



Dem Mobilitätskonzept der Stadt Minden ist ein Maßnahmenkatalog angefügt. Dieser wurde für sieben Themenbereiche (Handlungsstrategien) erstellt und umfasst insgesamt 57 Maßnahmen. Für sechs der sieben Handlungsstrategien wurde ein Initialprojekt benannt.

### Handlungsstrategie A: Nahmobilität sichern und stärken

Die Handlungsstrategie umfasst die beiden Maßnahmenbereiche **A1 „Qualitäten für die Nahmobilität herstellen“** und **A2 „Lücken der Nahmobilität schließen“**, wobei bei beiden Maßnahmenbereichen der Schwerpunkt auf das Fußwegenetz gelegt wurde.

Für das **Initialprojekt A1.1 „Glacis-Rundweg aufwerten“** wurde die konzeptionelle Planung erstellt. Im nächsten Schritt wird nun der Förderantrag „Pflege- und Entwicklungskonzept Glacis“ erstellt. Nach Bewilligung des Förderantrags wird die Ausführungsplanung abschnittsweise beauftragt.

Die Einzelmaßnahme **A1.2 „Barrierefreiheit in der Innenstadt schaffen – Maßnahmen aus dem Barriereatlas umsetzen“** wird kontinuierlich weitergeführt. Bis zum heutigen Tag wurden die nachfolgenden Maßnahmen umgesetzt:

- Fußgängerzone – barrierefreie Gestaltung
- Barrierefreie Übergänge in der Altstadt, im Marienwall und in der Fischerstadt herstellen
- Verlegung einer taktilen Leitlinie auf der Weserbrücke inklusiv taktiler Elemente an den Signalanlagen am Wesertor
- Barrierefreie Gestaltung der Übergangsbereiche in der Kreuzung Klausenwall / Portastraße / Schwichowwall
- Herstellung barrierefreier Übergänge auf dem Simeonsplatz

Außerhalb der Innenstadt wurden

- eine Fußgängersignalanlage an der Lahder Straße neu errichtet und mit taktilen Elementen ausgestattet,
- eine Fußgängersignalanlage an der Hahler Straße neu errichtet und mit taktilen Elementen ausgestattet sowie
- der Kreisverkehr an der Stiftstraße / Petershäger Weg mit taktilen Elementen ausgerüstet.

Zwei weitere Maßnahmen aus dem Barriereatlas wurden bereits geplant und sollen noch in bis Ende 2021 bzw. 2022 umgesetzt werden:

- Verlängerung der taktilen Leitlinie vom Marktplatz bis zum ZOB
- Ausbau der Hahler Straße zwischen Kampstraße und Königswall unter Berücksichtigung der Belange des Fußverkehrs



Zur Umsetzung der Maßnahme **A1.3 „Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr optimieren“** wurden im Rahmen eines Förderantrags des Programms „Nachhaltige Mobilität“ an 39 Kreuzungen die Verkehrsführung sowie die Grünzeiten für den Radverkehr überprüft und optimiert.

Bei dem Bau z.B. neuer Supermärkte wird darauf geachtet, dass auch der Fuß- und Radverkehr sichere Zuwegungen erhält. Hierzu werden neue Mittelinseln oder Signalanlagen zum Queren der angrenzenden Straße errichtet.

Beispielhaft sind folgend Maßnahmen zu nennen:

Auf der K19 Mindener Straße auf Höhe des Aldi-Marktes sowie auf der Stiftsallee in Höhe des Penny-Marktes wurden Mittelinseln als Querungshilfe für zu Fußgehende und Radfahrende gebaut. Auf der B61 Marienstraße musste die vorhandene Mittelinsel für den neuen Supermarkt zurückgebaut werden, da diese in Höhe der neuen Parkplatzzufahrt lag. Als Ersatz wurde für den Fuß-/Radverkehr eine Bedarfssignalanlage errichtet.

Zusätzlich wurden aufgrund von Bürgeranträgen / Anträgen aus der Politik in den letzten Jahren neue Bedarfssignalanlagen für den Fuß- und Radverkehr an den Straßen K6 Karlstraße / Hans-Böckler-Straße, an der Hahler Straße / Schillerstraße und an der Lahder Straße errichtet.

Auf der Kutenhauser Straße wurde auf Höhe des Edeka-Marktes ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) markiert sowie die Fußwegeverbindung zur nahegelegenen Bushaltestelle hergestellt.

Die Vorplanung für eine zusätzliche Mittelinsel als Querungshilfe auf Höhe der Bushaltestellen an der Clus sowie für einen Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) an der Dankerser Straße auf Höhe der Primusschule sind abgeschlossen. Die Umsetzung beider Maßnahmen ist für 2022 geplant.

Im Rahmen der Maßnahme **A1.4 „Schulumfelder aufwerten“** wurde in den letzten Jahren aufgrund der Änderung der Straßenverkehrsordnung in Höhe der Schuleingänge die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf den angrenzenden Straßen während der Unterrichtszeit auf 30 km/h reduziert.

An der Grundschule Kutenhausen wurde gemäß dem Dorfentwicklungskonzept eine Fahrbahneinengung auf Höhe der Schulbushaltestelle gebaut, so dass dort während des Busstopps der Verkehr komplett zum Erliegen kommt und die Schulkinder die Fahrbahn sicher überqueren können.

Wie bereits zu der Maßnahme A1.3 erwähnt, soll auf Höhe der Primusschule in Dankersen in Kürze ein Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) angelegt werden, damit die Schulkinder der nahegelegenen Wohngebiete die Primusschule sicher erreichen können.

Am Herder-Gymnasium wurde der ca. 70 m lange Abschnitt der Brüningstraße zwischen Pöttcherstraße und Laufbahn umgestaltet. Neben dem Austausch des Oberflächenbelags (das Kopfsteinpflaster wurde aufgenommen und stattdessen eine bituminöse Deckschicht eingebaut) wurden auch die Seitenräume neugestaltet. Die Örtlichkeit wurde damit den Belangen des Fuß- und Radverkehrs angepasst.

An einigen Grundschulen wurden in den letzten Jahren Hol- und Bringzonen für Elterntaxen eingerichtet. Diese Maßnahme ist Teil des „Verkehrszähler-Programms“. Bei dem Programm handelt es sich um ein ganzheitliches Schulwegekonzept für Grundschulen des Landes NRW, welches vom Zukunftsnetz Mobilität.NRW initiiert wird.



