



Mobilitätswerkstatt Stadt Salzburg

14.06.2021, 18.00 bis 20:30 Uhr, Zoom-Videokonferenz

Ergebnisdokumentation

Programm

1	Begrüßung, Einleitung und Warm-Up.....	1
2	Mobilitätskonzept: Erste Ergebnisse der Grundlagenermittlung	3
3	Arbeitsphase: Mobilität in Salzburg – Sie sind gefragt!.....	3
4	Zusammenführung der Ergebnisse, Ausblick und Dank	3

Anhänge

Anhang 1: Liste der Teilnehmenden.....	4
Anhang 2: Ergebnisse der Arbeitsphase.....	6
Anhang 3: Vision für die Stadt Salzburg 2035	19

Präsentationen der Kurzvorträge (separate Datei)

Moderation und Protokoll

Karolin Thieleking / Julian David / Jochen Rienau / Sarah Schulze (KoRiS); Thomas Müller (IG Schubert)

1 Begrüßung, Einleitung und Warm-Up

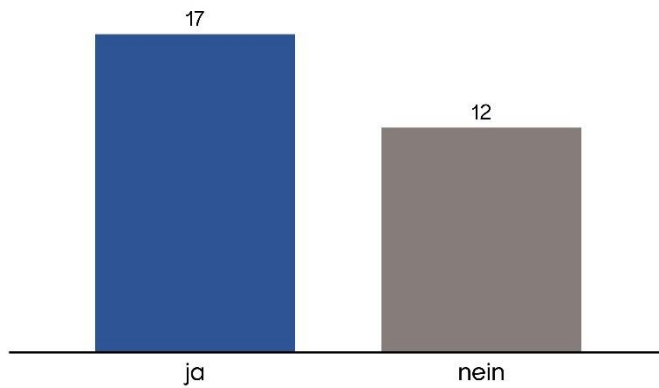
[Ulrich Berger, Bürgermeister der Stadt Salzburg; Karolin Thieleking/Julian David, KoRiS]

- Bürgermeister Ulrich Berger begrüßt die Teilnehmerinnen und Teilnehmer zur Mobilitätswerkstatt und dankt für das große Interesse.
- Die heutige Veranstaltung möchte im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes die Vorstellungen und Einschätzungen der Bürgerinnen und Bürger zur Bestandsaufnahme sowie zu den Stärken, Schwächen und Handlungsbedarfen einholen.
- Karolin Thieleking stellt dar, dass das Mobilitätskonzept als Leitfaden für nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Salzburg dienen soll und alle Mobilitätsarten übergreifend konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität benennen wird.
- Die heutige Mobilitätswerkstatt dient dazu, die Ergebnisse der Grundlagenermittlung mit den Teilnehmenden abzustimmen und erste Vorstellungen zu Visionen und Zielen zu sammeln. In einer weiteren Mobilitätswerkstatt stehen die Maßnahmen und Handlungsschwerpunkte im Fokus.

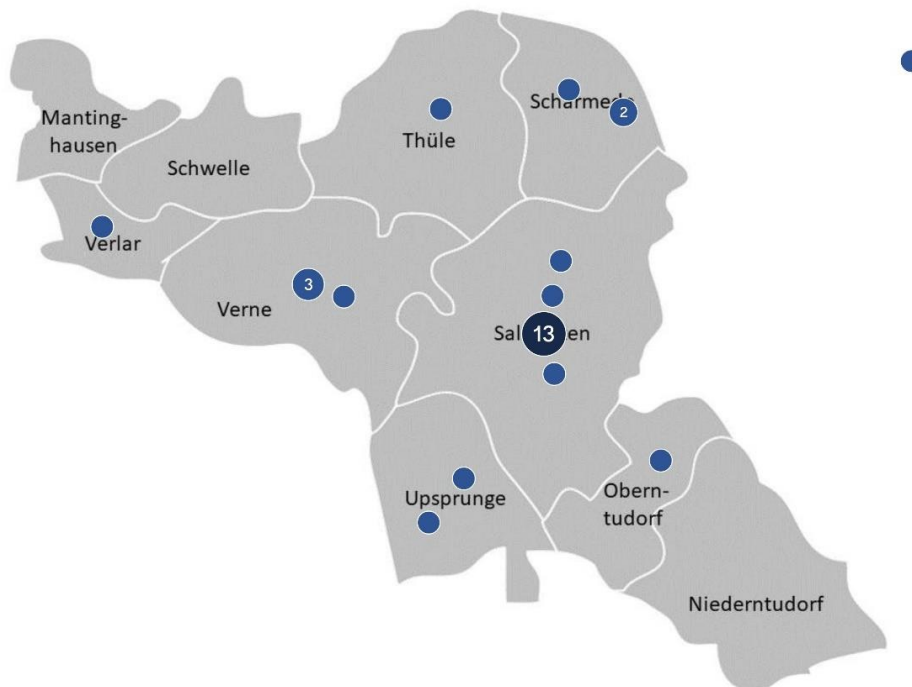


Warm-Up: Vorstellungsrunde als Umfrage mit Mentimeter

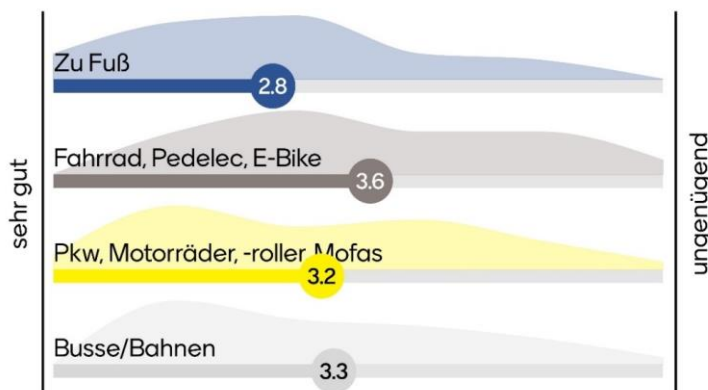
Haben Sie an der Haushaltsbefragung oder 1. Online-Umfrage teilgenommen? (n=29)



Wo wohnen Sie? (n=29)



Wie bewerten Sie im Allgemeinen die Verkehrssituation in Salzkotten für die einzelnen Verkehrsmittel? (Schulnoten) (n=30)





2 Mobilitätskonzept: Erste Ergebnisse der Grundlagenermittlung

- Kurzvortrag: Zwischenergebnisse der Bestandsanalyse
Thomas Müller, IG Schubert
- Kurzvortrag: Ergebnisse der bisherigen Beteiligung
Julian David, KoRiS
- Kurzvortrag: Stärken-Schwächen Analyse
Karolin Thieleking, KoRiS

→ **Präsentationen siehe separate Datei**

3 Arbeitsphase: Mobilität in Salzburg – Sie sind gefragt!

Die Teilnehmenden wechseln eigenständig zwischen den folgenden Themenräumen und bringen ihre Hinweise und Anregungen ein:

A Fuß- und Radverkehr

Fachlicher Ansprechpartner: Thomas Müller, IG Schubert

Moderation: Karolin Thieleking, KoRiS

B Öffentlicher Personennahverkehr

Fachlicher Ansprechpartner: Martin Westermeier, Fachbereichsleiter Stadtentwicklung Salzburg

Moderation: Jochen Rienau, KoRiS

C Motorisierter Individualverkehr

Fachlicher Ansprechpartner: Thomas Peitzmeier, Fachbereichsleiter Bürgerdienste Stadt Salzburg

Moderation: Julian David, KoRiS

Im Nachgang der Veranstaltung haben die Teilnehmenden bis 22:00 Uhr Zeit, die Ergebnisse der Arbeitsphase zu ergänzen und zu bewerten.

