

# 1 Handlungsstrategie A: Nahmobilität sichern/ stärken

## ● Maßnahmenbereich A 1: Qualitäten für die Nahmobilität herstellen (Schwerpunkt Fußwegenetz)

Beschreibung & Zielsetzungen:

Nahmobilität spielt im Rahmen einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität eine zentrale Rolle. Sie versteht sich als Mobilität über kurze Distanzen, Mobilität innerhalb von Quartieren, im Wohnumfeld, Arbeits- oder Einkaufsumfeld und Mobilität ohne Motoren. Zur Verbesserung der Qualitäten für die Nahmobilität soll ein Maßnahmenpaket aus folgenden 6 Einzelmaßnahmen umgesetzt werden:

### ● Maßnahme A 1.1: Glacis-Rundweg aufwerten (Initialprojekt)

- Zentraler Bestandteil der Aufwertung des Glacis-Rundwegs ist die Verbesserung der Überquerbarkeit und Sicherheit an den kreuzenden Radialstraßen (z.B. durch Zebrastreifen oder Aufpflasterungen) sowie die qualitative Aufwertung der Fuß- und Radwege mit einer durchgängigen Gestaltung im Glacis. Konkrete Maßnahmenvorschläge dafür existieren im Masterplan Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt sowie im Barriereatlas.
- Eine gute Orientierung im Glacis wird geschaffen (z.B. durch Beschilderung oder Info-Tafeln) und schlecht einsehbare „Angsträume“ werden vermieden.
- Für die konkrete Planung werden Anwohner und Bürgerinitiativen eingebunden sowie Natur- und Denkmalschutz berücksichtigt.
- Kostenschätzung Masterplan Innenstadt Minden:  
 Entwicklungs- und Pflegekonzept Glacis = 60.000 €, Gestaltung = 950.000 €

Barriereatlas Minden-Innenstadt

**G 6 Glacis an der Wittekindallee**

Lfd. Nr.	Abschnitt, Verlauf, Material		
G 6.1	Glacis zwischen Portastraße und Johansenstraße		
Menschen im Rollstuhl und mit Gehbehinderung	Situation	Bänke nicht erreichbar wg. Kante	
	Maßnahmen-vorschläge	Bänke auf Gehwegniveau bringen	
Selbstbehinderte und blinde Menschen	Situation	Bäume im Weg (407)	
	Maßnahmen-vorschläge	Eindeutige Leitlinie definieren und um die Hindernisse (Bäume) herumführen	



*Beispiel: Maßnahme zum Glacis-Rundweg aus dem Barriereatlas Minden Innenstadt*

### ● Maßnahme A 1.2: Barrierefreiheit in der Innenstadt schaffen – Maßnahmen aus dem Barriereatlas umsetzen

- Es wird mit den im Barriereatlas beschriebenen Umbauten und Verbesserungen der Vorrangrouten kurz- bis mittelfristig begonnen. Hierzu gehören u.a. Verbreiterungen von Gehwegen, Herstellung und Verbesserung der Querbarkeit von Straßen/-kreuzungen, Verbesserung von Belägen, Beseitigung von Hindernissen und Engstellen, Ausweisung und Umbau zu Mischverkehrsflächen, Erweiterung verkehrsberuhigter Zonen, Reduktion von Gehwegsteigungen und -neigungen.
- Maßnahmenschwerpunkte liegen nach dem Barriereatlas in den Bereichen „Ritterstraße“, „Königstraße“, „Simeonstraße“, „Hahler Straße“, „Fischertor“ und „Weserpromenade/Denkmal“, mit denen die barrierefreie Gestaltung der Mindener Innenstadt fortgesetzt wird.

- **Maßnahme A 1.3: Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr optimieren**

Neben den in den Maßnahmen A 1.1 und A 1.2 enthaltenen Querungen, die in der Mindener Innenstadt verbessert oder geschaffen werden, gibt es auch auf dem Fuß- und Radwegenetz außerhalb der Innenstadt diverse Barrieren aus Straßen oder Gewässern, deren Überquerung geprüft wird:

  - Schaffung von übersichtlicheren und leichter querbaren lichtsignalgeregelten Knoten, z.B. an der Kreuzung Marienstraße/ Ringstraße.
  - Die konsequente Fußwegeführung an Lichtsignalanlagen sowie die Länge der Grünphasen werden überprüft und an die Bedarfe angepasst - z.B. in der Nähe von Alten- und Pflegeheimen oder stark frequentierten Knoten, wie an der Kaiserstraße/ Viktoriastraße am Bahnhof.
  - Die Weserquerungen für bestehende Fuß- und Radwege an Brücken, z.B. der Gustav-Heinemann-Brücke und der Mittellandkanalbrücke werden verbessert.
- **Maßnahme A 1.4: Schulumfelder aufwerten**
  - Mit dem Ziel, Veränderung des Verkehrsverhaltens von Schülern, Eltern und Lehrern zu einer verstärkten Nutzung der Verkehrsmittel aus dem Umweltverbund zu bewirken, wird die Verkehrssituation an den Schulstandorten in Minden verbessert.
  - Schüler und Schülerinnen werden beteiligt: „Schüler als Verkehrsplaner“, unter Anwendung neuer Medien (z.B. Apps) zur Ermittlung von Defiziten und Maßnahmenvorschlägen.
  - Kfz-Geschwindigkeiten an Schulen werden weiter gesenkt, Park- und Haltemöglichkeiten werden geprüft und ggf. eingeschränkt (Probleme durch „Elterntaxi“-Verkehre werden gemindert).
- **Maßnahme A 1.5: Weitere Verkehrsberuhigung schaffen (um Fußgängerrouen auf Quartiersebene anzubieten)**
  - Die verkehrsberuhigte Ausweisung bzw. Umgestaltung ausgewählter Straßenzüge (Tempo 30 Zonen) auf Quartiers- und Stadtteilebene sowie für Alltagsrouten im Innenstadtbereich wird geprüft und durchgeführt.
- **Maßnahme A 1.6: Pflege und Unterhaltung von Fuß- und Radwegen ganzjährig sicherstellen**
  - Grünschnitt, Winterdienst und sonstige Instandhaltung der Infrastruktur wird verbessert.
  - Eine internetgestützte Meldeplattform wird geschaffen, in der Bürger/innen die Mängel im (Fuß-) und Radnetz kategorisiert melden können. Die Beiträge werden thematisch gebündelt und an die zuständigen Behörden weitergeleitet.

Zeitraum:	Kurz- bis mittelfristig: Der Zeitraum für die Konzeptbearbeitung und Umsetzung ist abhängig von der Mittelbereitstellung in den angedachten Haushaltsjahren und ausreichender Personalressourcen
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	SBM, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen, (Barriereatlas-Bauftragte/r), Fahrradbeauftragter, Bewohner/innen, Ortsvorsteher, Vereine & Interessensverbände (z.B. ADFC, VCD, BUND), Träger öffentlicher Belange (nach Bedarf), ggf. externes Planungsbüro
Zielgruppe:	heutige und zukünftige Fuß- und Radverkehre in der Stadt Minden
Kosten je Maßnahme:	mittel bis hoch
Finanzierungsmöglichkeiten:	Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80%), teilw. mit Städtebaufördermitteln, ggf. Bezuschussung als investive Maßnahmen über die nationale Klimaschutzinitiative (50%)
Synergien	Aufwertung innerstädtischer Grünflächen, Tourismus, Ausbau der Partizipation bei Planungsprozessen in Minden, Verkehrssicherheit

● **Maßnahmenbereich A 2: Lücken der Nahmobilität schließen (Schwerpunkt Fußwegenetz)**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Erholungs- und Grünflächen werden für die Naherholung zu Fuß und mit dem Rad gut erreichbar gestaltet und miteinander verbunden. Durch die verbesserte Erreichbarkeit der Naherholung und Verknüpfung wichtiger Fuß- und Radrouten im Stadtgebiet sollen Fuß- und Radverkehrsanteile bei den Binnenwegen der Mindener Bevölkerung gesteigert werden.

- Maßnahme A 2.1: Lückenschlüsse in einem gesamtstädtischen (Freizeit-) Wegenetz herstellen
  - Lückenschlüsse im Freizeit-Fuß- und Radwegenetz sollen eine Verknüpfung der städtischen Grün- und Erholungsflächen bieten. Hierzu werden Maßnahmen zur Erschließung, Verknüpfung und attraktiven Gestaltung der Grünzüge für den Fuß- und Radverkehr geprüft und umgesetzt. Relevante Verbindungen sind z.B. der Grünzug von der Friedrichstraße in Richtung Westen, der Grünzug Nord „Marienstraße“ bis zum Grünzug „Bärenkämpen“.
  - Weitere Freigabemöglichkeiten bestehender Sackgassen für den Fuß- und Radverkehr sowie die vorhandene Beschilderung werden überprüft.
- Maßnahme A 2.2: Erreichbarkeit des Weserufers für die Nahmobilität verbessern
  - Umsetzung eines Weserrundwegs beidseitig des Weserufers, einem Fußweg/Radweg auf der westl. Seite zum Stadtteil Leteln, ggf. Schaffung einer weiteren nördlichen Weser-Querung (an der Eisenbahnbrücke) oder Verbesserung der Wegequalität an der Gustav-Heinemann-Brücke, um die Barrierewirkung durch die Gewässer (Weser) für den Fuß- und Radverkehr zu mindern und das Entwicklungsgebiet des Alten Weserhafens (Stadtumbau West) und den Bahnhof Minden für die Nahmobilität besser anzubinden.

