



Radverkehrskonzept für den
Alltagsradverkehr
im Kreis Höxter

Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr im Kreis Höxter

Bearbeitung:

Prof. Dr. Jörg Felmeden
Luise Schmidt
Selina Holtermann
Johannes Reininger

COOPERATIVE
Infrastruktur und Umwelt

Kassel, April 2024

Kontakt

COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt
Felmeden und Schmidt Partnerschaft mbB
Bau- und Umweltingenieur*innen

Friedrich – Ebert – Straße 48
34117 Kassel

cooperative@cooperative.de
www.cooperative.de

Inhaltsverzeichnis

Teil A: Zielnetz und Maßnahmen	4
1 Einführung	10
2 Grundsätze fahrradgerechter Infrastruktur	17
3 Bestehendes Radwegenetz	27
4 Neukonzipierung des Radwegenetzes	35
5 Mängel- und Schwachstellenanalyse	42
6 Beteiligung	52
7 Maßnahmenkonzept und Kostenabschätzung	55
8 Förderung und Finanzierung	77
9 Ergebnis	83
10 Literatur	85
11 Anhang	90
Teil B: Bike + Ride – Analyse	273
1 Vorbemerkungen	276
2 Steckbriefe	282



Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr Im Kreis Höxter

Teil A: Zielnetz und Maßnahmen

April 2024

Inhaltsverzeichnis Teil A

1	Einführung	10
1.1	Kreis Höxter	11
1.2	Modal Split	13
1.3	ADFC-Fahrradklimatest	16
2	Grundsätze fahrradgerechter Infrastruktur.....	17
2.1	Allgemeine Sicherheitsaspekte	17
2.2	Radverkehrsführung.....	19
2.3	Maße von Radverkehrsanlagen	21
2.4	Fahrradabstellanlagen.....	22
2.5	Radwegebeschilderung	24
2.6	Elektromobilität	25
2.7	Geschwindigkeitsangleichung	26
3	Bestehendes Radwegenetz	27
3.1	Planungsebenen.....	27
3.2	Radverkehrskonzepte im Kreisgebiet	31
	Radnetz OWL.....	31
	Radverkehrskonzept Bad Driburg	31
	Radverkehrskonzept Warburg	31
3.3	Netzkategorien.....	32
	3.3.1 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)	32
	3.3.2 Radnetz OWL	32
	3.3.3 Alltagsradverkehrskonzept Kreis Höxter	34
3.4	Alltagsradwegenetz.....	34
4	Neukonzipierung des Radwegenetzes	35
4.1	Quellen und Ziele	35
4.2	Zielnetz.....	37
5	Mängel- und Schwachstellenanalyse	42
5.1	Streckenbezogene Mängel- und Schwachstellen.....	43
	5.1.1 Breite	43
	5.1.2 Oberflächenqualität	44

5.1.3	Markierung	45
5.2	Punktuelle Mängel- und Schwachstellen	46
5.2.1	Beschilderung	46
5.2.2	Hindernis	47
5.2.3	Gefahrenstellen	47
5.3	Radverkehrsunfälle	50
6	Beteiligung	52
6.1	Arbeitskreissitzungen	52
6.2	Bürger*innenveranstaltungen und Onlinebeteiligung	52
6.3	Beteiligung der Städte	54
7	Maßnahmenkonzept und Kostenabschätzung	55
7.1	Leitbild	55
7.2	Netzbezogene Maßnahmen	56
7.2.1	Definition	56
7.2.2	Maßnahmen im Kreis Höxter	63
7.3	Potenzialanalyse und Priorisierung netzbezogener Maßnahmen	66
7.4	Kostenabschätzung	69
7.5	Übergreifende Maßnahmen	72
7.5.1	Beantragung Mitgliedschaft AGFS	72
7.5.2	Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen	72
7.5.3	Fahrradverleihsysteme in privater und öffentlicher Trägerschaft	72
7.5.4	Fahrradabstellanlagen	73
7.5.5	Nutzung begleitender Infrastruktur	74
7.5.6	Stellplatzsatzungen	74
7.5.7	Fahrrad im Wirtschaftsverkehr	75
7.5.8	Hinweise zu Kommunikation und Marketing	75
7.5.9	Radverkehrsbeauftragte*r	76
7.5.10	Multimodale Verknüpfungspunkte	76
8	Förderung und Finanzierung	77
8.1	Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen	78
8.1.1	Nahmobilitätsprogramm	78
8.1.2	Förderung des kommunalen Straßenbaus	78