→ **Dokumentation der Ergebnisse siehe Anhang 2**

4 Zusammenführung der Ergebnisse, Ausblick und Dank

- Kurze Vorstellung der Ergebnisse der Arbeitsphase durch die Moderatoren der Themengruppen
- Abfrage zur Vision für die Stadt Salzburg des Jahres 2035: → Ergebnisse siehe Anhang 3
- Dank und Verabschiedung durch Ulrich Berger, Bürgermeister der Stadt Salzburg

**Anhang 1: Liste der Teilnehmenden**

Name	Institution bzw. privat
Bardehle, Lutz	privat
Berger, Ulrich	Stadt Salzkotten – Bürgermeister
Bunte, Silvia	Kreistag Paderborn – CDU
David, Julian	KoRiS
Detro, Lydia	privat
Dirkes, Britta	privat
Finke, Thomas	Schule
Frerichs, Verena	privat
Gärtner, Stefan	Rat der Stadt Salzkotten – SPD – Sachkundiger Bürger im Bauausschuss
Hagemann, Franz-Josef	privat
Harlacher, Klaus	privat
Höppner, Dorothee	privat
Hüttemann, Henrik	privat
Jobst-Hentschel, Karen	privat
Kamp, Reinhard	privat
Kirchhoff, David	Stadt Salzkotten
Kemper, Jürgen	privat
Knaup, Martin	privat
Koch, Günter	Rat der Stadt Salzkotten – AfD
Koch, Michael	privat
Korting, Norbert	Privat
Matiz, Matthias	privat
Modler, Maraike	privat
Müller, Thomas	IG Schubert
Niggemeyer, Andreas	privat
Peitzmeier, Thomas	Stadt Salzkotten
Postel, Matthias	privat
Rienau, Jochen	KoRiS
Rohde, Stefan	privat
Scherf, René	Rat der Stadt Salzkotten – Grüne
Schlune, Ulrike	privat
Schlune, Hendrik	Rat der Stadt Salzkotten – Grüne
Schulte, Patrick	privat
Schulze, Sarah	KoRiS
Sprenger, Jan	privat



Name	Institution bzw. privat
Stracke, Annette	Rat der Stadt Salzkotten – CDU
Tesche-Soeberdt, Petra	Stadt Salzkotten
Thieleking, Karolin	KoRiS
Trippe, Carsten	privat
Vollmer, Steffen	privat
Westermeier, Martin	Stadt Salzkotten
Wigand, Rolf	privat
Winter, Neven	privat

Anhang 2: Ergebnisse der Arbeitsphase

In den folgenden Tabellen sind die Ergebnisse der Themengruppen dokumentiert. Neben den in der Veranstaltung und im Nachgang bis 22 Uhr visualisierten Anregungen und Hinweisen wurden hierfür auch die internen Videoaufzeichnungen ausgewertet.

Grundlagen für die Diskussion waren die vorab durch das Büro KoRiS und die Ingenieursgemeinschaft Schubert aufbereiteten Stärken, Schwächen sowie der Handlungsbedarfe. Die bereits eingebrachten Aspekte sind in schwarzer Schrift dargestellt. Hinweise und Ergänzungen der Teilnehmenden, die die Moderatoren während der Arbeitsphase notiert haben, sind **in blau** dargestellt.

Eigene Ergänzungen der Teilnehmenden sowie Angaben zur Zustimmung der bereits eingebrachten Aspekte im Nachgang der Veranstaltung bis 22 Uhr sind **blau kursiv** dargestellt. Für jeden Hinweis sind die Anzahl der „Zustimmung“-Angaben durch die Teilnehmenden in Klammern **(1)** angegeben.

Hinweise, die auf Karten verortet wurden, sind im Anschluss an die Tabellen im gleichen Farbmuster dargestellt.

Fuß- und Radverkehr

Fuß- und Radverkehr 	
Stärken	
Fußverkehr hat gute Bewertung in Haushaltsbefragung: Durchschnittsnote 2,1 (1)	
2 E-Bike-Diensträder für Stadt angeschafft	
E-Bike-Ladesäulen im Innenstadtbereich	
Teilnahme Stadtradeln (1)	
Verfügbarkeit von Fahrrädern (Haushaltsbefragung)	
Fahrradfreundliche Geländegegebenheiten mit Ausnahme von Obern- und Niederntudorf	
Motivation häufiger Rad zu fahren (1)	
<ul style="list-style-type: none">▪ durch ein besseres Radwegenetz. Breitere Radwege, besserer baulicher Zustand der Radwege, etc.	
Kurze Wege in Kernstadt	
Schwächen	
z. T. sehr schmale Radwege oder Schutzstreifen	
<ul style="list-style-type: none">▪ kein Radweg von Verne aus▪ Problem Lange Str., extrem schmal▪ Engstelle Klein Verne (An Stadtteichen)	
z. T. keine optimale Führung an Knotenpunkten	
<ul style="list-style-type: none">▪ Gutes Beispiel Kreisverkehr Wewelsburger Str.-Oelweg → ausbauen, markieren durch rote Furten (weitere)	
Verkehrsunfälle mit Radfahrenden in Innenstadt (1)	
Fahrradweg wird als Parkraum genutzt, v.a. B1 im Bereich der Bäckereien	
<ul style="list-style-type: none">▪ Konflikte mit anderen z.B. Fußgängern▪ Reglementierung erforderlich▪ auch Ausweichen auf Straße gefährlich	

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende in Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme nach Veranstaltung eingebracht</i>	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe



Fuß- und Radverkehr



Verne: Schulweg Grundschule

- Ampelschaltung für Kinder schwierig
- Überweg zum Friedhof unsicher
- Angsträume, gefährliche Abschnitte durch Gewerbegebiete, Berglar
- Walking Bus: Problem Oelweg