Zeitraum:	mittel- bis langfristig: Der Zeitraum für die Konzeptbearbeitung und Umsetzung ist abhängig von der Mittelbereitstellung in den angedachten Haushaltsjahren und ausreichender Personalressourcen
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, SBM, Ortsvorsteher, Bürger/innen, Vereine & Interessensverbände (z.B. VCD, ADFC, BUND), Träger öffentlicher Belange (nach Bedarf)
Zielgruppe:	heutige und zukünftige Fuß- und Radverkehre der Bewohner/innen und Besucher/innen der Stadt Minden
Kosten je Maßnahme:	mittel bis hoch
Finanzierungsmöglichkeiten:	Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80% ) z.B. für Bau- und Ausbauprojekte oder Erneuerungen im Fuß- und Radverkehr, ggf. Mittel der Städtebauförderung, ggf. Zuschussung als investive Maßnahme über die nationale Klimaschutzinitiative (50%)
Synergien:	Tourismus, Verbesserung der Wohnumfeldqualität durch bessere Erreichbarkeiten der Naherholungsbereiche in Minden, Steigerung der Lebensqualität in der Stadt, verbesserte Anknüpfung des Stadtumbau-Gebiets „Alter Weserhafen“ für den Fuß- und Radverkehr

## 2 Handlungsstrategie B: Radverkehr ausbauen

### ● Maßnahmenbereich B 1: Konzeptionelle Grundlagen weiter verbessern

Beschreibung & Zielsetzungen:

Minden verfügt laut der Haushaltsbefragung aus dem Jahr 2015 über einen bereits hohen Anteil bei Fahrten mit dem Rad (23%). Um diesen Anteil bis zum Jahr 2030 noch weiter zu steigern (auf ca. 30%-Anteil am Modal Split), bedarf es einer systematischen Planung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der Radverkehrssituation in der Stadt.

Der Masterplan nachhaltige Mobilität benennt mit der Handlungsstrategie B: Radverkehr ausbauen erste Ziele und Maßnahmen zur Radverkehrsförderung. Es wird mit der Identifikation des Alltagsroutennetzes im bestehenden Radnetz die Empfehlung gegeben, dieses hierarchisch zu gliedern (relevante Alltagsrouten und Nebenrouten), um eine Priorisierung von Einzelmaßnahmen im Radnetz zu ermöglichen und bei Verbesserungen der Radverkehrsinfrastruktur einen möglichst großen Wirkungseffekt zu erzielen. Eine strategische Grundlage für die Radverkehrsförderung wird die weiteren Arbeitsschritte bis zum Jahr 2030 strukturieren und im Detail benennen:

- Maßnahme B 1.1: Aktualisierung und weitere Umsetzung des Radverkehrskonzepts Minden
  - Das 2010 von der Stadt Minden veröffentlichte Radverkehrskonzept wird – unter Einbeziehung der Öffentlichkeit – aktualisiert und ergänzt. Die bereits angestrebten und geplanten Maßnahmen werden weiterhin sukzessive umgesetzt.
  - Da das aktualisierte Radverkehrskonzept eine wichtige Grundlage zur koordinierten Umsetzung weiterer Maßnahmen für den Radverkehr darstellt, ist dieses kurzfristig zu erarbeiten. Darauf aufbauend kann eine systematische Durchführung der Maßnahmen B 2.1 bis B 3.2 ermöglicht werden.

Zeitraum:	mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, SBM, Ortsvorsteher, Bürger/innen, Vereine & Interessenverbände (z.B. ADFC, VCD), ggf. externes Planungsbüro
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre, ggf. auch in geringem Maße Durchgangsverkehre (heutige und zukünftige Radfahrer/innen)
Kosten:	hoch
Finanzierungsmöglichkeiten:	ggf. Förderung bis zu 80% als nicht investive Maßnahme im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP), Zur Umsetzung der im Radverkehrskonzept enthaltenen investiven und teilw. nicht investiven Maßnahmen können ggf. Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80%) oder als investive Klimaschutzmaßnahme über die nationale Klimaschutzinitiative beantragt werden (50% Zuschuss)
Synergien	Grundlage für die Planung und Effizienz der lang- und mittelfristigen Radverkehrsförderung

● **Maßnahmenbereich B 2: Qualitäten im Radwegenetz herstellen**

**Beschreibung & Zielsetzungen:**

Für eine weitere Förderung des Radverkehrs in Minden ist eine umfangreiche Qualitätsverbesserung der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur erforderlich. Neben dem bereits heute bedeutsamen Radverkehr innerhalb Mindens soll das Fahrrad auch auf längeren Distanzen im Stadt-Umland-Verkehr (Quell- und Zielverkehre) an Bedeutung gewinnen. Strecken, wie z.B. der Weserradweg, der sowohl von Alltagsradlern wie auch von Radtouristen stark frequentiert wird, müssen so ausgebaut werden, dass sie den Anforderungen gerecht werden.

Die Befahrbarkeit der Mindener Alltagsrouten soll auf kurzen bis längeren Distanzen möglich sein und durch Fahrbahnmarkierungen und Beschilderung schlüssig ausgewiesen werden. Dabei soll auch die Zunahme der Fahrräder mit elektrischer Unterstützung Berücksichtigung finden.

● **Maßnahme B 2.1: Radschnellweg(e) planen und umsetzen**

- In Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Netzkonzeption für den Radverkehr sowie dem bereits in Planung befindlichen Radschnellweg OWL (von Herford über Löhne, Bad Oeynhaus, Porta Westfalica nach Minden) wird in Minden die Einrichtung weiterer Radschnellverbindungen geprüft. Insbesondere die im Stadt-Umland-Verkehr wichtigen Verbindungen, aber auch innerstädtisch besonders wichtige Relationen, profitieren von der Ausweisung zu Radschnellwegen mit besonderen Qualitätsansprüchen. Diese Routen werden auch dem verstärkten Einsatz von elektrounterstützten Fahrrädern im Radverkehr Rechnung tragen können. Neben dem bereits in Planung befindlichen Radschnellweg werden weitere zusätzliche Verbindungen geprüft und ggf. umgesetzt, wie z.B. Minden Innenstadt Richtung Bückeburg, Minden Innenstadt Richtung Hahlen und Hille, Minden Innenstadt Richtung Haddenhausen und Lübbecke, Minden Innenstadt Richtung Minderheide.
- Auf den genannten Routen sollen die im Masterplan nachhaltige Mobilität definierten Qualitätsstandards für die Radverkehrsinfrastruktur vorrangig umgesetzt werden. Das bedeutet u.a. die Prüfung zur Einrichtung neuer Radverkehrsanlagen auf Fahrbahnniveau bzw. die Verbesserung der Bedingungen für die Führung im Mischverkehr (z.B. unterstützt durch die Maßnahme B 3.1 zu Verbesserung und Ausbau des gesamtstädtischen Fahrradstraßen-Netzes in Minden). Darüber hinaus bedarf es einer entsprechenden Ausweisung/ Kennzeichnung der Routen.

● **Maßnahme B 2.2: Markierungen und Beschilderung verbessern (Initialprojekt)**

- Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern sollen künftig (bei weiter ansteigendem Fuß- und Radverkehrsaufkommen) vermieden werden. Daher wird der Radverkehr, sofern Kfz-Belastungen und zulässige Höchstgeschwindigkeiten es zulassen, durch Hinweise und Markierungen verstärkt auf die Fahrbahn gelenkt und der Kfz-Verkehr wird hinsichtlich der Präsenz von Radfahrern im Straßenverkehr sensibilisiert (siehe Maßnahmenbereich D4-„Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrserziehung und Information verbessern“).
- Die Beschilderung soll konsequenter und verständlicher werden. Dazu wird die bestehende Beschilderung auf ihre Angemessenheit überprüft, „unechte“ Sackgassen werden kenntlich gemacht.
- Fahrbahnmarkierungen für den Radverkehr werden auffällig auf der Fahrbahn vorgenommen und in Stand gehalten (regelmäßige Überprüfung). Fahrrad-Piktogramme (mit Richtungspfeilen) werden auf Fahrbahnen als Hinweise der Benutzungspflicht (bzw. -möglichkeit) angewendet, um Radfahrer und Kfz-Fahrer auf die korrekte bzw. mögliche Führungsform des Radverkehrs aufmerksam zu machen: In Fahrradstraßen und in Bereichen, in denen die Radverkehrsführung vom Hochbord auf die Fahrbahn wechselt, werden auffällige Markierungsmaßnahmen vorgenommen.

- Besonders sogenannte „Andere Radwege“ (baulich angelegte Hochbordradwege, bei denen keine Benutzungspflicht mehr besteht) werden auf unklare oder irreführende Markierungen überprüft und durch eine deutlichere Lenkung, z.B. mit Markierungen (Piktogrammen) auf der Fahrbahn, ergänzt. (Beispielhaft wird begonnen mit den innerstädtischen Radialstraßen im Glacis-Bereich: Marienstraße, Stiftstraße, Hahler Straße, Königstraße, Rodenbecker Straße.)
- Die Radwegführung entlang des Weserradwegs wird hinsichtlich ihrer Beschilderung und eindeutigen Lenkung überprüft und verbessert.



*Positiv-Beispiel links:  
Piktogramm auf der  
Fahrbahn mit  
Richtungspfeil bei frei  
gegebener Einbahnstraße  
in Frankfurt*

*Positiv-Beispiel rechts:  
Markierungen einer  
Göttinger Fahrradstraße  
als Bestandteil des neuen  
E-Radschnellwegs*

● **Maßnahme 2.3 Beleuchtungssituationen verbessern**

- An dunklen Unterführungen und in unbebauten Gebieten wird die Beleuchtungssituation geprüft und verbessert, z.B. im Bereich der „Birne“, bei Unterführungen des Mittellandkanals, im Bahnhofsumfeld (Viktoriastraße) und im Bereich Kanzlers Weide.