Die Grundlagen der Einzelmaßnahme **A1.5 „Weitere Verkehrsberuhigung schaffen (um Fußgängerrouen auf Quartiersebene anzubieten)“** wurde bereits mit der Ausweisung von Tempo 30-Zonen und verkehrsberuhigten Bereichen vor vielen Jahren aufgrund des Verkehrsentwicklungsplans aus dem Jahr 1996 im Mindener Stadtgebiet umgesetzt. Bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden einzelne Bereiche noch einmal näher betrachtet und geringfügige Änderungen vorgenommen. Neubaugebiete werden i.d.R. als Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche ausgebaut. Es wird darauf geachtet, dass zusätzliche Wegebeziehungen von den Neubaugebieten zu den umliegenden Straßen angelegt werden, die ausschließlich dem Fuß- und Radverkehr vorenthalten sind.

Bei der Einzelmaßnahme **A1.6 „Pflege und Unterhaltung von Fuß- und Radwegen ganzjährig sicherstellen“** handelt es sich um eine grundsätzliche Aufgabe der Städtischen Betriebe Minden, die turnusgemäß und zusätzlich nach Bedarf durchgeführt wird. Eine internetgestützte Meldeplattform existiert derzeit noch nicht.

Für den Maßnahmenbereich **A2 „Lücken der Nahmobilität schließen** (Schwerpunkt Fußwegenetz)“ wurden zwei Einzelmaßnahmen benannt. Zum einen die Maßnahme **A2.1 „Lückenschlüsse in einem gesamtstädtischen (Freizeit-) Wegenetz herstellen“** sowie die Maßnahme **A2.2 „Erreichbarkeit des Weserufers für die Nahmobilität verbessern“**.

Zur steten Umsetzung der **Maßnahme A2.1** gehören die zuvor genannten Fußwegeverbindungen von Neubaugebieten, wie z.B. die Wegeverbindungen des Baugebietes Harrelkämpfe zur Bastau und Bromberger Straße sowie die Lückenschlüsse in den Grünzügen (aktuell wird der Lückenschluss des Grünzugs Nordstadt im Zuge des Baugebietes Roßbachstraße hergestellt).

Im Rahmen des Straßenausbaus Bierpohlweg war von Seiten der Verwaltung geplant eine zusätzliche Fuß- und Radwegeverbindung von der Ruhrstraße zum Bierpohlweg herzustellen. Dieses Vorhaben wurde von den Anliegern in Frage gestellt und letztendlich nicht beschlossen.

Die Maßnahme **A2.2 „Erreichbarkeit des Weserufers für die Nahmobilität verbessern“** wird im Rahmen der Konzepte „Pflege- und Entwicklungskonzept Glacis“, ISEK Rechtes Weserufer und des Wettbewerbs zur Gestaltung der Weserpromenade berücksichtigt.

#### Zielsetzung:

Durch die Umsetzung der Handlungsstrategie A werden vor allem kurze Binnenwege verlagert, wodurch sich bis zum Jahr 2030 etwa 12% der Fahrten im MIV



einsparen lassen bzw. die tägliche Verkehrsleistung um rund 27.000 Fahrzeugkilometer reduziert. Diese entsprechen im Jahr 2030 voraussichtlich rund 2.900 t CO<sub>2</sub>-Äqu. weniger als im BAU-Referenzszenario erreicht würden.

Die Handlungsstrategie **B „Radverkehr ausbauen“** soll dazu dienen, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split weiter zu steigern. Hierzu wurden in fünf Maßnahmenbereichen (konzeptionelle Grundlagen, Qualitäten des Radwegenetzes, Lückenschlüsse im Radwegenetz, Fahrradparken und Öffentlichkeitsarbeit) insgesamt 11 Einzelmaßnahmen genannt.

Für den Maßnahmenbereich wurde die Einzelmaßnahme **B1.1 „Aktualisierung und weitere Umsetzung des Radverkehrskonzeptes Minden“** genannt. Für die Neuauflage des Radverkehrskonzeptes wurde ein Kostenansatz von 90.000,- € für das Haushaltsjahr 2022 angemeldet. Zusätzlich hat die Stadtverwaltung aufgrund der immer höheren Bedeutung des Radverkehrs beschlossen, die Stelle des Radverkehrsbeauftragten zukünftig als Vollzeitstelle zu besetzen. Bislang hatte der Radverkehrsbeauftragte für seine Aufgaben einen Stellenanteil von etwa 30% seiner Gesamtarbeitszeit.

Der Maßnahmenbereich **B2 „Qualitäten im Radwegenetz herstellen“** enthält drei Einzelmaßnahmen.

Die Einzelmaßnahme **B2.1 „Radschnellweg(e) planen und umsetzen“** ist zwischenzeitlich etwas ins Stocken geraten. Nachdem die Stadt Minden gemeinsam mit ihren Nachbarkommunen im Jahr 2013 an einem Planungswettbewerb des Landes NRW teilgenommen und mit dem Projekt RS3 als ein von fünf Gewinnerprojekten ausgezeichnet wurde, erfolgte im nächsten Schritt die Machbarkeitsstudie zu diesem Projekt. Aufgrund der Tatsache, dass die Baulast des RS3 auf Mindener Stadtgebiet überwiegend bei der Stadt Minden und nicht beim Land NRW liegt und damit einhergehend auch die Kosten durch die Stadt Minden (vor-)finanziert werden müssen, wurde die Umsetzung des Projektes bislang noch nicht politisch beschlossen. Hier wollte die Verwaltung zunächst abgewartet, wie sich die gesetzliche Grundlage zu diesen neuen „Verkehrswegen“ gestaltet und wie sich die Prozessabläufe in den anderen teilnehmenden Kommunen entwickeln, bevor in die Ausführungsplanung eingestiegen wird. Seit Anfang des Jahres sieht sich die Regionalniederlassung OWL des Landesbetriebes Strassen.NRW als federführende Stelle, welche die Umsetzung des RS3 koordinieren möchte.

Das **Initialprojekt B2.2 „Markierungen und Beschilderungen verbessern“** gehört ebenfalls zu den grundsätzlichen Aufgaben der Städtischen Betriebe Minden. Neben den regelmäßigen Streckenkontrollen werden die Verkehrszeichen zusätzlich im Zuge von Verkehrsschauen überprüft. Für den Fuß- und Radverkehr durchlässige Sackgassen sind inzwischen allesamt mit der entsprechenden StVO-Beschilderung gekennzeichnet und größtenteils auch schon mit den „neuen“ Verkehrszeichen ausgestattet.