Radwege Pendler

- *Übergang Radweg B1 – Salzkotten Richtung Paderborn, kurz vor der Auffahrt zur L776; Radweg Richtung Scharmede/Elsen Haus Widey*
- *Autoverkehr hat aus beiden Richtung Tempo 100 drauf und zu den Stoßzeiten ist ein Wechsel fast nicht möglich; Lebensgefahr*
- *Typischer Weg für die Berufspendler Richtung Paderborn*

Schulwege Neubaugebiete (1)

- *Allgemein alle Radwege aus dem Neubaugebieten Salzkotten Papenbrede, Bümers Grund, Richtung Schulen sind absolut unsicher, speziell der Oelweg. Er ist seit Jahren in einem miserablen Zustand... Bodenwelle, Gullideckel stehen hoch, Ausbrüche, Gehwegplatten stehen hoch, „Radweg“ läuft einseitig; Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 in einem sehr begrenzten Zeitraum. Der Oelweg ist eine Ausweichstrecke für den Pkw-Verkehr, zur gleichen Zeit genutzt von Schüler auf dem Fahrrad, Roller. Das Unfallrisiko für Schüler ist extrem hoch.*

Anbindung Stadt – Wohngebiete (1)

- *Teils keine durchgehenden Rad-/Fußwege auf einer Seite Richtung Stadt Salzkotten und zurück. Beispiel Wewelsburger Straße.*

Innerstädtische Kreisverkehre (1)

- *Alle Übergänge an innerstädtischen Kreisverkehren mit Zebrastreifen ausstatten... Fußgänger und Radfahrer haben Vorrang. Autoverkehr begrenzen auf 30 km/h vor den Übergängen*

Geringes Bewusstsein für Fuß und Rad als Hauptverkehrsmittel (2)

- *vielfältige Vorteile des Fußgehens und Radfahrens sind den Salzkottener*innen nicht bewusst: gesundheitsfördernd (gerade heutzutage bei Fast Food, häufig sitzender Lebensweise in Beruf/Ausbildung, Vielzahl an gesundheitlichen Beschwerden die u.a. durch Bewegungsmangel begünstigt werden) leise, günstig, sicher, emissionsfrei, stärkend für lokale Wirtschaft und vor allem stärkend für soziale Interaktion (ich begegne anderen Menschen auf meinen täglichen Wegen und komme ins Gespräch) sind nicht vorhanden, weil die alltäglichen Erfahrungen dieser Mobilitätsformen vor allem für Fahrten aus den Ortsteilen in die Innenstadt fehlen. In den 50er und 60er Jahren (einige Bürger*innen haben diese Zeit noch miterlebt) war es noch normal in entfernte Städte wie Delbrück oder Paderborn zu fahren um Käse oder Butter zu kaufen. Fuß und Rad waren das dominierende Fortbewegungsmittel und damals wurde noch nicht einmal ein Modal Split erfasst.*

Geringe Anzahl an sicheren, überdachten Radabstellmöglichkeiten

- *das Verhältnis von Pkw-Parkplätzen zu Radstellplätzen bei den Supermärkten, Einzelhandel o.Ä. liegt zum Teil bei 10:1*

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	<i>(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe</i>



Fuß- und Radverkehr



Handlungsbedarfe

Sicherer Fußverkehr

- Großes Konfliktpotenzial Oelweg
- durch Tempo 30 etwas besser geworden, aber nicht ausreichend, Ausweitung auf Schulschluss am Nachmittag; möglichst ganztägig
- Fahrbelag für Roller schwierig
- Erhöhung der Fußgängersicherheit in Oberntudorf

Barrierefreie Fußwege und Querungsmöglichkeiten (1)

- schwierig für Menschen mit Rollstühlen: viele Bordsteinkanten, schmale Fußwege, schlechter Ausbau: Oelweg, Verbindung Neubaugebiet mit Innenstadt

Gutes B&R-Angebot am Bahnhof ausweiten (2)

- *Radparkhäuser brauchen personalisiertes Zugangssystem mit Token oder Chip, Unterbindung von Schlüsselmissbrauch*

Rad-Stellplatzangebot in Innenstadt ergänzen (2)

- z. T. räumlich schwierig

Ausbau des Radwegenetzes zur Einbindung ins regionale Radwegenetz (3)

- z. B. Salzkotten/Verne, Wewelsburger Straße, Salzkotten/Scharmede
- Anbindung Paderborner Landroute
- Wichtige Rad-Routen identifizieren und ausbauen (bequemer und sicherer)
- möglichst aktive Radfahrer beteiligen (Bsp. Paderborn), wichtige Routen in Karten einzeichnen lassen; v. a. Schulwege
- Gewerbegebiete anbinden
- südliche und nördliche Trasse nach Paderborn (Treckburger Weg, Brücke über Umgehungsstrasse) → Teilabschnitt schottern/ausbauen

Verbesserung der Radwegequalität und -beschaffenheit (1)

- Marktstr, Vilser Str., Marktplatz

Verkehrssicherheit für Radfahrende (Querungen, Verbindungen z.B. nach Verlar, Holsen, Scharmede)

- Querungen, Beleuchtung, Abstellmöglichkeiten, Verbindungen z.B. nach Verlar, Holsen, Scharmede
- attraktiver, unklare Regelungen

Schulwege sicherer: Hauptstr, Sundern aus Enkhausen, Heil (1)

Vorreiterrolle (1)

- AGFS NRW nutzen (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen)
- Pilotprojekte mit Vorbildfunktion

Mehr gegenseitige Rücksichtnahme fördern (3)

Raum ist knapp, um Radverkehrsanteil zu erhöhen, braucht es Verhaltensänderungen (1)

- Wahrnehmung des Radverkehrs verbessern

Fahrradstraße als Pilotprojekt (4)

- *Oelweg punktuell?*

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe

Fuß- und Radverkehr



Radweg an der Wewelsburger Straße zwischen Papenbreite und Sportzentrum Hünenkamp

Bildungsarbeit: Bewusstsein für Freude und Mehrwert des Fuß- und Radverkehr bereits im Kindesalter legen (1)

- was man als Kind lernt, behält man meist ein Leben lang bei

Pilotprojekt: Lastenräder (1)

- Jeder Ortsteil bekommt ein Lastenrad (ohne elektrische Unterstützung, z.B. in den Ortsfarben), welches kostenlos ausgeliehen werden kann. So wird Radverkehr sichtbar und erfahrbar, außerdem hat es eine Multiplikatorwirkung.