8.1.3	Förderung von Wirtschaftswegen	79
8.1.4	Land als Baulastträger	80
8.1.5	Städtebauförderung	80
8.1.6	Bürgeradwege	80
8.2	Förderung auf Bundesebene.....	81
8.3	Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen	82
9	Ergebnis	83
10	Literatur.....	85
11	Anhang zu Teil A	90

Abbildungsverzeichnis Teil A

Abbildung 1 Kreis Höxter und seine Verortung in Nordrhein-Westfalen.....	11
Abbildung 2 Verteilung der Flächennutzung im Kreis Höxter (Statistisches Landesamt 2023)	12
Abbildung 3 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Raumtyp (Brand et al. 2020; Nobis 2019b)	14
Abbildung 4 Verkehrsmittelwahl in % nach Verkehrsmittelgruppe, Modal Split (Helmert 2018) .	15
Abbildung 5 Mindestmaße Radnetz OWL	22
Abbildung 6 Verkehrszeichen (VZ) und Zusatzzeichen (ZZ).....	24
Abbildung 7 Radverkehrsnetz NRW (MUNV NRW 2023a), Kreis Höxter blau umrandet	28
Abbildung 8 Regionales Radnetz OstWestfalenLippe (OstWestfalenLippe GmbH 2021), Kreis Höxter ist blau umrandet	29
Abbildung 9 Prinzip der Abgrenzung kommunaler und regionaler Radverkehrsnetze (OstWestfalenLippe GmbH 2021).....	30
Abbildung 10 Netzkategorien innerhalb des Radnetzes OWL (OWL GmbH 2021)	33
Abbildung 11 Quellen und Ziele: Ausschnitt Stadt Höxter	36
Abbildung 12 Prüfnetzentwurf.....	38
Abbildung 13 Online-Beteiligung zum Prüfnetz	39
Abbildung 14 Zielnetz.....	41
Abbildung 15 Beispiele für mangelhafte Wegebreiten im Kreis	43
Abbildung 16 Beispiele für Mängel in der Oberflächenqualität im Kreis.....	45
Abbildung 17 Beispiele für Mängel in der Markierung im Kreis.....	45
Abbildung 18 Beispiele für Mängel in der Beschilderung im Kreis.....	46
Abbildung 19 Beispiele für Hindernisse im Kreis.....	47
Abbildung 20 Verkehrsmengenkarte 2021 [in Fahrzeuge pro Tag]	49
Abbildung 21 Radverkehrsunfälle zwischen 2019 und 2022 im Kreis Höxter (Destatis 2023)	51
Abbildung 22 Startseite der Projektwebseite	52
Abbildung 23 Projektwebseite mit Beteiligung zur Bestandsaufnahme über Kartenmodul	53
Abbildung 24 Querung an Ortseingang mit Mittelinsel (FGSV 2010).....	57
Abbildung 25 Markierung von Piktogrammen für Übergang Fahrbahnführung und Radverkehrsanlage (OWL GmbH 2021).....	58
Abbildung 26 Änderung der Führungsform von Gehweg und Mischverkehr (links) hin zu gemeinsamen Geh- und Radweg (rechts, (OWL GmbH 2021)	59
Abbildung 27 Erste Fahrradstraße in Warburg und im Kreis Höxter (Neue Westfälische, 2023) ..	60
Abbildung 28 Tempo 30 an der Lange Straße (K 50) in Hembsen, Brakel (eigene Aufnahme) .	61
Abbildung 29 Lage und Maße fahrbahnbegleitender Radwege mit Trennstreifen (FGSV 2010)...	62
Abbildung 30 Maßnahmenübersicht im Kreis.....	64
Abbildung 31 Maßnahmen Marienmünster.....	65
Abbildung 32 Verbindungsgewichtung in Kategorien (Luftlinienverbindung links, tatsächliche Wegeführung rechts).....	67
Abbildung 33 Empfehlung Neubau eines gemeinsamen Fuß- & Radwegs entlang L946 (vgl. Maßnahme N61).....	71