Zeitraum:	kurz- bis langfristig: Der Zeitraum für die Planung und Umsetzung ist abhängig von der Mittelbereitstellung in den angedachten Haushaltsjahren und ausreichender Personalressourcen
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, SBM, Beirat für Menschen mit Behinderungen, (Barriereatlas-Beauftragte/r), Bürger/innen, Vereine & Interessensverbände (z.B. ADFC , VCD)
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre (heutige und zukünftige Radfahrer/innen, u.a. Pendler/innen aus Landkreisgemeinden), Durchgangsverkehre (Fahrradtourismus)
Kosten:	niedrig bis hoch
Finanzierungsmöglichkeiten:	ggf. Förderung bis zu 80% als nicht investive Maßnahme im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP), Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80%) z.B. für Bau- und Ausbavorhaben oder grundlegende Erneuerung im Fuß- und Radverkehr (auch Markierungslösungen), Landesförderung im kommunalen Straßenbau (bei Aus- und Umbau wirtschaftswichtiger Straßen), ggf. auch förderfähig im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative als investive Klimaschutzmaßnahme „Neuerrichtung von LED-Beleuchtung auf Radverkehrsanlagen“
Synergien	Verbesserung der Verkehrssicherheit und des Sicherheitsgefühls für Fußgänger und Radfahrer

● **Maßnahmenbereich B 3: Lücken im Radwegenetz schließen**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Durch den Ausbau/Umbau der Radverkehrsinfrastruktur soll das Radfahren in Minden attraktiver und sicherer werden.

● **Maßnahme B 3.1 Das Mindener Fahrradstraßen-Netz erweitern**

- Auf wichtigen Alltagsrouten des Radverkehrs werden geeignete Straßenzüge identifiziert, die das Netz der bestehenden Fahrradstraßen sinnvoll ergänzen. Hierzu werden in einem ersten Arbeitsschritt die bereits von der Stadtverwaltung und in der Bürgerwerkstatt genannten Straßenzüge auf ihre Umsetzbarkeit untersucht. Erste Straßenzüge, deren Umwidmung als Fahrradstraßen geprüft werden: 1) Von-Streithorst-Straße/ Friedgartenstraße/ Bollweg/ Postillionweg , 2) Eickhorstweg/ Zähringer Allee/ Wagnerstraße, 3) Feldstraße/ Steinkreuzstraße/ Schaumburger Weg, 4) Verbindung Johansenstraße bis Anschluss B 65n (Vorschlag Stadtverwaltung), 5) glacisnahe Straßen, 6) Bierpohlweg, 7) Alte Sandtrift/ Habsburgerring/ Hohenzollernring/ Hohenstaufenring (Vorschläge aus Bürgerwerkstätten). Das Fahrradstraßennetz wird somit eine infrastrukturelle Grundlage für die Einführung weiterer Radschnellwege im Stadtgebiet Minden darstellen (siehe Maßnahme B 2.1).
- Auf den Fahrradstraßen werden entsprechend der Maßnahme 2.2. „Markierungen und Beschilderungen verbessern“ die Markierungen der Fahrradstraßen auffällig gestaltet, d.h. auch für den Kfz-Verkehr wahrnehmbar.

● **Maßnahme B 3.2: Neue Radwege bauen, Schutz- und Radfahrstreifen markieren**

- Das bestehende Radwegenetz wird systematisch mit neuen Radwegen, Radfahrstreifen und Schutzstreifen versehen. Bevorzugt werden die Strecken des Hauptnetzes (Alltagsrouten) überprüft und später mit Strecken des weiteren Netzes ergänzt. Grundlage für diese Maßnahme stellt das zu überarbeitende Radverkehrskonzept Minden dar (siehe Maßnahme B 1.1).
- Die aktuellen und bestehenden Planungen werden weiter durchgeführt. Sofern es die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten und Verkehrsbelastungen erlauben, wird eine Führung auf der Fahrbahn bevorzugt gewählt (Schutz- oder Radfahrstreifen). Dadurch erhält der Radverkehr eigene Flächen auf der Fahrbahn und damit verbunden eine stärkere Wahrnehmung im Verkehr. Potentielle Konflikte mit dem Fußverkehr im Seitenraum werden gemindert.

Zeitraum:	mittelfristig: Der Zeitraum für die Planung und Umsetzung ist abhängig von der Mittelbereitstellung in den angedachten Haushaltsjahren und ausreichender Personalressourcen
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, SBM, Bürger/innen, Vereine & Interessensverbände (z.B. ADFC, VCD), ggf. externes Planungsbüro
Zielgruppe:	alle Verkehrsteilnehmer/innen (Kfz-, Rad- und Fußverkehr)
Kosten:	mittel bis hoch
Finanzierungsmöglichkeiten:	Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80% ), ggf. Förderung über die nationale Klimaschutzinitiative als Klimaschutzprojekt „investive Klimaschutzmaßnahme – Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur“, ggf. Förderung über den nationalen Radverkehrsplan: Fahrradtauglicher Ausbau von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen (bis zu 50%)
Synergien	Verkehrssicherheit wird erhöht, Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt, Lärminderungen durch Verlagerungen des Kfz-Verkehrs



● **Maßnahmenbereich B 4: Fahrradparken verbessern**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Damit mehr Wege in Minden mit dem Rad zurückgelegt werden, soll auch das Angebot zum Abstellen von Fahrrädern an den steigenden Bedarf angepasst werden. Sowohl die Anzahl als auch die Ausstattungsqualität der öffentlichen (und privaten) Anlagen sollen bis 2030 weiter erhöht werden.

- **Maßnahme B 4.1: Weiterer Ausbau und Verbesserung von Radabstellanlagen**
  - Die bestehenden Abstellanlagen werden aufgewertet (z.B. Vorderrad-Halter durch Anlehnbügel ersetzen, Witterungsschutz anbieten). Bei Bedarf werden die Anlagen durch die Maßnahmen B 4.2 (Fahrradboxen) und B 4.3 (Schließfächer) ergänzt.
  - Das Angebot von Radabstellanlagen im Innenstadtbereich, besonders an den wichtigen Eingängen zur Fußgängerzone, wird erweitert (z.B. im Zuge der Umgestaltung des Kreuzungsbereichs Wesertor/ Grimpenwall).
  - Der Flächenbedarf weiterer Anlagen wird nicht zu Lasten der Barrierefreiheit/ Fußverkehrsflächen fallen. Vereinzelt ebenerdige Kfz-Parkplätze werden hierfür umgewidmet.
- **Maßnahme B 4.2: Fahrradboxen oder Fahrradparkhaus anbieten**
  - Das Angebot eines Fahrradparkhauses in der Innenstadt wird geprüft und wenn möglich realisiert, z.B. am ZOB und/ oder in den Parkhäusern der Innenstadt. Auch das Angebot von Fahrradboxen im Innenstadtbereich wird geprüft.
- **Maßnahme B 4.3: Schließfächer für Fahrradtaschen/ Schutzhelme/ Einkäufe aufstellen**
  - Schließfächer mit einem Angebot zur Aufbewahrung von Einkäufen, Schutzhelmen, Fahrradtaschen und wertvollem Zubehör (z.B. Akkus) werden aufgestellt.
  - Die Schließfächer werden zunächst an stark frequentierten und nachgefragten Radabstellanlagen aufgestellt. Durch den Standort der Anlagen sollen für den Fuß- und Radverkehr keine Hindernisse entstehen, die die Barrierefreiheit einschränken.
- **Maßnahme 4.4: Verbesserung der Radstation am Bahnhof**
  - Die Öffnungszeiten der Radstation am Bahnhof werden anpasst. Das Angebot über eine Chipnutzung für Gelegenheitsnutzer erleichtert den Zugang zum Fahrradparkhaus.
  - Die Kontaktaufnahme mit der Station wird verbessert: Internetanschluss und eine eigene Email-Adresse für den Standort Minden werden eingeführt, Informationen über die Homepage werden verbessert (z.B. Kommunikation über Öffnungszeiten und Angebote).
  - Der Service vor Ort wird verbessert (durch Schulungen der Mitarbeiter, z.B. zum schnelleren Abwickeln des Fahrradverleihs).
  - Eine bessere Erreichbarkeit der Station (Zufahrt zur Station) wird geprüft und ermöglicht.

Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, SBM, Mindener Parkhaus GmbH, DB AG, Bürger/innen, Vereine & Interessensverbände (z.B. ADFC, VCD)
Zielgruppe:	Radfahrer/innen (alle Verkehrsteilnehmer/innen)
Kosten:	mittel bis hoch

<p>Finanzierungs- möglichkeiten:</p>	<p>Nationaler Radverkehrsplan,                  ggf. Förderung über die nationale Klimaschutzinitiative als Klimaschutzprojekt „investive Klimaschutzmaßnahme - 3.6 Errichtung von Radabstellanlagen“,                  Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80%), z.B. einer Fahrradstation und Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum</p>
<p>Synergien</p>	<p>Verbesserung der Verkehrs- und Diebstahlsicherheit, des Stadtbildes und der Barrierefreiheit (durch Ordnung, Überwachung abgestellter Fahrräder)</p>

● **Maßnahmenbereich B 5: Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr ausbauen**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Größer angelegte Kampagnen für den Radverkehr lohnen sich, um Gewohnheiten zu ändern, z.B. die Verkehrsmittelwahl oder das Verhalten im Verkehr. Verbesserungen der Infrastruktur sollten daher in Minden zukünftig noch stärker mit Kommunikationsmaßnahmen für den Radverkehr einhergehen.