Unterstützende Infrastruktur für den Radverkehr

- öffentlich zugängliche Luftpumpen an wichtigen Knotenpunkten/ Anlaufstellen: Rathaus, Bahnhof, Bürgerhäuser, Beschilderung (überregionaler) Radwege, Schautafeln Radwegenetz, digitaler Mängelmelder, öffentliche Fahrradwerkstatt im Stil eines Repair-Cafés

Fuß- und Radverkehr (Hinweise mit Verortung)

Hinweise: Nordöstliches Stadtgebiet



Legende

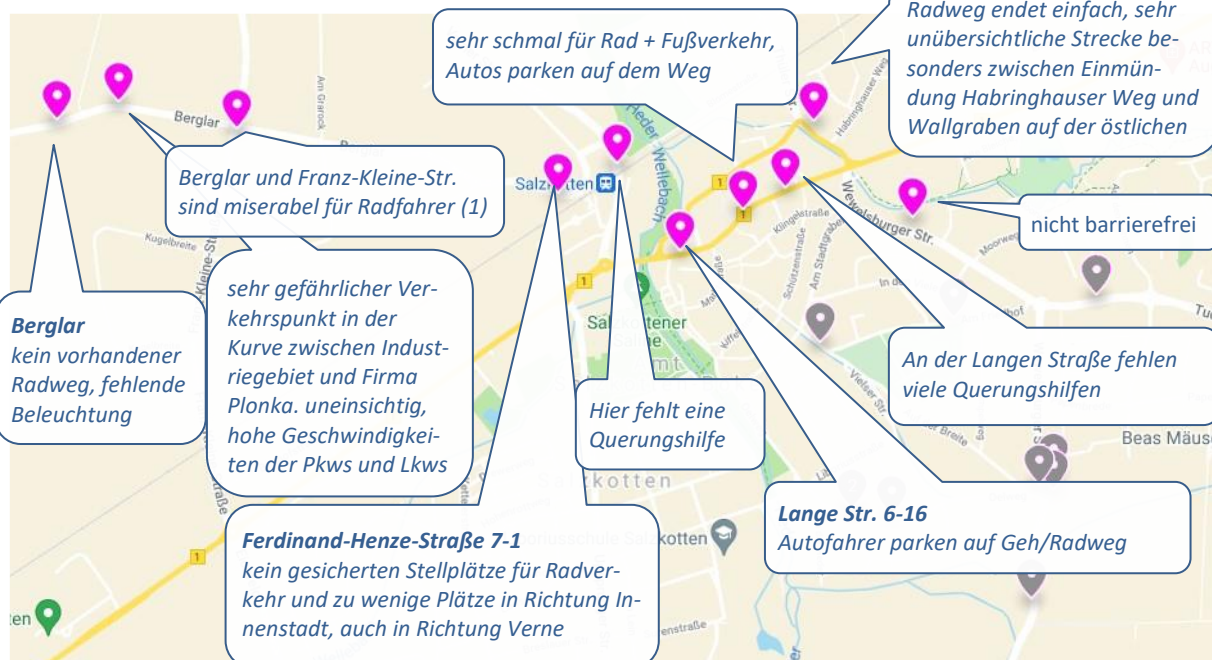
Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe



Hinweise: Westliches Stadtgebiet



Hinweise: Kernstadt



Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende in Veranstaltung eingebracht
Durch Teilnahme nach Veranstaltung eingebracht	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe

Hinweise: Schwerpunkt Oelweg / Wewelsburger Straße

Vieler Straße
Marktstraße, Marktplatz, schlechter Zustand des Pflasters

Oelweg
Schmal + nicht gut ausgebaut (1)
Schlechter Straßenzustand, Fahrräder auf Fußweg, Radweg nur einseitig (1)

Oelweg: sehr schmal, nicht barrierefrei ausgebaut, z.T. Absenkungen (1)

Eichweg
Radweg nicht durchgängig

Am Friedhof: sehr schmal

Weg nutzen viele Kinder und Schüler

Tudorfer Str. 3
Nördlicher Radweg fehlt, wie von KoRiS schon erfasst.

Situation im Kreisel für Radfahrer grundsätzlich ok, wenn Fahrbahn genutzt wird. Aber viele unterschiedliche Wegeführungen --> Konflikte durch unterschiedliche Gründe
Radweg endet nach Angaben der Polizei kurz vor dem Kreisverkehr, d.h. alle Radfahrer müssten in dem Engstellenbereich schieben. Heute wird die Engstelle, welche gute getarnt durch eine 2 m hohe Hecke, aus beiden Richtungen befahren. Unfälle mit Radfahrern hat es hier leider schon gegeben.. leider einer von mehr als 400 Unfällen mit Radfahrern pro Jahr im Kreis Paderborn

Wewelsburger Str. 63 (1)
Radweg von Vielerhof weiterführen bis mindestens zum Sportzentrum Hünenkamp



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	
Stärken	
SPNV-Anbindung	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2 Bahnhöfe ▪ Reaktivierung der Almetalbahn (plus Anbindung an die Wohngebiete) 	
Barrierefreier Ausbau des Bahnhofs geplant (1)	
P&R/B&R-Angebote	
Getakteter Stadtbusverkehr mit 6 Linien und Rendezvous-Haltestelle am Bahnhof (1)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Guter Takt, warum nicht/kaum genutzt? 	
Schnellbuslinien nach Paderborn im Stundentakt	
Gesonderte Schulbuslinien	
Barrierefreier Ausbau Bushaltestellen	
Bewerbung kostenfreier ÖPNV-Fahrten anlässlich von Stadtfesten	
Attraktive Innenstadt, ÖPNV ist logische Ergänzung und Ersatz für den Pkw-Verkehr	
Gute Anbindung über die Bahn "überall" hin (Ruhrgebiet, Berlin,...)	