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Einwohner*innenzahlen je Stadt (Statistisches Landesamt 2023)	11
Tabelle 2 Auszug der Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (FGSV 2010)	21
Tabelle 3 Klassifizierung der Oberflächenqualität von Radwegen	44
Tabelle 4 Verträglichkeitsgrenzen des Radverkehrs im Mischverkehr auf klassifizierten Straßen	48
Tabelle 5 Netzkategorien	66
Tabelle 6 Kategorien und Stufen zur Priorisierung von Maßnahmen	68
Tabelle 7 Gesamtkosten nach Baulast	70
Tabelle 8 Kostenschätzung nach Baulast	70
Tabelle 9 Länge und Oberflächenerneuerung nach Baulast, gerundet [€]	71

1 Einführung

Im Rahmen der Zielsetzung der Bundesregierung, die Treibhausgasemissionen bis 2030 um 55 % gegenüber 1990 zu mindern, ist auch der Verkehrssektor betroffen. Allerdings kam es bis 2019 zu einem Anstieg der Emissionen im Vergleich zu 1990. Dieser Trend wird zu großem Teil durch den Zuwachs des Motorisierten Individualverkehrs bedingt. Die Mobilitätswende ist somit unausweichlich, um die Einhaltung der Emissionsziele zu verwirklichen. (Umweltbundesamt 2022)

Ein entscheidender Aspekt im Rahmen der Mobilitätswende stellt der Umstieg vom Auto auf das Fahrrad im Alltagsverkehr da. Nach einer aktuellen Untersuchung des Bundesamts für Umwelt wird auf Strecken, die unter fünf Kilometer betragen, zu 40 bis 50 Prozent der Fälle auf das Auto zurückgegriffen, wobei dieses oftmals durch eine einzige Person besetzt wird (radfahren.de 2022). Ein Grund für die individuelle Entscheidung, für kurze Strecke das Auto anstelle des Fahrrads zu wählen, können neben Faktoren der Bequemlichkeit vor allem auch Sicherheitsaspekte darstellen (Nobis 2019b). Dabei sprechen neben dem Umweltaspekt auch die Förderung der Gesundheit, Zeitersparnis im Feierabendverkehr und Kostenersparnis gegenüber dem Auto für das Zweirad (radfahren.de 2022).