Für die Neuanlegung eines Schutzstreifens an der Marienstraße und für Roteinfärbungen von Aufstellbereichen und Radfurten an verschiedenen Kreuzungen hat die Verwaltung vor Kurzem eine Förderzusage erhalten, so dass diese Maßnahmen in 2021 bis 2023 durch die Städtischen Betriebe Minden umgesetzt werden können. Der Weserradweg ist Bestandteil des Radwegenetzes NRW und wurde erstmalig



durch den Landesbetrieb Strassen.NRW mit einer Beschilderung ausgestattet. Im letzten Jahr hat der Kreis Minden-Lübbecke eine Überprüfung der Wegweisung des Weserradweges in Auftrag gegeben. Im nächsten Schritt wird die Wegweisung überarbeitet und in Teilbereichen geändert bzw. ergänzt, so dass als Ergebnis eine schlüssige und durchgängige Wegweisung vorzufinden ist.

Der Maßnahmenbereich **B3 „Lücken im Radwegenetz schließen“** beinhaltet zwei Einzelmaßnahmen. Die Maßnahme **B3.1 „Das Mindener-Fahrradstraßen-Netz erweitern“** wurde hinsichtlich der Aufnahme von Fahrradzonen in der StVO betrachtet. Aufgrund der Anforderungen an eine Fahrradzone konnten diese, nach Überprüfung durch die Verkehrsbehörde, nicht eingerichtet werden.

Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Straßenausbaumaßnahme Bierpohlweg die Anregung der Einrichtung einer Fahrradstraße aufgenommen und einen Planvorschlag eingebracht. Darin war eine Teilspernung des Bierpohlwegs für den motorisierten Verkehr mit Durchfahrtsmöglichkeit für den Radverkehr vorgesehen. Dieser Planvorschlag wurde von den Anliegern und somit letztendlich auch von der Politik abgelehnt.

Für die Einzelmaßnahme **B3.2 „Neue Radwege bauen, Schutz- und Radfahrstreifen markieren“** ist, wie unter B2.2 erwähnt, ein Förderantrag gestellt worden. Für die Neuanlegung eines Schutzstreifens an der Marienstraße und für Roteinfärbungen von Aufstellbereichen und Radfurten an verschiedenen Kreuzungen hat die Verwaltung vor Kurzem eine Förderzusage erhalten, so dass diese Maßnahmen in 2021 bis 2023 durch die Städtischen Betriebe Minden umgesetzt werden können.

Der Maßnahmenbereich **B4 „Fahrradparken verbessern“** umfasst vier Einzelmaßnahmen. Zur Umsetzung der Einzelmaßnahme **B4.1 „Weiterer Ausbau und Verbesserung von Fahrradparken“** ist ein jährlicher Haushaltsansatz bei den Städtischen Betrieben Minden in Höhe von 10.000,- € eingeplant. Daraus werden neue Fahrradbügel größtenteils im Innenstadtbereich und an Bushaltestellen installiert (Beispiele Abstellanlagen am Wesertor, Marktplatz Bushaltestelle Holzweg an der B65). Zusätzlich wurde an fünf Abstellanlagen in der Innenstadt (Markt 28/ Tonhallenstr., Wesertor, Königstr./Obermarktstr., Marienstr./Hufschmiede, Weserradweg/Schiffmühle) Servicestationen mit einer Werkzeugauswahl installiert. Hier besteht allerdings ein erhebliches Vandalismusproblem, so dass die langfristige Fortführung fraglich ist.

Die Einzelmaßnahme **B4.2 „Fahrradboxen oder Fahrradparkhaus anbieten“** konnte bislang noch nicht realisiert werden. Geplant ist jedoch eine überdachte Fahrradabstellanlage auf dem Großen Domhof.

Ebenso die Einzelmaßnahme **B4.3 „Schließfächer für Fahrradtaschen / Schutzhelme / Einkäufe aufstellen“**.

Die Einzelmaßnahme **B4.4 „Verbesserung der Radstation am Bahnhof“** ist von Seiten der Verwaltung noch nicht weiterverfolgt worden. Aufgrund der Entwicklungen rund um den Bahnhof (Neueinrichtung Rail-Campus / möglicher Verkauf des Bahnhofsgebäudes / etc.) beabsichtigt die Stadt dieses Gebiet im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes „Rechtes Weserufer“ näher zu betrachten und Lösungsansätze für den Verkehr und die Mobilität in diesem Umfeld zu benennen, wozu auch die Verbesserung der Radstation zählt.



Mit dem Maßnahmenbereich B5 und der Einzelmaßnahme **B5.1 „Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr ausbauen“** soll die bereits vorhandene Berichterstattung und Information der Stadtverwaltung durch ein entsprechendes „Layout“ eine höhere Aufmerksamkeit bei den Mindener Bürger\*innen erzielen und somit einen höheren Wiedererkennungswert erhalten. Die Stadt Minden hat in den letzten Jahren das Corporate Design überarbeitet. Das neue Stadtlogo sowie das Themenlogo „Minden gestalten“ werden kontinuierlich bei Kampagnen, Veranstaltungen und Berichten verwendet, um den Bezug zur Stadt Minden und zu dem jeweiligen Themenbereich herzustellen.

#### Zielsetzung:

Mit Umsetzung der Handlungsstrategie B werden ebenfalls weitere Binnenwege auf den Radverkehr verlagert. Doch auch Teile der Quell-Zielverkehre der Mindener und nicht Mindener Bevölkerung lassen sich durch die Maßnahmen dieser Handlungsstrategie auf den Radverkehr umverteilen, wodurch sich bis zum Jahr 2030 etwa insgesamt weitere 8% der Fahrten im MIV einsparen lassen. Bei der Realisierung von attraktiven Radschnellwegen, Fahrradstraßen und insgesamt guten Bedingungen für den Radverkehr durch weitere Maßnahmen können auch viele längere Wege eingespart werden. Die tägliche Verkehrsleistung im Stadtgebiet kann um rund 61.500 Fahrzeugkilometer reduziert werden. Diese entsprechen im Jahr 2030 voraussichtlich rund 3.900 t weniger THG-Emissionen als im BAU-Referenzszenario erreicht würden.