● **Maßnahme B 5.1: Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr ausbauen**

Die Öffentlichkeitsarbeit zur Radverkehrsförderung in Minden wird weiter verbessert. Da bereits Öffentlichkeitsarbeit in Form von Information und Kommunikation mit Broschüren, Pressemitteilungen, dem Fahrradstadtplan Minden, einer eigenen Internetseite sowie diversen Aktionstagen in Zusammenarbeit mit dem ADFC betrieben wird, zielt diese Maßnahme auf eine verbesserte strategische Gesamtausrichtung der Öffentlichkeitsarbeit, sowie die Einbeziehung weiterer Medien und Formate ab. Zur Stärkung der Öffentlichkeitsarbeit werden folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Ein Wiedererkennungswert bei Radverkehrskampagnen wird hergestellt (mit eigenem Slogan/ Motto, ansprechendem Design, Etablierung des neuen Stadtlogos in Bezug zum Thema Fahrrad).
- Öffentlichkeitsarbeit wird begleitend zur Umsetzung von Radverkehrsmaßnahmen betrieben, wie z.B. durch Aufstellen von Informationstafeln oder Plakaten bei der Einführung neuer Straßenmarkierungen, Umbaumaßnahmen oder bei der Errichtung neuer Abstellanlagen.
- Neue Formate zur Öffentlichkeitsarbeitsarbeit werden genutzt: z.B. Kampagnenwerbung auf Bussen, interaktive Anwendungen zum Mindener Radverkehr im Internet oder per App.

Zeitraum:	kurzfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, Verkehrswacht, Polizei, Vereine & Interessensverbände (z.B. ADFC, VCD), ggf. örtliche Fahrradhändler, ggf. Kommunikations-Agentur
Zielgruppe:	Radfahrer/innen (alle Verkehrsteilnehmer/innen)
Kosten:	mittel
Finanzierungs-Möglichkeiten:	Förderung bis zu 80% als nicht investive Maßnahme im Rahmen des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP), Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80%) als sonstige Maßnahme „Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität“
Synergien	eine öffentlichkeitswirksame Kampagne im Radverkehr kann sich positiv mit dem Standortmarketing und der Tourismusförderung der Stadt Minden verbinden lassen – Minden als lebenswerte und fahrradfreundliche Stadt

### 3 Handlungsstrategie C: ÖPNV-Nutzung fördern

● **Maßnahmenbereich C 1: Verbesserung von Information und Service**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Durch eine Verbesserung von Information und Service zu bestehenden ÖPNV-Angeboten in Minden (Stadtbusse, Regionalbusse, Anschluss an den Personenschienenverkehr) soll der Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV erleichtert werden.

- **Maßnahme C 1.1: Fahrgastinformation an den Haltestellen verbessern**
  - Die Gestaltung der Fahrplanaushänge und Informationstafeln wird nutzerfreundlicher. An wichtigen Bushaltestellen wird ein digitales Fahrgastinformationssystem installiert.
  - Darstellungen von Liniennetzplänen oder Linienverläufen werden an den Haltestellen als zusätzliche Fahrgastinformation angebracht.
- **Maßnahme C 1.2: Fahrgastinformation via Homepage und App verbessern**
  - Die Internetpräsenz und (Fahrplan-) Information der MHV wird optimiert und die Bedienungsfreundlichkeit/ Barrierefreiheit des bestehenden Internet-Angebots verbessert – besonders für Smartphones und Tablets zur mobilen Anwendung, z.B. in Form einer App. Information über Ausstattung und Barrierefreiheit der Bushaltestellen werden angeboten.
  - Fahrplandaten und -änderungen werden mit anderen Dienstleistungs-Angeboten ausgetauscht und aktualisiert (z.B. mit OWL Verkehr GmbH, Bahn).
- **Maßnahme C 1.3: Sonderinformation zur Strecke ZOB-Bahnhof Minden anbieten**
  - Informationen über die wichtige Verbindung ZOB-Bahnhof werden verbessert, z.B. durch Orientierungshilfen vor Ort, digitale Anzeigetafeln und einem gesonderter Vermerk im Fahrplanheft.
- **Maßnahme C 1.4: Kundenorientierung der Fahrzeugführer/innen verbessern**
  - Kommunikation und Service in den Bussen werden verbessert - z.B. durch korrekte Anzeigen und Ansagen der Buslinien und Haltestellen und Hilfen beim Ein- und Aussteigen mobil eingeschränkter Personen (z.B. Rollstuhlfahrer, Fahrgäste mit Kinderwägen, Rollatoren).
  - Die Kommunikation der Busse untereinander wird verbessert (zur Information und Gewährleistung der Umsteigemöglichkeiten).

Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden, MHV
Partner/ Beteiligte:	Fahrgastbeirat, Busbetreiber, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre; Alle Verkehrsteilnehmer/innen (heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer)
Kosten:	gering bis mittel
Finanzierungsmöglichkeiten:	sonstige Förderung über § 14 ÖPNVG NRW (Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV)
Synergien	Stadtmarketing, Verbesserung der Wahrnehmung Mindens für Anreisende mit dem ÖPNV

● **Maßnahmenbereich C 2: Angebotsausbau im ÖPNV/ SPNV-Netz**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Um künftig mehr Fahrten vom Kfz-Verkehr auf den ÖPNV zu verlagern, wird das Bedienungsangebot im Stadt- und Regionalbusverkehr mit folgenden Maßnahmen qualitativ und quantitativ ausgebaut:

- **Maßnahme C 2.1: Das Regelnetz erweitern**
  - Der Bedienungszeitraum des Regelnetzes wird in die Abendstunden erweitert (z.B. bis 20 Uhr). Zu den Morgenstunden wird das Angebot ausgebaut und an die Bedarfe des Berufs- und Ausbildungsverkehrs angepasst.
  - Eine Wiedereinführung des ehemaligen AST-Angebots wird geprüft. Das Freizeitliniennetz in seiner aktuellen Form wird abgeschafft, bzw. optimiert.
- **Maßnahme C 2.2: Die Verbindung zwischen ZOB und Bahnhof verbessern**
  - Ein zusätzliches Bedienungsangebot zwischen ZOB und Bahnhof, inkl. einer zusätzlichen Haltemöglichkeit am Klausenwall auf Höhe Bäckerstraße/ Vinckestraße wird geprüft.
  - Die Umsteigezeiten am ZOB werden verbessert bzw. künftig sicher gewährleistet (z.B. durch Einplanung eines Zeitpuffers im Fahrplan).
- **Maßnahme C 2.3: Die Direktverbindung Campus-Bahnhof verbessern**
  - Für Studierende und ggf. Berufspendler in die nord-westl. Innenstadt wird eine dichtere Taktung der Verbindung Campus-Bahnhof angeboten. Im Zuge dessen wird ein Zwischenhalt am ZOB für Umstiege in andere Stadt- oder Regionalbuslinien geprüft. Das neue Angebot wird entsprechend vermarktet.
- **Maßnahme C 2.4: Das Buslinien-Angebot an Bahn-Projekte anpassen**
  - Das Buslinien-Angebot wird an geplante Bahnverbindungen angepasst - besonders die Verbindung Bahnhof - Innenstadt (ZOB) steht hierbei im Vordergrund (siehe auch Maßnahme C 2.2). Der geplante Rhein-Ruhr-Express wird in die Überarbeitung der Angebotsplanung mit einfließen.
- **Maßnahme C 2.5: Anbindung des regionalen Bus- und Schienenverkehrs prüfen**
  - Im regionalen Bus- und Schienenverkehr wird das Bedienungsangebot geprüft. Ggf. werden zusätzliche Angebote für den Pendler- und Ausbildungsverkehr geschaffen, z.B. für Anbindungen aus/ in Richtung Petershagen.

Zeitraum:	mittel- bis langfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden, MHV
Partner/ Beteiligte:	Politik, Ortsvorsteher, Fahrgastbeiräte, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre, alle Verkehrsteilnehmer/innen (heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer)
Kosten:	niedrig bis hoch
Finanzierungsmöglichkeiten:	sonstige Förderung über § 14 ÖPNVG NRW (Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV)
Synergien	Sicherung der Attraktivität als Bildungs- und Wirtschaftsstandort, Gewinn an Lebensqualität durch eine geringere Verkehrs- und Lärmbelastung

● **Maßnahme C 3: Bushaltestellen umgestalten und ausbauen (Initialprojekt)**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Durch ihre bauliche Anlage im öffentlichen Raum der gesamten Stadt fungieren Bushaltestellen als wichtige Schnittstellen der Nahmobilität und prägen gleichzeitig Stadtbild und Straßenraum. Durch eine attraktivere und komfortablere Gestaltung der Haltestellen und eine Verbesserung deren direkten Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität soll die Verlagerung von Fahrten im motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV und Fußverkehr unterstützt werden.

● **Maßnahme C 3.1 Bushaltestellen umgestalten und ausbauen (Initialprojekt)**

- Die Bushaltestellen im Stadtgebiet werden sukzessive barrierefrei umgestaltet (niederflur- und behindertengerecht), nach den neusten Richtlinien modernisiert und sofern möglich, in ihrem Komfort erhöht (z.B. durch Ausstattung mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und Beleuchtung). Auch der Witterungsschutz am ZOB wird verbessert und/oder ein Warteraum angeboten. Die Erreichbarkeit der Bushaltestellen (d.h. Bedarfe unmittelbarer Überquerungsmöglichkeit von Straßen im Umfeld der Haltestellen) wird im Stadtgebiet flächendeckend gewährleistet. Der Radverkehr wird an Haltestellenkaps möglichst verträglich geführt, um Konflikte mit Fußgängern/ÖPNV-Nutzern beim Ein- und Aussteigen vorzubeugen und Radfahrern die zügige Weiterfahrt zu ermöglichen.
- Begonnen wird mit dem Umbau an besonders stark frequentierten Haltestellen (hohe Anzahl täglicher Passanten, Ein- und Aussteiger im ÖPNV) oder bei Haltestellen, die sich an gut sichtbaren Mobilitäts-Knotenpunkten befinden (an Parkplätzen außerhalb der Innenstadt mit P+R-Funktion, Bahnhofsnähe) und somit eine Impulswirkung auf die Wahrnehmung in der Öffentlichkeit haben: z.B. Haltestellen Simeonsplatz und Haltestelle Friedrich-Wilhelm-Straße am Bahnhof.