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe

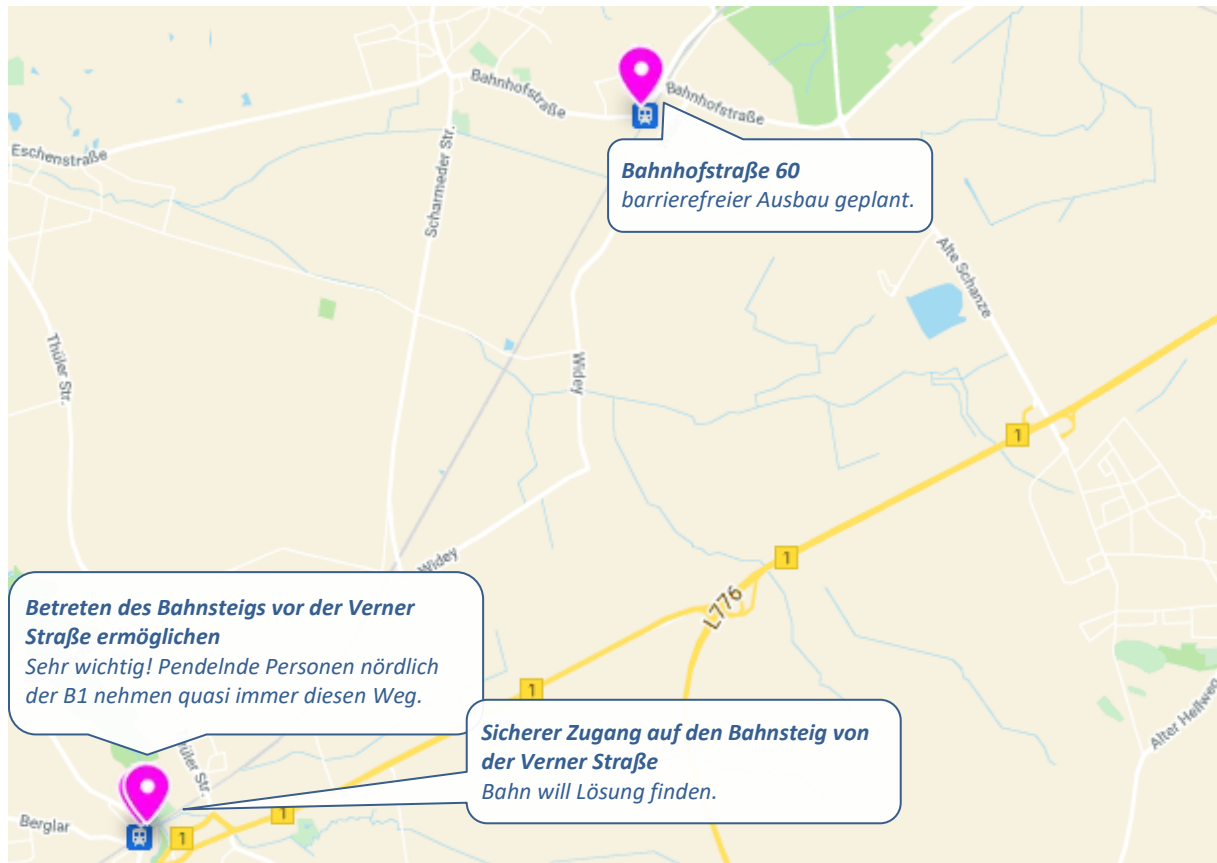


Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)  	
Schwächen	
z. T. kein Fahrtenangebot am Abend/Wochenende (1)	
81% nutzen Stadtbus nie (Haushaltsbefragung)	
ÖPNV gilt nicht als "cool"	
Starker Fokus auf das Auto	
Teure Tickets der Busse: Einflussmöglichkeiten der Stadt nicht gegeben, entscheidend ist der Tarifausschuss. Gutachten zum 1 €-Ticket geplant. (3)	
Barrierefreiheit des Bahnhofes noch nicht gegeben: Im Bahnhofsbereich ist die Bahn zuständig	
Handlungsbedarfe	
Motivieren, häufiger Stadtbus zu nutzen (Haushaltsbefragung)	
<ul style="list-style-type: none"> durch günstigere Tarife, dichterer Taktung, bessere Informationen etc. (Haushaltsbefragung) 	
Kostengünstiger ÖPNV (1)	
Erhöhung der Taktung	
Verbessertes Service und Informationsangebot	
Barrierefreiheit im Bahnhof herstellen	
Attraktivität Bahnhof Scharmede verbessern	
<ul style="list-style-type: none"> Perspektive ist vorhanden, Grundstück ist erworben, viele Parkplätze benötigt, gerne auch kostenpflichtig 	
Abschließbare Fahrradabstellanlagen am Bahnhof (1)	
<ul style="list-style-type: none"> Auf 2 Etagen Stellplätze geplant, Austausch mit Fördermittelgeber läuft. Auf Nordseite des Bahnhofs keine Spielräume. 	
Jobticket stärker bewerben	
Chancen der Digitalisierung nutzen	
<ul style="list-style-type: none"> z.B. Shuttle on demand, ggf. Modellprojekt mit Nachbarkommunen zur besseren Vernetzung mit den Bahnhöfen Wird zusammen mit der Uni Paderborn angestoßen, Prüfung, inwieweit auf ländlichen Raum übertragbar 	
Nachtbus erhalten und ausweiten (1)	
Starke Imagekampagne zur Bewerbung des ÖPNV (1)	
<ul style="list-style-type: none"> Vorhandene ÖPNV-Infrastruktur stärker bewerben, Bewusstsein in der Bevölkerung stärken. Problematik des (ruhenden) Autoverkehrs → Flächenverbrauch, Lärm Image verbessern: Bus ist nicht nur für "arme Leute" 	
Attraktive Umsteigehaltestellen schaffen	
Schaffung eines 3. Zugangs zum SPNV	
Aufgang Bahnsteig (1)	
<ul style="list-style-type: none"> Ein Aufgang zum Bahnsteig vom Franzkleinpark aus wäre eine Günstige und einfache Möglichkeit um den Bahnhof einfacher und schneller zugänglich zu machen Zudem würde die viel befahrene Verner Straße nicht weiter gequert werden müssen 	

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) (Hinweise mit Verortung)



Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
Durch Teilnehmende <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe



Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Motorisierter Individualverkehr (MIV) 	
Stärken	
Gute überregionale Anbindung (A33, A44, B1)	
„Ortsumgehung“ in/aus Richtung A 44 (L 776)	
Viele Knotenpunkte in Kreisverkehre umgestaltet	
Höhenfreie Bahnquerungen	
Elektromobilität im Fuhrpark der Stadt	
Schwächen	
Hohe Belastungen innerörtliches Straßennetzes (1)	
Mehrheit sieht keine attraktive Alternative zum privaten Pkw (Haushaltsbefragung) (3)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multimodalität möglich, Pkw ist zeitsparender (heißt Lebensqualität), auch Kostenfaktor ▪ u.a. aufgrund geringes Sicherheitsgefühl von Frauen ▪ <i>Es wird weiterhin Anforderungen geben, in denen der ÖPNV keine echte Alternative bieten kann</i> ▪ <i>Eine Imagekampagne macht hier auf jeden Fall Sinn</i> 	
Ölweg: baulichen und verkehrlichen Zustand	
Keine Ortsumgehung in/aus Geseke (fehlende B1n) (1)	
Hohe Verkehrsbelastungen in der Ortsdurchfahrt B1	
Nur 2 Brücken über die Heder im Kernstadtbereich (1)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Großes Problem. Anhängige Infrastruktur mit verursachenden Verkehr auch Problem. 	
Knotenpunkte an B1 z.T. überlastet, Rückstaus	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lösung z.B durch einen Kreisverkehr an der Göskenampel oder durch eine Umgehungsstraße "Light" über die Panzerstraße / L776 	
Tuner-Szene (2)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Allgemein unnötiger Lärm (u.a. quietschende Reifen) ▪ Lange Brückenstraße, Motorräder ▪ <i>Upsprunger Str</i> 	
Handlungsbedarfe	
Aktuell 4 Ladesäulen (8 Ladepunkte) in Kernstadt (für Kernstadt gut, Gesamtstadt Mittelmaß) (2)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ <i>Ein Ansatz ist der Bau auch in der Nähe von Geschäften/Läden oder auch in Anbindung an Gastronomie.</i> 	
Entlastung der Innenstadt durch Umgehungsstraße (B1n)	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ggf. keine Verkehrsentslastung an Knotenpunkten, B1n verhindert alternative Lösungen zur Entlastung der Innenstadt (z.B. Panzerstraße, Kreisel an PB-Str., Wewelsburger-Str), Radweg nach Verne wird nicht gebaut ▪ Alternativen zu B1n planen, die schneller umzusetzen sind 	