Die Handlungsstrategie **C „ÖPNV-Nutzung fördern“** hat mit 8 Maßnahmenbereichen und 15 Einzelmaßnahmen ein hohes Entwicklungspotential. Aufgrund des schlechten Ergebnisses bei der in 2015 durchgeführten Haushaltsbefragung (6 % ÖPNV-Anteil am Modal-Split) wurde ein besonderer Schwerpunkt auf die Stärkung des ÖPNVs gesetzt. In dem Maßnahmenbereich **C1 „Verbesserung von Information und Service“** wurden vier Einzelmaßnahmen benannt, die diesen Bereich verbessern sollen.

Die Einzelmaßnahme **C1.1 „Fahrgastinformation an den Haltestellen verbessern“** wurde mit Einführung des neuen Nahverkehrsplans zum 01.12.2019 teilweise umgesetzt. Die Einrichtung eines digitalen Fahrgastinformationssystems an wichtigen Bushaltestellen ist im aktuellen Arbeitsprogramm der Stadtverwaltung enthalten. Am ZOB und am Bahnhof wurden bereits vor einigen Jahren die ersten digitalen Anzeigen angebracht, auf denen sämtliche Verbindungen dieser Haltepunkte angezeigt werden. Die Darstellung von Liniennetzplänen oder Linienverläufen an den Haltestellen als zusätzliche Fahrgastinformation ist noch zu optimieren.

Die Aushangfahrpläne der mkb-Mühlenkreisbusse sind mit einem QR-Code versehen, über den der Fahrgast direkt zur Fahrplanauskunft gelangt.

Die Einzelmaßnahme **C1.2 „Fahrgastinformation via Homepage und App verbessern“** wurde in Teilen umgesetzt. So existiert seit einigen Monaten die App „OWL-Mobil“ die ein umfangreiches Angebot für ÖPNV-Nutzer enthält. Diese App läuft zunächst noch als Testversion und soll weiter ausgebaut werden. Dauerhaft soll die App NRW-weit genutzt werden können. Ab dem nächsten Jahr soll über die sogenannte „Check-In/Be-Out-Funktion“ auch die Fahrpreisabwicklung erfolgen.



Weiterhin sind der Netzplan, die Fahrpläne der einzelnen Linien sowie Links zum ÖPNV auf der Internetseite der Stadt Minden zu finden.

In Abstimmung mit Stadt und der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH wurde mit Einführung des Nahverkehrsplans 2019 für das Linienbündel C1 kein Fahrplanheft aufgelegt, welches sämtliche Linien enthält. Stattdessen gibt es für die einzelnen Linien gedruckte Fahrpläne sowie eine schematische Darstellung des Busliniennetzes.

Bezüglich der Einzelmaßnahme **C1.3 „Sonderinformation zur Strecke ZOB-Bahnhof Minden anbieten“** wurde auch herausgehoben die Anbindung an den Bahnhof kommuniziert; u.a. im Zusammenhang mit der Einführung der Ringbuslinie. Eine in Zukunft noch deutlichere Darstellung der Verbindung ZOB <-> Bahnhof wird geprüft.

Die Einzelmaßnahme **C1.4 „Kundenorientierung der Fahrzeugführer/innen verbessern“** wurde mit Einführung des neuen Nahverkehrsplans im Dezember 2019 optimiert. Zu diesem Zeitpunkt hat es einen Betreiberwechsel im Mindener Stadtgebiet gegeben. Seither sind die Busse der transdev Ostwestfalen GmbH im Einsatz. Diese überwiegend neuen Fahrzeuge sind mit Farbdisplays und automatischen Durchsagen zu den Haltestellen ausgestattet.

Einmal im Quartal gibt es einen Austausch, an dem die beiden Busbetreiber (Teutoburgerwald Verkehr = transdev Ostwestfalen GmbH) und MKB (Mindener Kreisbahnen GmbH) sowie ein Vertreter der Mindener Verkehrsgesellschaft GmbH und ein Vertreter der MHV (Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH) teilnehmen und sich über verschiedene Themen austauschen. Hierzu gehörte aufgrund der Anlaufschwierigkeiten (z.B. ortsunkundige Fahrer) auch das Thema „Kundenorientierung der Fahrzeugführer/-innen verbessern“. Erhält die Stadt Minden Fahrgasthinweise, werden diese direkt an den Betreiber weitergeleitet und es findet ein Austausch statt, wie hier nachgebessert werden kann.

Der Maßnahmenbereich **C2 „Angebotsausbau im ÖPNV /SPNV-Netz“** befasst sich mit der Optimierung des örtlichen Angebotes. Die Einzelmaßnahmen aus diesem Maßnahmenbereich wurden größtenteils bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans 2019 berücksichtigt. Mit Aufgabe des Freizeitnetzes wurden die Zeiten des Regelnetzes ausgeweitet und seitdem fährt der Busverkehr in den Abendstunden bis 19.45 bzw. 20.15 Uhr. Dieses entspricht der Einzelmaßnahme **C2.1 „Das Regelnetz erweitern“**.

Auch die Einzelmaßnahme **C2.2 „Die Verbindung zwischen ZOB und Bahnhof verbessern“** wurde mit Einführung der Ringbuslinien (Linie 14 und 15) im Dezember 2020 umgesetzt.

Durch die neue Ringbuslinie wird auch die Einzelmaßnahme **C2.3 „Die Direktverbindung Campus-Bahnhof verbessern“** sowie die Einzelmaßnahme **C2.4 „Das Buslinien-Angebot an Bahn-Projekte anpassen“** berücksichtigt, da die Linien 14 und 15 so getaktet sind, dass der Anschluss zum RE6/RRX (in Richtung Bielefeld) gegeben ist.

Die Einzelmaßnahme **C2.5 „Anbindung des regionalen Bus- und Schienenverkehrs prüfen“** ist Aufgabe der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH.



In dem Maßnahmenbereich **C3 „Bushaltestellen umgestalten und ausbauen“** wurde mit der gleichlautenden Einzelmaßnahme **C3.1** auch das **Initialprojekt** für diese Handlungsstrategie benannt. Die Stadtverwaltung hat für die Umgestaltung der ersten 19 Haltestellen im Mindener Stadtgebiet einen Zuschussantrag gestellt und inzwischen die Bewilligung erhalten. Kürzlich wurde ein Planungsauftrag vergeben. Der Auftrag zur Umgestaltung soll noch in 2021 vergeben und begonnen werden.

Der Maßnahmenbereich **C4** mit der gleichlautenden Einzelmaßnahme **C4.1 „Die Tarifgestaltung für Minden optimieren“** ist in Bearbeitung. Zwischenzeitlich wurden die politischen Beschlüsse (letztmalig in der Stadtverordnetenversammlung am 29.04.2021) zur Einführung eines Klimatickets zum 01.12.2021 und zur Einführung eines Schülertickets zum 01.02.2022 gefasst.