*Beispiel links: Aktueller Zustand des Warthehauses der Haltestelle Simeonsplatz, Minden*

*Beispiel rechts: Haltestelle Friedrich-Wilhelm-Straße am Bahnhof mit ungünstiger Radwegführung*

Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden, MHV
Partner/ Beteiligte:	SBM, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen, Vereine & Interessensverbände z.B. ADFC, VCD, ggf. externes Planungsbüro
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre, heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer, Fußgänger
Kosten:	hoch
Finanzierungsmöglichkeiten:	pauschalisierte Investitionsförderung nach § 12 ÖPNVG NRW
Synergien	Verbesserung des Stadtbildes, verbesserte Freiraumgestaltung im näheren Umfeld der Haltestellen, Schaffung von Barrierefreiheit

● **Maßnahme C 4: Die Tarifgestaltung für Minden optimieren**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Die ÖPNV-Nutzung soll durch eine attraktivere Tarifgestaltung gesteigert werden (zu Lasten des Kfz- und möglichst nicht des Radverkehrs).

- Maßnahme C 4.1: Die Tarifgestaltung für Minden optimieren
  - Es wird eine Überprüfung zur Entwicklung einer neuen speziellen Tarifgestaltung für die Stadt Minden vorgenommen, z.B. in Form einer Minden-Card, eines Bürgertickets, Möglichkeiten zur Vergünstigung der Monatstickets und Erweiterung des Geltungsbereichs des Niedersachsentickets im ÖPNV der Stadt Minden.

Zeitraum:	mittelfristig
Zuständigkeit:	MHV
Partner/ Beteiligte:	Stadt Minden, Fahrgastbeirat
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre, heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer
Kosten:	mittel
Finanzierungsmöglichkeiten:	sonstige Förderung über § 14 ÖPNVG NRW (Verbesserung der Qualität, der Sicherheit und des Services im ÖPNV)
Synergien:	Standortmarketing für die Stadt Minden und Tourismusförderung (bei Entwicklung einer Minden-Card)

● **Maßnahme C 5: ÖPNV in Minden verstärkt bewerben**

Beschreibung & Zielsetzungen:

In Minden sollen mehr Personen zur Nutzung des ÖPNV-Angebots motiviert werden. Dabei steht besonders die Zielgruppe der heutigen Kfz-Fahrer im Vordergrund.

● **Maßnahme C 5.1: ÖPNV in Minden verstärkt bewerben**

- Die ÖPNV-Nutzung in Minden wird stärker beworben. In diesem Zusammenhang wird eine öffentlichkeitwirksame Kampagne gestartet. Bestandteile dieser Kampagne sind z.B. Aktionstage, wie „mit dem Bus zur Arbeit“ oder Vergünstigungen bei Kulturstätten (z.B. Theater oder Kino), die für ÖV-Kartenbesitzer initiiert und verstärkt in Minden und der Region beworben werden.

Zeitraum:	kurzfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden, MHV
Partner/ Beteiligte:	z.B. Einzelhandel, Minden Marketing, Kulturbetriebe, Krankenkassen etc.
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre, heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer
Kosten:	mittel
Finanzierungsmöglichkeiten:	sonstige Förderung über § 14 ÖPNVG NRW
Synergien	Standortmarketing, Verknüpfung auch mit Öffentlichkeitsarbeit im Radverkehr und allgemeiner Öffentlichkeitsarbeit zu klimafreundlichen Verkehrsarten



● **Maßnahme C 6: Bürgerbusse organisieren**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln aus den ländlicheren Stadtteilen sollen erleichtert werden und eine attraktive Alternative für Fahrten im motorisierten Individualverkehr (Pkw) bieten. In ländlichen Stadtteilen mit weniger Bewohnern und dementsprechend geringerer ÖPNV-Nachfrage bedarf es flexibleren Angebotskonzepten, die das Bedienungsangebot der Stadt- und Regionalbusse bedarfsgerecht ergänzen.

● **Maßnahme C 6.1: Bürgerbusse organisieren**

- Für abgelegene Stadtteile Mindens (z.B. Stemmer, Kutenhausen, Todtenhausen, Aminghausen, Päpinghausen) wird die Einführung von Bürgerbussen auf Basis von Nachbarschaftshilfen angeregt und unterstützt.
- Als ein Beispiel kann der Bürgerbus Hille als Linienergänzung zum Buslinienangebot dienen. Unter folgender Internetadresse ist das Beispiel einsehbar: <http://www.schulder.com/bbh/>

Zeitraum:	mittelfristig
Zuständigkeit:	Bürger/innen, Vereine
Partner/ Beteiligte:	Stadt Minden, MHV
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre, heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer
Kosten:	mittel
Finanzierungsmöglichkeit:	sonstige Förderung über § 14 ÖPNVG NRW (Bürgerbusse)
Synergien	Förderung sozialen Engagements in der Stadt, Nachbarschaftshilfe

● **Maßnahme C 7: Gründung einer eigenen Verkehrsgesellschaft**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Durch die Gründung einer eigenen Verkehrsgesellschaft besteht die Möglichkeit sowohl einen höheren Einfluss auf die Durchführung und Ausgestaltung der Stadtbuslinien zu nehmen, als auch die Finanzierung der im ÖPNV entstehenden Defizite zu optimieren.

● **Maßnahme C 7.1: Gründung einer eigenen Verkehrsgesellschaft**

- Die Stadt Minden wird mittelfristig die Gründung einer eigenen Verkehrsgesellschaft prüfen und mit regionalen Partnern ein Konzept für deren Umsetzung erarbeiten.

Zeitraum:	mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	MEW/ MHV
Zielgruppe:	heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer
Kosten:	mittel
Finanzierungsmöglichkeit:	langfristige Optimierung der im ÖPNV anfallenden Defizite
Synergien:	alle Maßnahmen im Handlungsfeld

● **Maßnahme C 8: Fahrradmitnahme im ÖPNV verbessern**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Die Verbesserung der Fahrradmitnahme in Bussen bietet eine Lösung, um bei wechselhaften Witterungsverhältnissen oder längeren Strecken den Wechsel vom Pkw auf das Rad/ den ÖPNV als eine komfortable und attraktive Verkehrsmittelwahl ins Bewusstsein der Bevölkerung zu bringen.

● **Maßnahme C 8.1: Fahrradmitnahme in Bussen verbessern**

- Im Sinne des Ausbaus multimodaler Angebote wird die Fahrradmitnahme in den Bussen verbessert. Gleichzeitig werden Platzprobleme/ Konflikte in den Bussen mit Kinderwägen, Rollstühlen oder Rollatoren vorgebeugt. Geprüft wird daher z.B. die Einrichtung von Heckgepäckträgern bei besonders relevanten Linien, die als wichtige Verbindung zum Weserradweg und dem geplanten Radschnellweg fungieren.
- Das Angebot wird dementsprechend in der Region beworben. Als Beispiel kann die kostenfreie Fahrradmitnahme der Buslinie Vlotho-Herford (Ostwestfalen-Lippe-Bus) dienen. Unter folgender Internetadresse ist das Beispiel einsehbar: [http://www.ostwestfalen-lippe-bus.de/ostwestfalen\\_lippe\\_bus/view/mdb/ostwestfalen\\_lippe\\_bus/angebot/mdb\\_185938\\_dbb\\_us\\_flyer\\_vlotho-herford.pdf](http://www.ostwestfalen-lippe-bus.de/ostwestfalen_lippe_bus/view/mdb/ostwestfalen_lippe_bus/angebot/mdb_185938_dbb_us_flyer_vlotho-herford.pdf)

Zeitraum:	mittelfristig
Zuständigkeit:	MHV, Busbetreiber in der Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Stadt Minden, Fahrradbeauftragter, Vereine & Interessensverbände, z.B. ADFC
Zielgruppe:	Quell- und Zielverkehre, Binnenverkehre, heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer und Radfahrer
Kosten:	mittel
Finanzierungsmöglichkeit:	sonstige Förderung über § 14 ÖPNVG NRW
Synergien:	Minden gewinnt an Attraktivität im Tourismus (Radtourismus) und als Einkaufs-, Arbeits- und Ausbildungsstandort bei Radfahrern/ÖPNV-Nutzern aus dem Umland

## 4 Handlungsstrategie D: Multimodalität, Vielfalt und Rücksichtnahme im Verkehr fördern

### ● Maßnahmenbereich D 1: Multimodalität fördern – Kombination der Verkehrsträger

Beschreibung & Zielsetzungen:

Wegekettten sollen in Minden zukünftig leichter multimodal zurückgelegt werden können. Das bedeutet, dass - anstatt wie bisher meist monomodal mit dem Pkw - Wege mit den verschiedenen klimafreundlichen Verkehrsmitteln kombiniert zurückgelegt werden. Um dies zu erreichen, werden folgende Maßnahmen im Stadtgebiet angestrebt:

- Maßnahme D 1.1: Mobilitätsstationen errichten
  - Innovative Schnittstellen der Mobilität an ÖPNV-Knotenpunkte werden hergestellt, welche die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel erleichtern und attraktiver gegenüber reinen Pkw-Fahrten machen; z.B. mit Carsharing-Stationen, Ladesäulen, Radabstellanlagen, ÖPNV-Zugang, P+R, B+R, Service, Rabattaktionen.
  - Mögliche erste Standorte werden am Bahnhof und ZOB geprüft.
- Maßnahme D 1.2: Leihräder anbieten
  - Die Einführung eines Leihradsystems für die Stadt Minden wird geprüft. Der bestehende Fahrradverleih in der Stadt wird optimiert (z.B. an der Fahrradstation am Bahnhof).
- Maßnahme D 1.3: Carsharing etablieren
  - Die Etablierung von Carsharing in Minden wird voran gebracht und mit bestehenden Angeboten in der Region verknüpft. Hierzu zählt eine Bewerbung von Carsharing mit einem Aufzeigen der Kosten- und Nutzenvorteile und die Ausweisung von Parkplätzen in der Stadt für Carsharing-Autos inkl. Ladesäule (E-Mobilität), ggf. Erstellung eines Carsharing-Konzepts für die Stadt Minden.
  - Die Möglichkeit, den städtischen Fuhrpark als Carsharing am Wochenende anzubieten, wird geprüft.

