th> <th>MIV als Fahrer/in</th> <th>MIV als Mitfahrer/in</th> <th>ÖV</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Arbeitsweg (n=849)</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>84</td> <td>4</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Dienstliche Erledigung (n=152)</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>84</td> <td>3</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Ausbildungsweg (n=306)</td> <td>31</td> <td>3</td> <td>21</td> <td>16</td> <td>29</td> </tr> <tr> <td>Private Erledigung (n=504)</td> <td>11</td> <td>3</td> <td>66</td> <td>15</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Einkauf (tägl. Bedarf) (n=482)</td> <td>16</td> <td>7</td> <td>67</td> <td>9</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>Einkauf (langfr. Bedarf) (n=78)</td> <td>14</td> <td>62</td> <td>33</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Freizeitweg (n=748)</td> <td>41</td> <td>12</td> <td>33</td> <td>11</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>Begleitung (n=163)</td> <td>11</td> <td>3</td> <td>80</td> <td>6</td> <td></td> </tr> </tbody>	Wegezweck (n)	Zu Fuß	Fahrrad	MIV als Fahrer/in	MIV als Mitfahrer/in	ÖV	Arbeitsweg (n=849)	5	5	84	4	2	Dienstliche Erledigung (n=152)	2	3	84	3	1	Ausbildungsweg (n=306)	31	3	21	16	29	Private Erledigung (n=504)	11	3	66	15	3	Einkauf (tägl. Bedarf) (n=482)	16	7	67	9	1	Einkauf (langfr. Bedarf) (n=78)	14	62	33			Freizeitweg (n=748)	41	12	33	11	2	Begleitung (n=163)	11	3	80	6	
Wegezweck (n)	Zu Fuß	Fahrrad	MIV als Fahrer/in	MIV als Mitfahrer/in	ÖV																																																		
Arbeitsweg (n=849)	5	5	84	4	2																																																		
Dienstliche Erledigung (n=152)	2	3	84	3	1																																																		
Ausbildungsweg (n=306)	31	3	21	16	29																																																		
Private Erledigung (n=504)	11	3	66	15	3																																																		
Einkauf (tägl. Bedarf) (n=482)	16	7	67	9	1																																																		
Einkauf (langfr. Bedarf) (n=78)	14	62	33																																																				
Freizeitweg (n=748)	41	12	33	11	2																																																		
Begleitung (n=163)	11	3	80	6																																																			

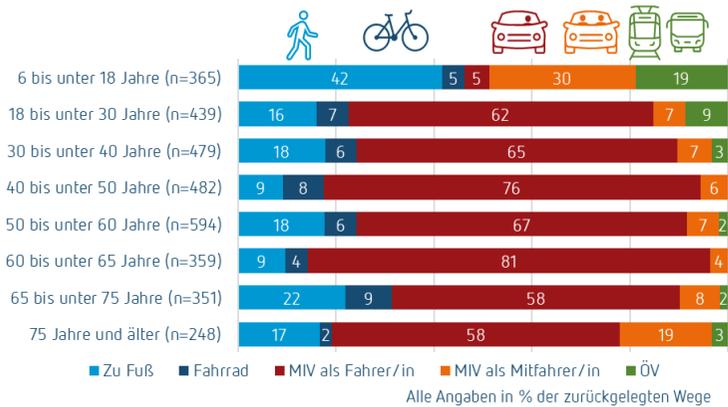
 - Verringerung der Anteile des Kfz-Verkehrs insb. beim Arbeitsweg, bei dienstlichen Erledigungen, bei Begleitwegen, bei Einkäufen des täglichen Bedarfs und bei privaten Erledigungen durch die Schaffung geeigneter MIV-Alternativen - Stärkung der ÖV-Anteile im Bereich der Ausbildung - Stärkung der Radverkehrsanteile bei Freizeitwegen |