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe



Motorisierter Individualverkehr (MIV)



Geschwindigkeitsreduktion in Innenstadt (kontrovers) (2)

- Handlungsbedarf kontrovers in Haushaltsbefragung gesehen
- Andere Meinung: Verkehr wird ausgebremst, nicht zielführend
- Einheitliche Geschwindigkeit einrichten, man fährt effektiv als 30 km/h, daher 30 km/h-Zone (2x)
- Geschwindigkeitsreduktion hätte keine Auswirkungen, erst nach B1n relevant

Carsharing (4)

- Angebot einrichten um private Pkw nicht notwendig werden zu lassen

Parkraumkonzept

- z.B. für Einkäufe, für Salzkontener Innenstadt
- Wichtig. Anfahrt mit Pkw bei vielen Institutionen möglich, Aufenthaltsqualität beachten(z.B. keine Parkplätze an Marktplatz), P+R einplanen
- Vor einigen Jahren erstellt worden. Damals ausreichend Parkraum vorhanden (Hinweis der Stadt)
- Nur nahe Parkplätze dort hineinrechnen nicht Sälzerhalle, Schützenhalle, privater Parkplätze nicht hereinrechnen
- *Erreichbarkeit auch für mobilitätseingeschränkte Menschen erhalten(noch ohne außergewöhnlicher Gehbehinderung im Schwerbehindertenausweis!)*

Lkw-Verbotszone (3)

- wenn nicht unmittelbare Anlieferung
- Gab es mal (7,5t) mit 75km-Radius, war erfolglos, da nicht kontrolliert
- Wurde im Zuge der Mautpflicht B1 aufgehoben (Hinweis der Stadt)
- Mautverhinderungsverkehr hat nachgelassen gefühlt und gemessen (Hinweis der Stadt)

In Rat und Verwaltung für gesamtwirtschaftliche Kosten des motorisierten Individualverkehrs sensibilisieren

- [Studie: Autoverkehr kostet Kommunen das Dreifache des ÖPNV](#)

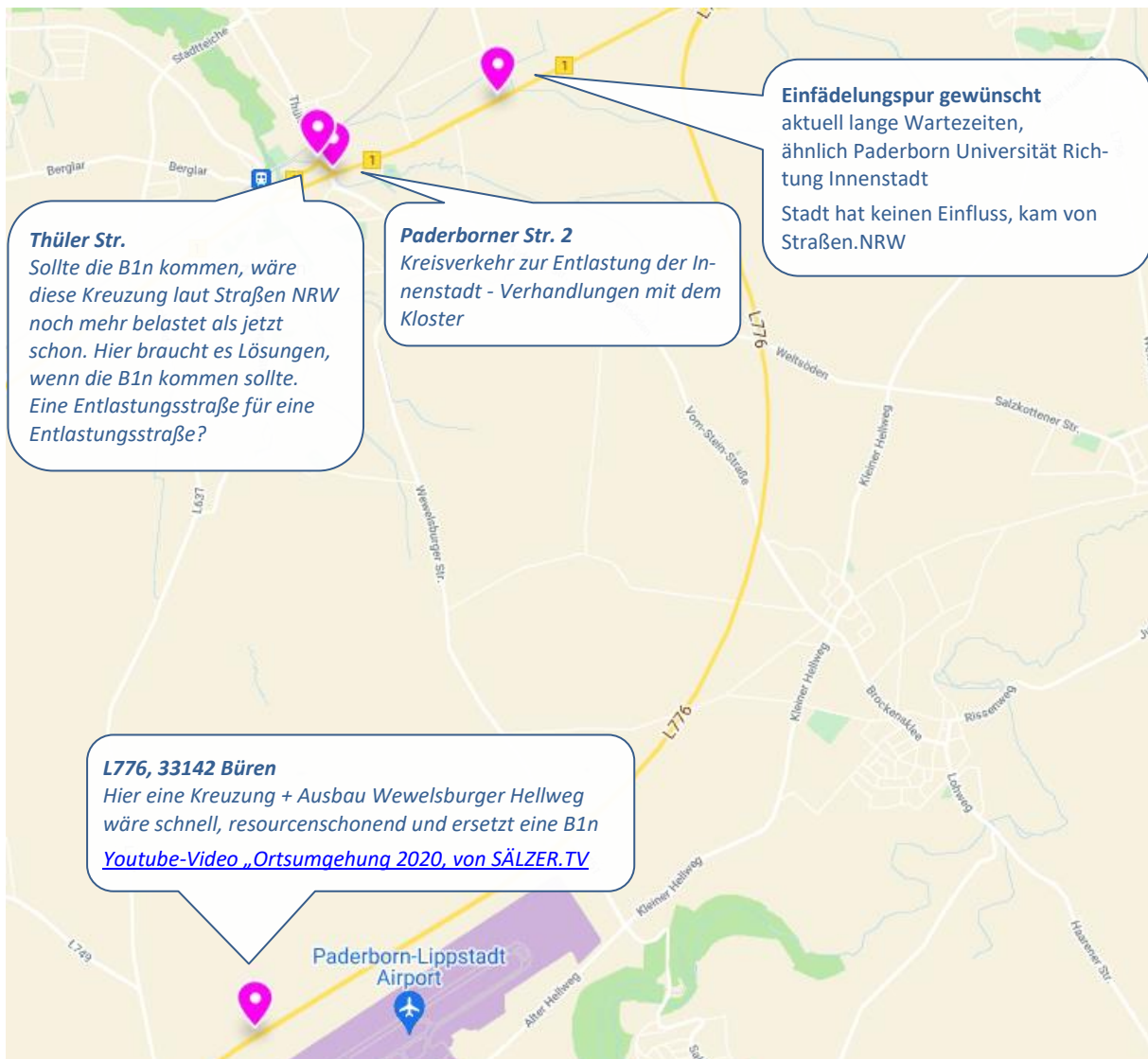
Autofreie Innenstadt

- *Metropolen wie Oslo, Wien, London oder deutsche Inseln wie Langeoog machen es vor. Vorteile: mehr Sicherheit gerade für Kinder und ältere Menschen, Entschleunigung des Alltages, mehr soziale Begegnungen (Gemeinschaftsgefühl, besonders notwendig nach den vergangenen 1,5 Jahren), keine Abgase und Lärm durch motorisierten Individualverkehr, mehr Lebensqualität, Stärkung der lokalen Wirtschaft, macht Salzburg attraktiv für junge Familien und weniger Instandhaltungskosten für Straßennetz*