Zeitraum:	mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, SBM, MHV, Carsharing-Unternehmen, Träger öffentlicher Belange (nach Bedarf)
Zielgruppe:	Binnenverkehre, Quell- und Zielverkehre, alle Verkehrsarten
Kosten:	mittel bis hoch
Finanzierungsmöglichkeit:	ggf. förderfähig im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative als investive Klimaschutzmaßnahme „Errichtung verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsstationen“ Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität (ca. 80%) z.B. beim Errichten von Fahrradstationen mit Fahrradvermietung und weiten Dienstleistungen
Synergien:	Steigerung der Attraktivität des Stadtbildes durch Umbau von ÖPNV-Knotenpunkten zu innovativen Mobilitätsstationen, Reduktion des Parkdrucks durch Carsharing-Angebot, Förderung klimafreundlicher Antriebsarten und E-Mobilität in Minden

● **Maßnahmenbereich D 2: Straßenraumqualität verbessern**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Zur Verlagerung von Kfz-Fahrten auf den Fuß- und Radverkehr ist es sinnvoll, bestehende Verkehrsflächen attraktiver zu gestalten und zum Fortbewegen und Verweilen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs umzugestalten. In Minden wird dies u.a. durch folgende Maßnahmen zur Straßenraumqualität angestrebt:

- Maßnahme D 2.1: Modellprojekte einer menschenfreundlichen Verkehrsorganisation in der Stadt initiieren und realisieren
  - Gemeinsam nutzbare Flächen für den Fuß-, Rad- und Kfz-Verkehr werden geplant und umgesetzt (z.B. Umgestaltung des Königswalls mit einer Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich oder mit Tempo 20-Regelung).
  
- Maßnahme D 2.2: Projekte aus dem „Masterplan Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt“ umsetzen
 

Fußgänger- und radfahrerfreundliche Umgestaltungsmaßnahmen aus dem Masterplan für die Innenstadt Minden sowie dem integrierten Handlungskonzept 2009 -2017 werden mit folgenden, bisher noch offenen Projekten weiter realisiert:

  - Projekt zur umfassenden Neugestaltung des Kreuzungsbereichs Wesertor-Klausenwall,
  - Projekt zur Umgestaltung der Tonhallenstraße als Stadteingang für Fuß- und Radverkehr,
  - Modellprojekt „Verkehrsverträgliche Umgestaltung“ für den Königswall (Königstraße bis Pöttcherstraße) sowie für die Pöttcherstraße,
  - Projekt zur Umgestaltung des südlichen Stadteingang Simeonsplatz,
  - Erneuerung der Weserpromenade (Weserbrücke, Bastaumündung, Schlagde) (siehe auch Maßnahme A 2.2),
  - Neugestaltung des Glacis-Rundwegs (siehe Maßnahme A 1.1),
  - Verkehrskonzept für die Innenstadt (Schwerpunkt beim Thema Parken, siehe auch Maßnahme G 1.1)

Zeitraum:	mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	SBM, Fahrradbeauftragter, Seniorenbeirat, Beirat für Menschen mit Behinderungen, Träger öffentlicher Belange (nach Bedarf), Bürger/innen, Vereine & Interessensverbände z.B. VCD, ggf. private Planungsbüros
Zielgruppe:	Binnenverkehre, Quell- und Zielverkehre, alle Verkehrsarten
Kosten:	hoch
Finanzierungsmöglichkeit:	ca. 80% Zuschüsse über das Landesprogramm NRW zur Förderung der Nahmobilität, teilw. über Städtebauförderung
Synergien	attraktiveres Stadtbild, ggf. ökologisch bessere Verträglichkeiten (Versiegelung), Lärmschutz

● **Maßnahmenbereich D 3: Klimafreundliches Mobilitätsmanagement etablieren**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement soll in Minden implementiert werden, um Verkehrsteilnehmer zu motivieren, bei ihren täglichen Wegen häufiger auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel umzusteigen. Hierbei spielen sowohl die Verbesserung von Kommunikation, Information/ Beratung eine Rolle, als auch der Ausbau und die Koordination des bestehenden Mobilitätsangebots. Eine regionale (oder zumindest stadtübergreifende) Vernetzung zum Erfahrungsaustausch und zur Kooperation der verschiedenen Mobilitätsmanagement-Bereiche, z.B. über das bestehende Zukunftsnetz Mobilität NRW, wird angestrebt.

Best-Practice-Beispiele aus den Wettbewerben des Aktionsprogramms für Mobilitätsmanagement „effizient mobil“ 2009/2010 liefern gute Anregungen, wie betriebliches oder kommunales Mobilitätsmanagement wirksam gestaltet werden kann: z.B. Lincoln AG in Walldorf, Uniklinikum Freiburg, betriebliches Mobilitätsmanagement in Aachen (betreut durch die örtl. IHK), Region Hannover, Landeshauptstadt München, Stadt Dortmund, Stadt Brühl u.v.m. (siehe <http://www.effizient-mobil.de/index.php?id=267>)

● **Maßnahme D 3.1: Betriebliches Mobilitätsmanagement fördern**

- Mindener Unternehmen werden angeregt, betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren und Innovationen im Mobilitätsbereich vorzunehmen (z.B. Fuhrpark von elektrisch betriebenen Dienstwagen, Pedelecs, Car-Pools, Mitfahrgelegenheiten, Abstimmung der Bedarfe im ÖPNV mit dem MHV, Jobtickets, Parkplatzbewirtschaftung, Angebot geeigneter attraktiver Fahrradabstellplätze u.v.m.). Eine regionale Vernetzung im betrieblichen Mobilitätsmanagement wird gefördert.

● **Maßnahme D 3.2: Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung einführen**

Als ein großer Arbeitgeber mit „Vorbildfunktion“ werden in der Stadtverwaltung Projekte zur klimafreundlichen Mobilität der Mitarbeiter initiiert und koordiniert realisiert:

- Förderung von Mitfahrgelegenheiten durch das Angebot einer verwaltungsinternen Plattform,
- Organisation von Aktionstagen zu klimafreundlicher Mobilität,
- Förderung der ÖPNV-Nutzung der Mitarbeiter (Jobtickets, Marketing),
- Carsharing/ klimafreundliche Fahrzeugflotte der Stadtverwaltung für Dienstfahrten
- Anschaffung von Pedelecs für Dienstfahrten
- ggf. Stelle eines Mobilitätsmanagers oder Mobilitätsbeauftragten schaffen

Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Zukunftsnetz Mobilität NRW, MHV, Wirtschaft/ Unternehmen, Träger öffentlicher Belange, z.B. IHK
Zielgruppe:	Binnenverkehre, Quell- und Zielverkehre, (Pendlerverkehre, Berufsverkehre), Wirtschaftsverkehre
Kosten:	mittel
Finanzierungsmöglichkeit:	ggf. als Forschungsprojekt (z.B. Einführung klimafreundliche Fahrzeugflotten, Ladeinfrastruktur) über Förderprogramm „erneuerbar Mobil“
Synergien:	Positionierung Mindens als zukunftsorientierter Arbeitsstandort in der Region

● **Maßnahmenbereich D 4: Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrserziehung und Information verbessern**

Beschreibung & Zielsetzungen:

In enger Verknüpfung der Maßnahmen mit dem noch zu etablierenden Mobilitätsmanagement in Minden (siehe Maßnahmen D 3.1 und D 3.2), wird die Öffentlichkeitsarbeit, Verkehrserziehung und Information im Bereich Mobilität durch folgende 3 Maßnahmen gestärkt:

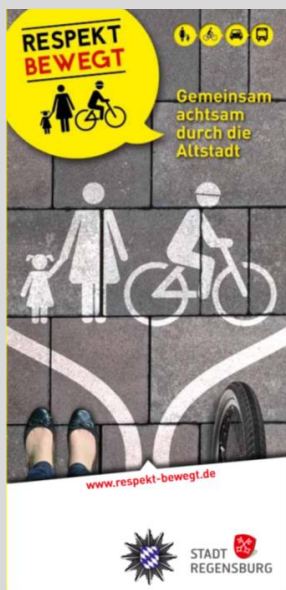
● **Maßnahme D 4.1: Veröffentlichung und Verbreitung von Information zur Radwegebenutzungspflicht**

- Die Kommunikation der aktuellen Regeln für den Radverkehr wird ausgebaut.
- Broschüren werden verteilt (wird bereits vom ADFC Minden-Lübbecke durchgeführt) und im öffentlichen Raum werden Plakate zur Information der Bevölkerung aufgehängt.
- Als Referenzbeispiele können z.B. eine Kampagne der Stadt Regensburg für den Altstadtbereich (inkl. Karte zur Radwegeführung) oder eine Plakatkampagne „Zusammen unterwegs“ aus Bremen dienen.