Auch der Maßnahmenbereich **C5** mit der gleichlautenden Einzelmaßnahme **C5.1 „ÖPNV in Minden verstärkt bewerben“** wird seit der Neuauflage des Nahverkehrsplans gearbeitet. Neben der regionalen Bewerbung des ÖPNV durch die Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH und OWL Verkehr GmbH hat die Mindener Verkehrsgesellschaft (MVG) ein eigenes Marketing-Budget, um auf lokaler Ebene zielgerichteter Werbung für den ÖPNV zu betreiben. Beispielsweise wurde im Vorfeld des am 01.12.2019 eingeführten neuen ÖPNV eine PR-Kampagne durchgeführt, um insbesondere auf die neue Ringbuslinie und die Ausweitung des sogenannten Regelnetzes aufmerksam zu machen. Auch fanden in 2020 trotz der nach wie vor andauernden Corona-Pandemie Veranstaltungen wie ein Infostand am ZOB Minden oder eine Panel-diskussion im Gründerzentrum Startup statt. In den letzten Monaten wurde aufgrund des Lockdowns die Nutzung des ÖPNV durch die MVG nicht beworben.

Die Einzelmaßnahme **C6.1 „Bürgerbusse organisieren“** aus gleichlautendem Maßnahmenbereich **C6** wurde von Teilnehmern/Teilnehmerinnen der Bürgerwerkstätten eingebracht. Aktuell gibt es keine Überlegungen / Anträge bei der Stadt Minden. Die Initiative zu solche einem Projekt müsste von einem Verein / einem Stadtbezirk (z.B. dem Ortsbürgermeister) o.a. angestoßen werden.

Der Maßnahmenbereich **C7** und die gleichlautende Einzelmaßnahme **C7.1 „Gründung einer eigenen Verkehrsgesellschaft“** ist umgesetzt. In der Stadtverordnetenversammlung vom 12.07.2018 wurde der Beschluss gefasst, eine stadteigene Verkehrsgesellschaft zu gründen. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 14.11.2018

Der Maßnahmenbereich **C8** und die dementsprechende Einzelmaßnahme **C8.1 „Fahrradmitnahme im ÖPNV verbessern“** ist kontrovers zu sehen. Grundsätzlich besteht in den Bussen die Möglichkeit der Mitnahme von Fahrrädern. Aus Sicht der Mindener Verkehrsgesellschaft bieten die neuen Busse einen ausgewogenen Kompromiss zwischen Sitzplatzanzahl und multimodaler Fläche für Fahrräder, Kinderwagen, Rollatoren etc. Allerdings kann es in stark frequentierten Stoßzeiten unter Umständen dazu kommen, dass das Platzangebot nicht ausreicht. In diesem Fall hätten Radfahrer gegenüber mobilbeeinträchtigten Personen oder Personen mit Kinderwagen das Nachsehen.



### Zielsetzung:

Mit Umsetzung der Handlungsstrategie C werden ebenfalls weitere Binnenwege verlagert. Besonders die Quell-Zielverkehre der Mindener und nicht Mindener Bevölkerung lassen sich durch die Maßnahmen dieser Handlungsstrategie teilweise auf den ÖPNV verlagern. Dadurch werden bis zum Jahr 2030 etwa weitere 7% der Fahrten im MIV eingespart, während der Verkehr mit Bussen durch das erweiterte Bedienungsangebot leicht zunimmt. Diese Entwicklungen entsprechen im Jahr 2030 voraussichtlich rund 3.500 t weniger THG-Emissionen, als im BAU-Referenzszenario erreicht würden.

Die Handlungsstrategie **D „Multimodalität, Vielfalt und Rücksichtnahme im Verkehr fördern“** umfasst mit 4 Maßnahmenbereichen und 11 Einzelmaßnahmen ein vielfältiges Themengebiet. Der Maßnahmenbereich **D1 „Multimodalität fördern – Kombination der Verkehrsträger“** ist bereits seit längerer Zeit ein grundlegendes Thema in der Verkehrspolitik.

Die Einzelmaßnahme **D1.1 „Mobilitätsstationen errichten“** ist Bestandteil des ISEK „Rechtes Weserufer“ und soll mittelfristig umgesetzt werden. Hier gilt es zukünftig neben dem Bahnhof das Konzept der Mobilitätsstationen auszuweiten.

Auch die Einzelmaßnahme **D1.2 „Leihfahrräder anbieten“** ist in Bearbeitung. Aktuell besteht die Möglichkeit an der Radstation am Bahnhof Fahrräder zu mieten. Hierbei handelt es sich allerdings um Fundfahrräder, die durch die Mitarbeiter der Radstation repariert wurden. Ein professioneller Anbieter für Leihfahrräder gibt es derzeit in Minden noch nicht. Es wurden aber vom Bereich 5.2 erste Gespräche mit Anbietern geführt. In diesem Zusammenhang werden auch die Rahmenbedingungen der Anbieter von E-Scootern überprüft.

Die Einzelmaßnahme **D1.3 „Carsharing etablieren“** ist umgesetzt. Die Stadt Minden hat in 2019 mit einer öffentlichen Ausschreibung einen Carsharing-Anbieter gesucht. Die lokale Autovermietung MK Autovermietung GmbH erhielt den Zuschlag für einen Konzessionsvertrag. Der Rahmenvertrag wurde mit einer Laufzeit von 8 Jahren abgeschlossen. Nachdem in 2019 weiterhin ein Wettbewerb zur Namensfindung durchgeführt, ein Logo für das Carsharing-Angebot entwickelt, fünf Fahrzeuge mit dem Logo „MindenGO“ foliert und fünf Standorte für festgelegt und gekennzeichnet wurden, wurde das Angebot für die Mindener\*innen im Januar 2020 eingeführt. Inzwischen sind 90 Teilnehmer für das Carsharing-Angebot registriert. 52 Bürger\*innen und nutzen Carsharing-Fahrzeuge von „MindenGO“ regelmäßig.

Der Maßnahmenbereich **D2 „Straßenraumqualität verbessern“** mit den beiden Einzelmaßnahmen **D2.1 „Modellprojekte einer menschenfreundlichen Verkehrsorganisation in der Stadt initiieren und realisieren“** und **D2.2 „Projekte aus dem Masterplan Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt umsetzen“** werden bei den laufenden Projekten berücksichtigt. Als aktuelles Beispiel ist der Wettbewerb zur Neugestaltung der Weserpromenade (siehe Pressebericht Mindener Tageblatt vom 18.06.2021) zu nennen.