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	<i>(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe</i>

Motorisierter Individualverkehr (MIV) (Hinweise mit Verortung)



Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnehme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe

Übergreifende Hinweise

Übergreifende Hinweise	
Stärken	
Handlungsfeld im Integrierten Klimaschutzkonzept (2)	
<ul style="list-style-type: none">▪ Wichtig sind smarte (spezifisch, messbar ...) Ziele und die konsequente Umsetzung dieser. Nachhaltige Mobilität bedeutet neben positiven Aspekten für die Umwelt auch mehr Lebensqualität und wirtschaftliche Aktivität.	
Geringerer Energieverbrauch Verkehr 2013-2018	
<ul style="list-style-type: none">▪ Von 2013 bis 2018 auf 85,9% reduziert	
Beteiligung LEADER-Region mit Mobilitätsbezügen	
<ul style="list-style-type: none">▪ mit Bezug zu Mobilitätsprojekten (z. B. Elektro-Dorfauto (Etteln und Karpke), E-Bürgerbus in Lichtenau), jedoch kein Mobilitätsprojekt selbst umgesetzt▪ mehr Mut regelmäßig eigene Projekte zu initiieren	
Mobilitätsstation am Bahnhof geplant (1)	
Einhaltung der NO ₂ -Grenzwerte	
Vollzeitstelle für Mobilitäts- und Klimaschutzmanagement ausgeschrieben (2)	
Schwächen	
Verkehrssituation an „Lange Straße“	
Belastung Verkehrslärm entlang B1	
<ul style="list-style-type: none">▪ u.a. Paderborner Str., Lange Straße, Thüler Str.) und Scharmede sowie an Eisenbahnstrecke	
Verkehrsbelastung durch Wege zu neuer Grundschule	
Handlungsbedarfe	
Verkehrssicherheit auf Schulwegen teilweise verbesserungswürdig (2)	
Vernetzung der Verkehrsmittel zur Steigerung der Umstiege Bus/Bahn/Rad (1)	
Stadt der kurzen Wege (3)	
<ul style="list-style-type: none">▪ Einzelhandelskonzept beachten; auch tatsächliche Entwicklung (z.B. dezentrale Lage Lidl), Einzelhandelskonzept überarbeiten▪ Bestärkung: Dezentralere Supermärkte, um Verkehr zu Innenstadt zu reduzieren▪ In kleineren Quartieren denken	
MIV für Klimaschutz einschränken (1)	
<ul style="list-style-type: none">▪ innerörtliche Wege mit Rad und zu Fuß. Vorbildfunktion von Eltern. Gegenseitige Rücksichtnahme auf Radfahrer▪ Mülltonnen blockieren Fuß- und Radwege	
Unnötige Wege vermeiden	
Handeln jetzt	
<ul style="list-style-type: none">▪ Nicht nur reden, machen, jetzt. Beispiel Plakate für mehr Rücksichtnahme von Rad/Fuß durch Autofahrer. Oder: Laß das Auto stehen, geh zu Fuß oder nimm das Fahrrad.▪ Pilotprojekte: Wer verzichtet für 1 Woche auf das Auto und bekommt ein Lastenrad von der Stadt. Austausch der Erfahrungen.	

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe



Übergreifende Hinweise



Überregionale Netzwerke und Zusammenschlüsse bewusst nutzen für den Austausch, das Voneinander lernen, vergleichen und inspirieren: AGFS NRW; Mobilitätsnetz NRW; Walkable Cities, Carfree Cities (1)

Radschnellweg Paderborner Land (1)

- *initiiieren, planen und umsetzen. Vorbild: Radschnellweg Ruhr (RS1)*

Kinder/Jugendliche fragen

- *Was stört Euch heute? Wie stellt Ihr Euch Mobilität unter dem Aspekt Klimaschutz vor. Schülerprojekte an der Gesamtschule. Dadurch Verknüpfung mit dem Thema mehr Mitbestimmung von Jugendlichen.*

Einstellungsänderung

- *Aufzeigen, dass alle einen Beitrag leisten können und müssen. Positives darstellen: Verbesserung Gesundheit, mehr Grün, weniger Lärm, mehr Sicherheit, bessere Zukunft für Kinder und Enkel.*

Kooperation mit Nachbarstädten/Gemeinden und Hochschulen/ Unis

- *gemeinsam Lösungen erarbeiten, Synergieeffekte*

Thema Stadt-Logistik einbeziehen (2)

- *ggf. elektrische Lastenräder (Bsp. Aachen, CLAC), kurbelt ggf. Wirtschaft an;*
- *Über Paket-Hub Lieferverkehr koordinieren (StartUps?)*
- *Modellprojekt läuft in Paderborn*

Schaffung mehrerer Stellen für Fuß- und Radverkehrsplanung in der Stadtverwaltung (1)

Ein ambitioniertes Mobilitätskonzept braucht Menschen, die es koordinieren und umsetzen (Förderanträge schreiben, als Ansprechpartner für die Bürgerinnen und Bürger vor Ort sein, Initiativgruppen beraten, Pilotprojekte entwerfen). Vorschlag: eine unbefristete Vollzeitstelle und zwei bis drei weitere Vollzeitstellen, die zunächst auf 5 Jahre befristet sind

Legende

Inhalte der Planungsbüros	Durch Teilnehmende <u>in</u> Veranstaltung eingebracht
<i>Durch Teilnahme <u>nach</u> Veranstaltung eingebracht</i>	<i>(1) Anzahl der „Zustimmung“-Angabe</i>

Anhang 3: Vision für die Stadt Salzkotten 2035

Die Teilnehmenden konnten in der Veranstaltung und im Nachgang bis 22 Uhr ihre Visionen über eine Onlineabfrage mitteilen. Die Visionen sind im Original dargestellt, orthographische Korrekturen wurden vorgenommen und die Hinweise ggf. aufteilt und den Themen zugeordnet