[www.respekt-bewegt.de](http://www.respekt-bewegt.de),  
<http://www.bauumwelt.bremen.de/detail.php?gsid=bremen213.c.22053.de>

● **Maßnahme D 4.2: Verkehrserziehung stärken (Initialprojekt)**

- Die Verkehrserziehung aller Verkehrsteilnehmer wird zielgruppen- und themenspezifisch verstärkt. Eine Kooperation zwischen der Stadt Minden, Institutionen und der Kreispolizei, die bereits intensiv mit Verkehrserziehungsmaßnahmen in Minden tätig ist, kann hierfür sinnvoll sein.
- Ein Fokus soll bei der Ausweitung der Verkehrserziehung an Schulen, Kitas und auch für Eltern stattfinden (siehe auch Maßnahme A 1.4 – Schulumfelder aufwerten)
- Z.B. Verkehrserziehung in Kombination mit der Einführung von weiteren Öffentlichkeitskampagnen und Aktionen, bei denen besondere (innovative) Fahrräder kennengelernt und getestet werden können (z.B. E-Bikes, Pedelecs, Fahrräder mit Möglichkeiten zum Transport von Kleinkindern)



Beispiel: Kampagne „Respekt bewegt-Gemeinsam achtsam durch die Altstadt“ der Stadt Regensburg  
Quelle: [www.respekt-bewegt.de](http://www.respekt-bewegt.de)

- Maßnahme D 4.3: Bewusstseinsbildung zu klimafreundlicher Mobilität in Minden betreiben
  - Mit Öffentlichkeitsarbeit werden Vorteile von Fahrgemeinschaften, Carsharing und der Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes aufgezeigt und positive Synergieeffekte vermittelt (Gesundheit, Klima, Kosten etc.).
  - z.B. Einführung von weiteren Öffentlichkeitskampagnen und Aktionen, bei denen besondere (innovative) Fahrräder kennengelernt und getestet werden können (z.B. E-Bikes, Pedelecs, Lastenräder, Räder mit Möglichkeiten zum Transport von Kleinkindern)
- Maßnahme D 4.4: Autofreie Aktionen im Stadtgebiet Minden durchführen
  - In regelmäßigen Abständen (vorzugsweise in den Sommermonaten, zur Schulferienzeit) werden in Minden Aktionen mit autofreien Zonen stattfinden, die mit einem zusätzlichen Rahmenprogramm zum Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel motivieren.
  - Die Anmeldung und Teilnahme der Stadt Mindens an der deutschlandweiten Kampagne „Stadtradeln“ des Klima-Bündnisses wird angestrebt.
  - Als mögliches Beispiel autofreier Aktionen wird der Aktionstag „ohne Auto mobil“ dienen, der alle zwei Jahre auf der B61 zwischen den Städten Herford und Bielefeld stattfindet.

Zeitraum:	kurzfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Fahrradbeauftragter, Verkehrswacht, Minden Marketing GmbH, MHV, ADFC, ADAC, VCD, Krankenkassen
Zielgruppe:	alle Verkehrsarten
Kosten:	niedrig bis mittel
Finanzierungsmöglichkeit:	Nationaler Radverkehrsplan, Landes-Verkehrssicherheitsprogramm, Landesprogramm zur Förderung der Nahmobilität
Synergien	Verkehrssicherheit, Gesundheit, Standort-Marketing, Verbesserung der Luftqualität



## 5 Handlungsstrategie E: Klimafreundliche Antriebsarten fördern

### ● Maßnahmenbereich E 1: Förderung der Elektromobilität

Beschreibung & Zielsetzungen:

Um in Minden den von leitenden Studien prognostizierten Anstieg auf ca. 11% Elektromobilität in der durchschnittlichen Pkw-Flotte 2030 zu erreichen, wird auch eine entsprechende Infrastruktur für diese Entwicklung geschaffen. Im BAU-Szenario des Masterplans nachhaltige Mobilität ist ein Anstieg auf 11% zu Grunde gelegt. Im Landkreis Minden Lübbecke wurden 2011 0,17% aller Fahrzeuge mit „Sonstigen Antriebstechniken“ betrieben, wozu auch die Elektromobilität zählt. Bis 2014 ist der Anteil „sonstiger Antriebstechniken“ auf 0,15% gesunken. Um den Entwicklungen, die hinter dieser Annahme stehen, gerecht zu werden und durch besondere Bemühungen zur Elektromobilität die erwarteten Einsparungen erreichen zu können, werden in Minden 2 wesentliche Maßnahmen angestrebt:

- Maßnahme E 1.1: Anwendung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) in der Stadt Minden
  - Eine (Elektromobilitäts-) Satzung wird entwickelt, die die Nutzung von Elektroautos (-rollern und -fahrrädern) gegenüber konventionellen Pkw-Antriebsarten attraktiver macht, indem sie z.B. Begünstigungen beim Parken in der Innenstadt (Nutzung von Ladesäulen) schafft.
- Maßnahme E 1.2: Ausbau von E-Ladesäulen im Stadtgebiet
  - Ladesäulen im Stadtgebiet werden ausgebaut und bei städtebaulichen Projekten angeregt. Der Ausbau der Ladesäulen wird auch in Kombination mit der Errichtung von Mobilitätsstationen (Maßnahme D 1.1) und einer möglichen Parkplatzsatzung für Elektroautos (Maßnahme E 1.1) geplant. Bei der Standortfindung und Ausstattung kann die vorliegende Auflistung/Analyse geeigneter Standorte des Klimabündnisses im Mühlenkreis eine Grundlage bieten
  - **Initialprojekt: Sensibilisierung durch Vorgaben bei städtebaulichen Projekten**
  - Bei städtebaulichen Projekten wird die Stadt Minden zukünftig Konzepte zur E-Mobilität als weiteres Ausschreibungskriterium benennen und berücksichtigen.

Zeitraum:	kurz- bis langfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Institutionen und private Akteure, z.B. Firmen der regionalen Energiewirtschaft, Energieproduzenten
Zielgruppe:	Pkw-Verkehr
Kosten:	niedrig bis hoch
Finanzierungsmöglichkeit:	ggf. Projektförderung Elektromobilität über das BMVI, ggf. als Forschungsprojekt (Einführung klimafreundlicher Fahrzeugflotten, Ladeinfrastruktur, Kopplung mit erneuerbarer Energie) über das Förderprogramm „erneuerbar Mobil“
Synergien:	bei ambitionierter Planung und Umsetzung in Form eines Modellprojekts kann Minden sich in der Region bzw. in Deutschland im Bereich Elektromobilität positionieren

● **Maßnahmenbereich E 2: Ausbau von Erdgas-Tankstellen in Minden**

Beschreibung & Zielsetzungen:  Der Antrieb mit Erdgas ist gegenüber den konventionellen Antriebsarten mit Benzin oder Diesel klimafreundlicher. 2011 wurden 1,6% mit Gas (0,2% mit Erdgas) der im Kreis Minden-Lübbecke gemeldeten Fahrzeuge mit dieser Antriebstechnik betrieben, der Anteil dieser Fahrzeuge ist seither kaum angestiegen.  ● Maßnahme E 2.1: Ausbau von Erdgastankstellen in Minden - Bei mehr der bestehenden Tankstellen in Minden wird Erdgas angeboten.	
Zeitraum:	mittel- bis langfristig
Zuständigkeit:	Tankstellenbetreiber Minden
Partner/ Beteiligte:	Stadt Minden
Zielgruppe:	Pkw-Verkehr
Kosten:	hoch
Finanzierungsmöglichkeit:	
Synergien	bei ambitionierter Planung und Umsetzung in Form eines Modellprojekts kann Minden sich in der Region bzw. in Deutschland im Bereich Erdgas positionieren

● **Maßnahmenbereich E 3: Umweltverträgliche Antriebsarten im ÖPNV anwenden**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Zur Positionierung Mindens als innovativer und klimafreundlicher Standort, kann durch die Anwendung von neuen Technologien im ÖPNV ein Zeichen gesetzt werden. Das Thema effizienter und klimafreundlicher Antriebsarten kann in diesem Zusammenhang gut beworben und in das öffentliche Bewusstsein der Mindener Bevölkerung gelangen und dadurch indirekt auf die privaten oder betrieblichen Fahrzeugkäufe Einfluss haben.

- Maßnahme E 3.1: Umweltverträgliche Antriebsarten im ÖPNV anwenden
  - Beim Fuhrpark der Mindener Linienbusse werden zukünftig klimafreundlichere Antriebsarten genutzt.
  - Im neu zu überarbeitenden Nahverkehrsplan werden hierzu Vorgaben formuliert.
  - Die Verwendung der klimafreundlichen Antriebsarten im ÖPNV wird begleitend öffentlichkeitswirksam beworben.

Zeitraum:	langfristig
Zuständigkeit:	MHV
Partner/ Beteiligte:	Stadt Minden, Busbetreiber
Zielgruppe:	Busverkehre, heutige und zukünftige ÖPNV-Nutzer
Kosten:	hoch
Finanzierungsmöglichkeit:	bis zu 35% Anteilfinanzierung bei der Anschaffung von diesel-elektrischen Hybridbussen im ÖPNV über die nationale Klimaschutz Initiative möglich
Synergien	Lärminderung der Stadtbusse, Positionierung Mindens im Bereich Elektromobilität/Klimafreundliche Antriebsarten

## 6 Handlungsstrategie F: Wirtschaftsverkehr klimafreundlich gestalten

### ● Maßnahmenbereich F 1: Lenkung von LKW im Stadtgebiet optimieren

Beschreibung & Zielsetzungen:

Schwerverkehre und Güterverkehre in der Stadt sind ein essentieller Bestandteil des Mindener Wirtschaftsgeschehens und bündeln sich hauptsächlich auf einzelnen Straßen, wie insbesondere der Karlsstraße oder Ringstraße. Eine Befahrung von Wohngebieten durch LKW und landwirtschaftlichen Verkehr auf zu engen Straßen soll vermieden werden. Durch die vorhandene wegweisende Beschilderung wird dieser Verkehr bereits heute gelenkt und auf ausgewählten Straßenzügen geführt. Um dieses weiter zu optimieren, wird folgende Maßnahme getroffen:

- Maßnahme F 1.1: Lenkung von LKW im Stadtgebiet optimieren
  - Die bestehende Beschilderung im Stadtgebiet wird überprüft und verbessert.
  - **Initialprojekt: Einleitung einer Untersuchung zur Optimierung der Verkehrslenkung von Wirtschaftsverkehren**
  - Im Initialprojekt wird geprüft, in welchen Bereichen die Lenkung der Wirtschaftsverkehre verbessert werden kann.