Der Maßnahmenbereich **D3 „Klimafreundliches Mobilitätsmanagement etablieren“** umfasst sowohl Maßnahmen für das Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung als auch für das von ansässigen Firmen.

Die Einzelmaßnahme **D3.1 „Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern“** liegt vom Grundsatz her nicht in der Zuständigkeit der Stadt Minden, so dass hier nur ein Überblick zur Umsetzung der Maßnahmen gegeben werden kann, bei denen die Stadtverwaltung involviert ist.

- Mit Erteilung der Baugenehmigung werden Anforderungen z.B. zur Errichtung von Fahrradabstellanlagen gestellt. Weiterhin werden Anregungen hinsichtlich der Ausführung (Anlehnbügel, möglichst überdachte Abstellanlagen) oder ggf. der Errichtung einer E-Ladesäule gegeben.
- Die Stadt Minden beabsichtigt eine Stellplatzsatzung zu erstellen, in der es ggf. Regelungen zur möglichen Minderung der benötigten Anzahl an Stellplätzen gibt, wenn ein entsprechendes Mobilitätskonzept von dem Antragsteller nachgewiesen wird.
- Die Stadt Minden ist als Gesellschafter der Minden-Herforder Verkehrsbetriebe mbH bei der Weiterentwicklung der vorhandenen Tarife (z.B. des Jobtickets) und neuer Tarife (z.B. Klimaticket) eingebunden.
- Bei Bedarf werden zusätzliche Haltestellen eingerichtet, um die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu machen (Beispiel: Haltestelle WAGO und Melittastraße).
- Die Stadt Minden wirbt bei den Firmen darum, sich an der jährlichen Aktion „Stadtradeln“ zu beteiligen und die Mitarbeiter\*innen zu motivieren, zumindest für einige Wochen im Jahr anstelle des Pkws das Fahrrad für den Dienstweg zu nutzen.

Die Einzelmaßnahme **D3.2 „Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung einführen“** hat verschiedene Maßnahmenansätze, die überwiegend in der Umsetzung sind.

Nach dem Landesreisekostengesetz können die Mitarbeiter\*innen der Stadt auch mit dem Fahrrad getätigte Dienstfahrten abrechnen. Diese Regelung wird jedoch nur geringfügig in Anspruch genommen. Durch die Anschaffung eines Pedelecs für die Mitarbeiter\*innen der Städtischen Betriebe Minden im Juni 2016 sowie zwei weiteren Pedelecs für die Mitarbeiter\*innen des Rathauses im Juli 2018 konnten weitere Mitarbeiter\*innen motiviert werden statt des Privat-Pkws die Pedelecs für ihre Dienstfahrten zu nutzen.

Viele Jahre wurden die Mitarbeiter\*innen aufgerufen, an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ teilzunehmen. Seit einigen Jahren wurde diese Aktion durch das „Stadtradeln“ abgelöst. Als Anreiz für die Teilnehmenden zumindest für einige Wochen im Jahr anstelle des Pkws das Fahrrad für den Dienstweg zu nutzen, werden bei dieser Aktion Preise verlost.

Seit Dezember 2020 können die Mitarbeiter der Stadt Minden außerdem die Car-sharing-Fahrzeuge von MindenGO für ihre Dienstfahrten nutzen.

Der stadteigene Fuhrpark wurde in den letzten Jahren um folgende Fahrzeuge ergänzt:



- Im Bereich der Grünflächen und der Kläranlage wird seit über einem Jahr je ein E-Kangoo eingesetzt.
- Seit Ende des letzten Jahres wurden zwei Fahrzeuge der SBM durch E-Fahrzeuge (Renault Zoe) ersetzt.
- Seit Anfang 2021 wurde der Fuhrpark um zwei E-Vito erweitert.
- Das aktuelle Fahrzeug des Bürgermeisters ist ein Hybridfahrzeug und soll ab der nächsten Leasinglaufzeit (ab 2023) durch ein reines E-Fahrzeug ersetzt werden.
- Seit November 2020 stehen auf dem Betriebshof der SBM vier Schnelladepunkte (22KW) zur Verfügung. Da auf einem Teil der Dächer des Betriebshofes Solarmodule verbaut sind, werden die Fahrzeuge physikalisch im Wesentlichen durch Solarstrom geladen.
- Der Fuhrpark der Feuerwehr wurde um ein E-Fahrzeug ergänzt.

Geplant ist weiterhin ein Fahrzeugkonzept aufzustellen, welches für die nächsten fünf Jahre darstellen soll, welche Fahrzeuge zu ersetzen sind. Dabei sind die neuen rechtlichen Vorgaben für Neubeschaffungen zu beachten. Derzeit stehen auf dem Markt für einige Fahrzeugarten leider noch keine E-Fahrzeuge zur Verfügung. Bei Großfahrzeugen fehlen derzeit noch die erforderlichen Tankstellen für Wasserstoffantriebe, welche hier im Wesentlichen als Alternative zu den Dieselantrieben in Frage kommen werden. Zu dieser Thematik sind die verantwortlichen Personen bei den SBM im Gespräch und arbeiten im HyDrive Forum mit.

Die Nutzung des ÖPNV für dienstliche Fahrten wird von der Stadt Minden dahingehend gefördert, dass den Mitarbeitern die Kosten einer Bahncard erstattet werden, sofern diese auch für Dienstfahrten eingesetzt wird und die dadurch erzielten Einsparungen den Kaufpreis der Bahncard übersteigen. Die Bahncard kann dabei auch für private Fahrten eingesetzt werden.

Aktuell existiert für die Mitarbeiter\*innen der Stadt Minden kein Jobticketangebot. Aufgrund der Konditionen des Jobtickets und der geringen Nachfrage hat sich die Stadtverwaltung bislang gegen die Einführung eines Jobtickets entschieden. Derzeit wird mit Modellkommunen ein neu aufgelegtes Jobticket getestet. Die Stadt Minden hat sich an diesem Modellprojekt nicht beteiligt, da parallel andere ÖPNV-Tickets im Stadtgebiet neu eingeführt wurden und die Entwicklung zur Abnahme dieser Tickets zunächst abgewartet werden soll. Perspektivisch ist es denkbar, dass auch für die Mitarbeiter\*innen der Stadtverwaltung Minden ein Jobticket angeboten wird.