Notieren Sie: Was wird 2035 in der Mobilität in Salzkotten erreicht sein? In 2035...
Übergreifendes
<ul style="list-style-type: none">▪ Starker Umweltverbund▪ Vorbild für andere Städte in Sachen Umweltschutz▪ ...kommen alle Kinder ohne Auto zur Schule und in die Kita▪ Kein Bewegungsmangel bei Kindern▪ barrierefreie Stadt, alle Wege können auch von Rollstuhlfahrern gut benutzt werden▪ Idee der kurzen Wege funktioniert▪ kurze Wege ohne Auto▪ Einkaufsmöglichkeiten inklusive Apotheken Schulen, Sportstätten nicht nur zentral, sondern in allen Stadtteilen, vor allem im stark gewachsenem Osten.▪ Kleinere Quartiere mit allen wichtigen Funktionen - Apotheke, kleiner Nahversorger, Café, als Treffpunkte und zur Vermeidung von Verkehr▪ Ist Salzkotten deutschlandweit ein leuchtendes Vorbild für eine autofreie Stadt, die lebenswert, lebendig, gemeinschaftlich und wirtschaftsstarke ist. Unter dem Motto des Stadtplaners Jan Gehl: "Die Stadt ist für die Menschen da.▪ Super Mobilitätsvernetzung▪ Viele verkehrsberuhigte Wege▪ Falls die B1n doch mal fertiggestellt wird, wird sich der Individualverkehr verringern und Radverkehr / Fußgänger / Pkw und ÖPV gleichgesetzt.▪ Findet jeder für die für seine Lebensumstände gewählte Mobilität gute Voraussetzungen▪ Hat ein Umdenken der Bürger*innen stattgefunden und die Mobilität hat sich geändert▪ Keine Verkehrstoten▪ Radverkehr wird selbstverständlicher, aber Pkw wird im ländlichen Raum weiter notwendig sein▪ Schwerlastverkehr liegt überwiegend auf der Schiene.▪ ist alle Software im Hintergrund Frei/Open Source▪ ist Bürgerbeteiligung bei der Stadtplanung voll normal
Innenstadt / B1n
<ul style="list-style-type: none">▪ haben wir die Verkehrsproblematik der Innenstadt mit innovativen, günstigen Konzepten gelöst und warten nicht mehr auf die B1n▪ ... ist die Aufenthaltsqualität nach der Realisierung der B1neu verbessert▪ Die Umgehungsstraße ist gebaut▪ Die B1n ist gebaut und die Lange Str. ist zur Fußgängerzone geworden.▪ ... ist die B1n gebaut▪ Innenstadt verkehrsberuhigt▪ Im Idealfall ist die B1 in der Stadt eine reine Fußgängerzone, mit Cafés und Geschäften.▪ Autofreie Innenstadt▪ Die Innenstadt ist autofrei▪ Mehr Autos in der Innenstadt
Motorisierter Individualverkehr
<ul style="list-style-type: none">▪ Der Autoverkehr ist um 50 % zurückgegangen. Überflüssige Straßen und Parkplätze sind Grünflächen▪ 30 km/h im Stadtgebiet.

**Notieren Sie: Was wird 2035 in der Mobilität in Salzburg erreicht sein? In 2035...****Elektromobilität**

- Es gibt nur noch Elektroautos, an fast allen öffentlichen Parkplätzen befinden sich Ladestationen
- Ist die E-Mobilität gescheitert. Verbrauchsarme Verbrennungsmotoren sind normal.

Elternverkehr

- Keine Elterntaxis mehr
- Elternverkehr, durch sichere Radwege deutlich reduziert

Weniger Verkehr

- Verkehrsfreies Zentrum (um den Marktplatz) und Tempolimit 30 überall
- Der Autoverkehr in Salzburg hat sich drastisch reduziert.
- Weniger Individualverkehr notwendig
- bewegen sich deutlich weniger Pkw in Salzburg, da u.a. die Umleitung der B1 zur Entlastung beitragen.

Carsharing

- Carsharing ist etabliert
- ... benötige ich seit 10 Jahren keinen eigenen Pkw trotz Familie
- Viel Carsharing und Lastenfahrräder, wenige Privat-Pkw

Geschwindigkeitsreduzierung

- Durchgehende Temporeduktion für verbliebene Autos, kein Flickenteppich an verschiedenen Geschwindigkeiten.
- Tempo 30 überall, Menschen treffen sich an Straßen und können sich unterhalten ohne durch den Verkehr gestört zu werden.

Fuß- und Radverkehr**Fußverkehr**

- die Langestraße wird zur Fußgängerzone
- Einkaufen für den täglichen Bedarf ist zu Fuß möglich

Mehr Radverkehr

- Radverkehr
- Dass 90 % der Salzburger regelmäßig das Rad nutzen
- Für alle ist in der Stadt steht das Fahrrad an erster Stelle

Radwegenetz

- Das Radverkehrsnetz wurde deutlich erweitert
- Ist Salzburg an europaweite Radschnellstraßen angebunden
- ...haben wir ein überregionales Radwegeschnellnetz
- Radwegeverbindungen in alle Ortsteile sind selbstverständlich
- Aus dem Westen der Stadt fahre ich mit dem Fahrrad über die Fahrradstraße direkt in die Innenstadt. Kann mit meinem Fahrrad direkt vor dem Geschäft auf einem gesicherten Abstellplatz parken. Der Platz ist mit einer Ladestation für E-Bike versehen.

Sicherheit

- Gibt es mehr Fahrradstraßen als 50er-Zonen
- Viele Fahrradstraßen und Radwege machen Radfahren sicherer
- Wir haben sichere Abstellflächen für Lastenräder, um den Wocheneinkauf sicher und komfortabel zu erledigen.
- Die Fuß- und Radwege sind sehr gut und sicher ausgebaut und haben Vorrang vor dem Pkw-Verkehr
- ist der Radverkehr gleichrangig zum Autoverkehr



Notieren Sie: Was wird 2035 in der Mobilität in Salzburg erreicht sein? In 2035...

ÖPNV

- umdenken der Leute im Hinblick auf ÖPNV

Preisgestaltung

- Auch der Stadtbus fährt voll elektrisch und kostet nichts.
- ÖPNV kostenlos
- Ist der ÖPNV kostenlos und ausgelastet
- Bekommen ältere Menschen eine lebenslange ÖPNV-Karte, wenn sie ihren Führerschein abgeben.

Taktung/Netz

- ...fährt der gut gefüllte Stadtbus im 30-min-Takt
- Mehr ÖPNV Angebot und Nutzung auch ob demand
- ...wird das Gewerbegebiet über autonome Shuttles vom Bahnhof aus erschlossen
- Shuttle on demand

Bahnverkehr

- Ist der Bahnverkehr mit den Stadtbussen kompatibel
- Ist der Zugverkehr rund um die Uhr verfügbar und umlagenfinanziert