*Beispiel (links): In Bielefeld wurde 2012/2013 unter Beteiligung der Wirtschaft/IHK ein gesamtstädtisches LKW-Lenkungskonzept erstellt, das dabei helfen soll, den Schwerlastverkehr auf geeigneten Straßen zu bündeln und gleichzeitig Wohnbebauung möglichst zu umfahren. Ausgewiesen wurden hierfür 3 Streckenkategorien im Stadtgebiet: LKW-Haupttrouten, LKW-Strecken und LKW-Anbindungen*

*(Quelle: <https://www.ostwestfalen.ihk.de/standortpolitik/verkehr/lkw-lenkungskonzept/>)*

Zeitraum:	kurzfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Wirtschaft, Träger öffentlicher Belange, z.B. IHK
Zielgruppe:	Wirtschaftsverkehre
Kosten:	mittel
Finanzierungsmöglichkeit:	
Synergien	Lärminderung, Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Stadt, geringere Instandhaltungskosten von Straßen

● **Maßnahmenbereich F 2: Ein Konzept zur Citylogistik erstellen und umsetzen**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Wirtschaftsbezogene Verkehre im Stadtgebiet sollen durch folgende Maßnahme auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel verlagert und bei der Auslieferung von Gütern effizienter gelenkt werden. Zusätzlich sollen dadurch Fahrten im Kfz-Verkehr einspart werden:

- **Maßnahme F 2.1: Ein Konzept zur Citylogistik erstellen und umsetzen**
  - Eine konzeptionelle Grundlage zur Citylogistik für das Stadtgebiet Minden wird erstellt.
  - Inhalte dieses Konzepts werden Maßnahmen enthalten, durch die kleinere (private oder gewerbliche) Paketlieferungen (Onlinebestellungen) in Minden zentral gebündelt und effizient ausgeliefert werden, z.B. durch Einrichtung von Umlade-Stationen auf Lastenräder oder elektrobetriebene Kleinfahrzeuge.

Zeitraum:	langfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Wirtschaft, Träger öffentlicher Belange, z.B. IHK
Zielgruppe:	Wirtschaftsverkehre
Kosten:	mittel
Finanzierungs- möglichkeit:	
Synergien	Lärminderung, Instandhaltungskosten von Straßen sinken, Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Stadt

## 7 Handlungsstrategie G: Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln

### ● Maßnahmenbereich G 1: Parkraum wird zu Lebensraum – Regulierende Maßnahmen beim Thema „Parken“ vornehmen

Beschreibung & Zielsetzungen:

Das Parken in Minden soll stadtverträglicher abgewickelt und häufiger in Bereichen außerhalb der Innenstadt stattfinden und mit multimodalen Angeboten kombiniert werden. Dazu werden folgende Maßnahmen beabsichtigt:

- Maßnahme G 1.1: Erarbeitung einer gesamtstädtischen Parkraumkonzeption
  - Prüfung der Reorganisation der Parkraumbewirtschaftung im Innenstadtbereich mit der Zielsetzung, den Innenstadtbereich von Park(such)verkehren zu entlasten
  - Überprüfung einer Umwidmung von ebenerdigen Parkplätzen und Straßenzügen in der Innenstadt zu einer gezielten Aufwertung von innerstädtischen Plätzen (für mehr Nahmobilität und Aufenthaltsqualität), z.B. am Martini-Kirchhof oder zum Angebot von neuen Radabstellanlagen (siehe u.a. Stadterneuerungsprojekt „6.2.2 - Verkehrskonzept Innenstadt“ des beschlossenen integrierten Handlungskonzepts Aktives Stadtzentrum Minden Innenstadt 2009-2017).
  - Den Anforderungen an Parkraumbedarfe von Senioren sowie Menschen mit Behinderungen (z.B. für Bringdienste) wird Rechnung getragen. (Siehe hierzu auch die im Barriereatlas beschlossenen Projekte, wie z.B. die Ausweisung weiterer Behinderten-Parkplätze)
  - Die Belange des Mindener Einzelhandels werden in der Parkraumkonzeption berücksichtigt.
- Maßnahme G 1.2: Parkplätze außerhalb der Innenstadt attraktiver gestalten und ausbauen
  - Das Angebot von Park+Ride-Parkplätzen in Bahnhofsnähe wird erweitert.
  - An den bestehenden, außerhalb der Innenstadt gelegenen Parkplätzen wird die Multimodalität (Pkw + ÖPNV/SPNV) gefördert. Dadurch soll eine Entlastung der Innenstadt durch Verkehre von Besuchern und Einpendlern erfolgen.
  - Der Parkplatz Kanzlers Weide wird attraktiver gestaltet. U.a. wird dort das Sicherheitsgefühl erhöht, indem die Beleuchtungssituation im Winter zu den Abend- und Morgenstunden verbessert wird.

Zeitraum:	kurz- bis mittelfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Beirat für Menschen mit Behinderungen, Seniorenbeirat, Mindener Parkhaus GmbH, Träger öffentlicher Belange, z.B. Handelsverband Ostwestfalen-Lippe e.V., IHK, Vereine & Interessensverbände, z.B. VCD, Klimabündnis im Mühlenkreis, ggf. externes Planungsbüro
Zielgruppe:	Binnenverkehre, Quell- und Zielverkehre
Kosten:	mittel bis hoch
Finanzierungsmöglichkeit:	ggf. teilweise über Städtebaufördermittel, Zuwendungen über das Landesprogramm Kommunaler Straßenbau
Synergien	Multimodalität, Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt

● **Maßnahmenbereich G 2: Maßnahmen zu Kfz-Geschwindigkeiten und Verkehrsfluss durchführen**

Beschreibung & Zielsetzungen:

Für die Zielsetzung, den Kfz-Verkehr stadtverträglicher und sicherer zu gestalten, werden Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion und stadtverträglichen Lenkung beabsichtigt. Das Unfallgeschehen sowie die gefühlten Unsicherheiten (besonders bei schutzbedürftigen Fußgängern und Radfahrern) sollen in der Stadt weiter gemindert werden:

- Maßnahme G 2.1: Verkehr auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen verträglicher abwickeln
  - Auf innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen werden die zulässigen Geschwindigkeiten reduziert. Hierzu zählt z.B. Tempo 50 statt 60 auf der Ringstraße (Verkehr fließt flüssiger und sicherer). Weitere Streckenanordnungen Tempo 30 im Umfeld publikumsintensiver Einrichtungen werden geprüft und durchgeführt (laufende Änderung der StVO werden genutzt).
- Maßnahme G 2.2: Tempo 30-Zonen stärken
  - Die Einrichtung weiterer Tempo 30-Zonen bzw. eine Ausweitung der bestehenden Zonen durch Einbeziehung neuer Straßenzüge wird geprüft und durchgeführt.
  - **Initialprojekt: mit stärkerer Überwachung und der Durchführung geeigneter Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion beginnen**
  - Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung werden geprüft und durchgeführt. Hierzu zählt z.B. das Aufstellen von Dialog-Displays und Straßenraumumgestaltungen, die Geschwindigkeitsminderungen bewirken (z.B. durch provisorische Straßenraumeinengungen, in Kombination mit öffentlichen Radabstellanlagen und/oder alternierenden Parkmarkierungen).



Beispiel: Dialogdisplay der Firma RTB (Quelle: [www.rtb-bl.de](http://www.rtb-bl.de))

- Maßnahme G 2.3: Stau im Stadtgebiet vermeiden
  - Verkehrsflüsse und Verkehrslenkung in Minden werden optimiert, sodass weniger Rückstau erzeugt wird. Hierzu werden z.B. in den Kreuzungsbereichen der Ringstraße die Verkehrslenkung, Ampelschaltung und Geschwindigkeitsregelung geprüft.
  - Kreisverkehre können zu einer Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten führen und einen gleichmäßigeren Verkehrsfluss bewirken. Deshalb wird geprüft, an geeigneten Kreuzungsbereichen Kreisverkehre einzurichten (unter Berücksichtigung der Fuß- und Radverkehrsführung!). Mehrspurige Kreisverkehre werden in innerörtlicher Lage vermieden.
- Maßnahme G 2.4: Stadtverträgliche Lenkung von Durchgangsverkehren
  - Durchgangsverkehrsströme werden analysiert und ggf. stadtverträglicher gelenkt, um innerstädtische Straßenzüge zu entlasten.
  - Auf der Ringstraße werden Einflussmöglichkeiten zur Lenkung des Durchgangsverkehrs durch Verstetigung, Temporegelung und Ampelschaltungen geprüft.

- Ausstehende Projekte wie die Südumgehung der B 65 und Ausbau der B 482 werden vorgebracht, sofern eine Entlastung der innerörtlichen Straßen wie z.B. der Ringstraße damit erreicht werden kann. Die Entlastungsdividende wird genutzt, indem die entlasteten Straßen entsprechend ihrer zukünftigen Verkehrsfunktion gestaltet werden.

Zeitraum:	kurz- bis langfristig
Zuständigkeit:	Stadt Minden
Partner/ Beteiligte:	Ordnungsamt/ Polizei/ Kreis Minden-Lübbecke, Straßen.NRW
Zielgruppe:	alle Verkehre: Durchgangsverkehre, Quell- und Zielverkehre , Binnenverkehre, Wirtschaftsverkehr
Kosten:	niedrig bis hoch
Finanzierungs- möglichkeit:	teilweise Zuwendungen über das Landesprogramm Kommunaler Straßenbau möglich
Synergien	Lärmminderung, Verkehrssicherheit, Lebens- und Aufenthaltsqualität in der Stadt