Modal Split nach Wegelänge



- Verringerung der Anteile des Kfz-Verkehrs insb. auf Wegen unter 5 km durch die Schaffung geeigneter MIV-Alternativen
- Stärkung der Fußverkehrsanteile auf Wegen von 0,5 bis 2 km
- Stärkung der Radverkehrsanteile auf Wegen von 1 bis 10 km
- Stärkung der ÖV-Anteile auf Wegen über 5 km

Modal Split nach Alter



- Stärkung der Fußverkehrsanteile der 40 – 65-Jährigen
- Stärkung der Radverkehrsanteile der unter 18-Jährigen
- Stärkung der ÖV-Anteile ab 18 Jahren

Nachfolgend sind weitere Leitindikatoren in einer Tabelle zusammengefasst und den jeweiligen übergeordneten Zielen zugeordnet. Einige der Leitindikatoren sind dabei mehreren übergeordneten Zielen zuträglich. Darüber hinaus ist jedem Leitindikator eine Zielrichtung inbegriffen, die im Rahmen der Evaluierung eine quantitative Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Leitindikator ermöglicht.

Die Übersicht der Leitindikatoren wird im Rahmen der Maßnahmenentwicklung um weitere Indikatoren ergänzt, die einzelnen, konkreten Maßnahmen zugeordnet werden können. Das können Indikatoren sein, mit denen ein konkreter Maßnahmenfortschritt (z.B. km/Maßnahme je Jahr, Anzahl umgesetzter Querungshilfen, etc.) bemessen werden kann.

Leitindikator	Ist-Zustand	Zielrichtung	Zielbezug
Anteil klimaneutraler Pkw-Antriebsformen an der Bürener Pkw-Flotte	3,6 % ³	Schnell steigender Anteil klimaneutraler Pkw-Antriebsformen	Klimaschützende Alternativen schaffen Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken
Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV auf relevanten Pendlerachsen	Reisezeitverhältnisse ÖPNV / MIV ⁴ : Paderborn: C Salzkotten: D Geseke: D Lippstadt: D Bad Wünnenberg: F Rüthen: F	übergreifende Verbesserung der Reisezeitverhältnisse auf ein Reisezeitverhältnis von mindestens C („gerade noch konkurrenzfähig, für Wahlfreie nur bedingt eine Alternative“)	Klimaschützende Alternativen schaffen Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken
Anzahl Mobilstationen im Stadtgebiet	0	Aufbau von Verknüpfungspunkten in zentralen Bereichen sowie langfristige Ausweitung auf jede Bürener Ortschaft	Klimaschützende Alternativen schaffen Zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken
Anzahl verunglückte Personen im Jahr	0 Getötete 23 Schwerverletzte	Vision Zero = 0 Tote und 0 Schwerverletzte auf Bürens Straßen und Wegen	Sichere Teilhabe ermöglichen

³ Quelle: KBA-Daten 2023

⁴ Quelle: Bestandsanalyse zum IMOK 2023

	38 Leichtverletzte ⁵		
Anzahl Lärmbe- troffene tag/nacht	<p>L_{DEN} in dB(A) 65 – 69: 120</p> <p>L_{DEN} in dB(A) ab 70: 110</p> <p>L_{Night} in dB(A): 55 – 59: 130</p> <p>L_{Night} in dB(A) ab 60: 120⁶</p>	Nachhaltige Verringerung der Lärmbetroffenheiten tags und nachts	Lebenswerten Stadt- raum entwickeln
Innenstadt: Verhältnis Straßenparkplätze / Parkplätze in Parkie- rungsanlagen	Bislang nicht erhoben		
Fahrradclimatest	Gesamtbewertung: 4,3 ⁷	Verbesserung der Ge- samtnote des Fahr- radclimatest	Klimaschützende Al- ternativen schaffen Lebenswerten Stadt- raum entwickeln

⁵ Quelle: Unfallatlas der statistischen Ämter des Bundes und der Länder

⁶ Quelle: Umgebungslärmportal NRW; Daten von LANUV NRW, Straßen.NRW

⁷ Quelle: ADFC Fahrradclimatest 2022