In 2017 wurde eine Mitarbeiterin aus dem Bereich Stadtplanung und Umwelt zur Mobilitätsmanagerin ausgebildet. Da das Aufgabenfeld eines Mobilitätsmanagers/einer Mobilitätsmanagerin sehr umfangreich und vielfältig ist, müssen Verwaltung und Mobilitätsmanager\*in gemeinsam das Aufgabengebiet und die Zielsetzungen definieren und es muss ein entsprechender Stellenanteil zur Umsetzung dieser Aufgaben angesetzt werden. Dieses ist bislang bei der Stadt Minden nicht geschehen, so dass die neu erworbenen Kenntnisse nur begrenzt im Rahmen der Tätigkeit als Verkehrsplanerin zur Anwendung kommen. Perspektivisch ist zu überdenken, ob die Einrichtung einer zusätzlichen Stelle / eines gesonderten Stellenanteils für eine(n) Mobilitätsmanager\*in im Verkehrsbereich anzustreben ist.



Im Maßnahmenbereich **D4 „Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrserziehung und Information verbessern“** wurde der vier Einzelmaßnahmen als Initialprojekt gesetzt.

Die Einzelmaßnahme **D4.1 „Veröffentlichung und Verbreitung von Informationen zur Radwegebenutzungspflicht“** wird von der Verwaltung wiederkehrend praktiziert. Dieses geschieht in Form von Presseartikeln (allgemein oder alternativ zu Bauvorhaben), der Aufstellung von Plakatwänden bei Veranstaltungen und in der Bürgerhalle, der Durchführung von Veranstaltungen (Radverkehrstag, etc.), mit der Ausgabe von mehrsprachigen Faltblättern (erstellt vom Zukunftsnetz Mobilität NRW- die Verteilung erfolgte als Auslage in der Bürgerhalle und über die Quartiersmanagerbüros).

Als **Initialprojekt** dieses Maßnahmenbereichs wurde die Einzelmaßnahme **D4.2 „Verkehrserziehung stärken“** gesetzt.

Der Radverkehrsbeauftragte initiiert regelmäßig Veranstaltungen, z.B. den Fahrradaktionstag bei der in Kooperation mit anderen Teilnehmern (ADFC, Verkehrswacht, Polizei, etc.) über Verkehrssicherheitsbelange, Änderungen in der Straßenverkehrsordnung usw. informiert wird. Auch an aktuellen Kampagnen, wie z.B. der im Jahr 2018 durchgeführten Kampagne „Liebe braucht Abstand“ nimmt die Stadt Minden teil. Ebenfalls in 2018 hat die Grundschule Kutenhausen mit ihren Schülern\*innen Verkehrssicherheitstage abgehalten, in denen wesentliche Verkehrsregeln vermittelt und verdeutlicht wurden. So konnten die Schüler\*innen z.B. an dem aufgestellten, stadteigenen Geschwindigkeitsdisplay die Geschwindigkeiten der passierenden Fahrzeuge ablesen.

Weiterhin werden jährlich die Aktion „Geisterradler“ und die „Lichtaktionstage“ in Kooperation mit der Polizei durchgeführt.

Die Einzelmaßnahme **D4.3 „Bewusstseinsbildung zu klimafreundlicher Mobilität in Minden betreiben“** wird mit den zuvor genannten Veranstaltungen/Aktionen wie z.B. dem Fahrradaktionstag, dem Stadtradeln, usw. umgesetzt.

Die unter der Einzelmaßnahme **D4.4 „Autofreie Aktionen im Mindener Stadtgebiet durchführen“** wurden bislang nur teilweise umgesetzt. So ruft die Stadt Minden z.B. bei der deutschlandweiten jährlichen Kampagne „Stadtradeln“ zur Teilnahme auf und versucht in diesem Zeitraum möglichst viele Bürger\*innen zum Umstieg vom Pkw auf das Fahrrad zu bewegen. Veranstaltungen, wie z.B. ein „Autofreier Sonntag“ wurde bislang aus personellen Kapazitätsgründen nicht durchgeführt, da solche Aktionen mit einem hohen Arbeitsaufwand verbunden sind.

#### Zielsetzung:

Der Handlungsstrategie D werden keine direkten Minderungspotenziale zugeordnet. Diese Strategie übernimmt eine integrierende, übergeordnete Aufgabe für die betroffenen Verkehrssysteme aller anderen Handlungsstrategien und ist somit eine Voraussetzung für den Erfolg deren Umsetzung.



Die Handlungsstrategie **E „Klimafreundliche Antriebsarten fördern“** umfasst 3 Maßnahmenbereiche mit insgesamt 4 Einzelmaßnahmen.

Der Maßnahmenbereich **E1** dient der „**Förderung der Elektromobilität**“ und ist in der Umsetzung. Die auf den innerstädtischen Parkplätzen (Großer Domhof, Martinikirche, Weserglaxis und Simeonsplatz) aufgestellten vier E-Ladesäulen wurden in privilegierter Lage aufgebaut. Zwar können diese Stellplätze von den Nutzern inzwischen nicht mehr kostenfrei genutzt werden, aufgrund des noch geringen Anteils an E-Fahrzeugen können deren Nutzer mit hoher Wahrscheinlichkeit einen zu jeder Zeit einen freien Parkplatz in der Innenstadt vorfinden. Von Seiten der Stadt Minden ist geplant, den Betreibern der E-Ladesäulen weitere zentrale öffentliche Parkplätze für die Aufstellung weiterer Ladesäulen anzubieten.

Die im Mobilitätskonzept genannten Einzelmaßnahmen **E1.1 „Anwendung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) in der Stadt Minden“** und **E1.2 „Ausbau von E-Ladesäulen im Stadtgebiet“** sind somit in der Umsetzung.

Der Maßnahmenbereich **E2 „Ausbau von Erdgas-Tankstellen in Minden“** mit gleichlautender Einzelmaßnahme wird aktuell von Seiten der Stadtverwaltung nicht weiterverfolgt.

Der Maßnahmenbereich **E3** und die Einzelmaßnahme **E3.1 „Umweltverträgliche Antriebsarten im ÖPNV anwenden“** wurde mit der Ausschreibung des Nahverkehrsplans 2019 im ersten Schritt umgesetzt. Die Flotte der im Stadtgebiet Minden eingesetzten Fahrzeuge wurde um 18 Fahrzeuge mit Mild-Hybridantrieb erweitert. Seit August 2020 fahren diese Fahrzeuge im Liniennetz der Stadt.

#### Zielsetzung:

Der Handlungsstrategie E werden ebenfalls keine zusätzliche Minderungswirkung gegenüber den Entwicklungen des BAU-Szenarios zugerechnet. Die darin formulierten Maßnahmen dienen dazu, die ambitionierten Annahmen des BAU-Szenarios bezüglich zukünftiger zu erwartender Entwicklungen bei Fahrzeugtechnik und Änderungen der Antriebsarten der Fahrzeugflotte auch in Minden erreichen zu können.

Die Handlungsstrategie **F „Wirtschaftsverkehr klimafreundlich gestalten“** besteht aus zwei Maßnahmenbereichen mit jeweils einer gleichlautenden Einzelmaßnahme.

Im Maßnahmenbereich **F1 „Lenkung von LKW im Stadtgebiet optimieren“** wurde diese Maßnahme auch als **Initialprojekt** benannt. Konkret soll mit der **Einleitung einer Untersuchung zur Optimierung der Verkehrslenkung von Wirtschaftsverkehren** eine Verbesserung erreicht werden. Dieses ist das einzige Initialprojekt, welches noch nicht umgesetzt oder begonnen wurde.

Auch der Maßnahmenbereich **F2 „Ein Konzept zur Citylogistik erstellen und umsetzen“** mit der gleichlautenden Einzelmaßnahme **F2.1** ist bislang nicht umgesetzt worden.



### Zielsetzung:

Durch die Handlungsstrategie F, der stadtverträglicheren Lenkung des Lkw-Verkehrs und zukünftigen Verlagerung von Lieferverkehren auf klimafreundliche Verkehrsmittel, z.B. durch die Maßnahme des City-Logistik-Konzepts, wird bei einer umfassenden Umsetzung der Maßnahmen eine Minderung um rund 1.300 t CO<sub>2</sub>-Äqu. erwartet. Dies entspricht einer Einsparung von 5% gegenüber der Lkw- und wirtschaftsbezogenen Verkehrsleistung im BAU-Referenzszenario für das Jahr 2030.

Die siebte Handlungsstrategie **G „Kfz-Verkehre stadtverträglich ausbauen“** beinhaltet ebenfalls zwei Maßnahmenbereiche.

Der Maßnahmenbereich **G1 „Parkraum wird zu Lebensraum – Regulierende Maßnahmen beim Thema „Parken“ vornehmen“** wird mit zwei Einzelmaßnahmen konkretisiert.

Für die Einzelmaßnahme **G1.1 „Erarbeitung einer gesamtstädtischen Parkraumkonzeption“** wurden im Bereich Verkehrsplanung Bestandsaufnahmen gemacht und es gibt erste Überlegungen für ein Konzept. Dieses wurde bislang jedoch nur verwaltungsintern kommuniziert und wurde bislang noch nicht weitergeführt. Im Herbst soll eine Parkraumerhebung in der Innenstadt durchgeführt werden.

Im Rahmen von stadtplanerischen Projekten z.B. dem „Wettbewerb zur Gestaltung der Weserpromenade“ werden die Anforderungen der Einzelmaßnahme G1.1 berücksichtigt. Bei diesem Projekt ist geplant, Teilbereiche des städtischen Parkplatzes „Schlagde“ aufzugeben und als Begegnungsraum umzugestalten.

Die Einzelmaßnahme **G1.2 „Parkplätze außerhalb der Innenstadt attraktiver gestalten und ausbauen“** wurde bislang nicht umgesetzt. An der Kanzlers Weide wurden in den letzten Jahren lediglich andere Leuchtmittel eingesetzt. Diese Maßnahme wurde aus energetischen Gründen durchgeführt (Umstellung auf LED-Technik). An der Anzahl der Laternen sowie an den technischen Werten hinsichtlich der Beleuchtungsstärke und -dichte hat sich nichts verändert. Dennoch gibt es Erkenntnisse, dass das weiße Licht im Gegensatz zu dem orangefarbenen besonders von älteren Menschen als heller empfunden wird.

Der Maßnahmenbereich **G2 „Maßnahmen zu Kfz-Geschwindigkeiten und Verkehrsfluss durchführen“** enthält vier Einzelmaßnahmen.

Die Einzelmaßnahme **G2.1 „Verkehr auf der innerörtlichen Hauptverkehrsstraße verträglich abwickeln“** wurde nicht umgesetzt und wird innerhalb der Verwaltung sowie von Dritten nur bedingt befürwortet. Hier fehlen derzeit auch die bundesgesetzlichen Regelungen, um z.B. andere Geschwindigkeiten anordnen zu können.

Die Einzelmaßnahme **G2.2 „Tempo 30-Zonen stärken“** enthält neben der Überprüfung zur Ausweitung vorhandener und zur möglichen Einrichtung neuer Tempo 30-Zonen auch das **Initialprojekt „mit stärkerer Überwachung und der Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion beginnen“**. Diese Maßnahme kann als umgesetzt eingestuft werden. Zum einen werden Straßen in Neubaugebieten i.d.R. als Tempo 30-Zonen ausgebaut, wenn nicht



sogar als verkehrsberuhigte Bereiche. Zum anderen hat die Stadt Minden zwischenzeitlich vier Geschwindigkeitsdisplays angeschafft, die bis Ausnahme einiger Wochen in den Wintermonaten dauerhaft im Einsatz sind. Zudem findet eine verstärkte Überwachung und Ahndung von Geschwindigkeitsüberschreitungen durch die Ordnungsbehörde statt.

Als weitere Einzelmaßnahmen dieses Maßnahmenbereiches sind **G2.3 „Stau im Stadtgebiet vermeiden“** und **G2.4 „Stadtverträgliche Lenkung von Durchgangsverkehren“** genannt. Diese wurden bereits bzw. werden demnächst teilweise durch Änderungen in der Signalsteuerung umgesetzt.

#### Zielsetzung:

Mit der Handlungsstrategie G wird eine indirekte, die anderen Handlungsstrategien unterstützende Wirkung erwartet. Aufgrund der stadtverträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs wird der Umweltverbund attraktiver. Die Förderung von Mitfahrten im MIV, d.h. die Erhöhung der Pkw-Auslastung zukünftiger Wege, werden dieser Handlungsstrategie zugerechnet, wodurch sie bis zum Jahr 2030 rechnerisch eine Minderungswirkung von 700 t CO<sub>2</sub>-Äqu. pro Jahr bewirkt.