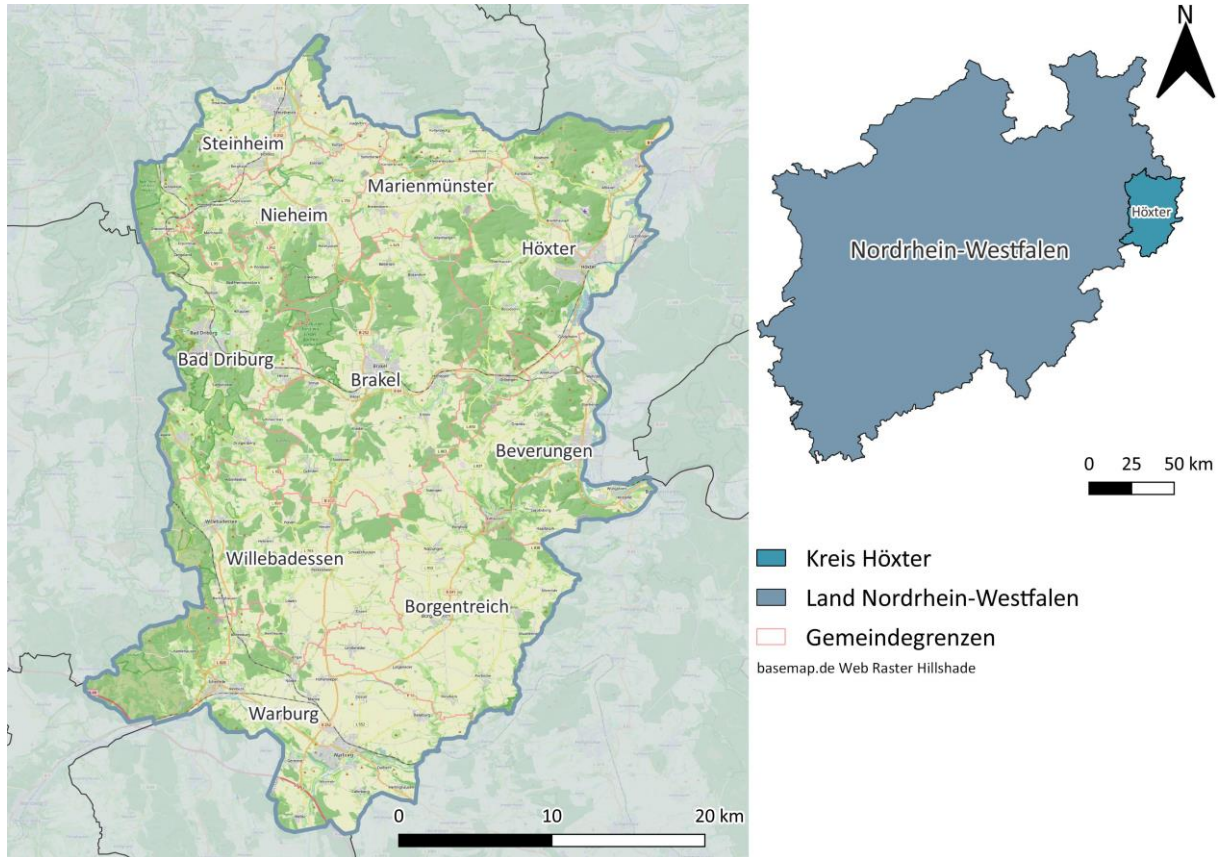
Das Ziel von Radverkehrskonzepten ist es, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten und die Attraktivität zur Nutzung des Fahrrads zu steigern. Der Kreis Höxter hat ein Radwegekonzept beauftragt, das Möglichkeiten und Wege aufzeigen soll, wie der Radverkehrsanteil unter Berücksichtigung der Anforderungen an eine gute Fahrradinfrastruktur erhöht werden kann. Von hoher Bedeutung war, dass dies im Einklang mit den Belangen der weiteren Verkehrsträger (Fußverkehr, öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und motorisierter Individualverkehr (MIV)) und unter Beachtung der finanziellen Rahmenbedingungen geschieht. Ebenso wichtig war bei der Konzeption die Berücksichtigung von Radfahrer*innen jeglichen Alters und körperlicher sowie geistiger Fitness. Die Erstellung des Konzepts wurde durch einen umfassenden Beteiligungsprozess begleitet, welcher Akteur*innen aus der Politik, Vereinen und Verbänden sowie Bürgern Gestaltungsmöglichkeiten einräumte.

Das Ergebnis ist ein den Radfahrer*innenbedürfnissen entsprechendes Radverkehrsnetz mit unterschiedlichen Routenkategorien sowie einem priorisierten Maßnahmenkatalog inklusive Kostenabschätzung, welcher als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dienen kann. Die Maßnahmen liegen im Zuständigkeitsbereich verschiedener Straßenbaulastträger, darunter Kommunen, Kreis Höxter sowie das Land Nordrhein-Westfalen und der Bund.

Das Alltagsradverkehrskonzept umfasst die Netz- und Maßnahmenentwicklung (Teil A) und eine Bike+Ride-Analyse an den Bahnhöfen im Kreis (Teil B).

1.1 Kreis Höxter

Abbildung 1 Kreis Höxter und seine Verortung in Nordrhein-Westfalen



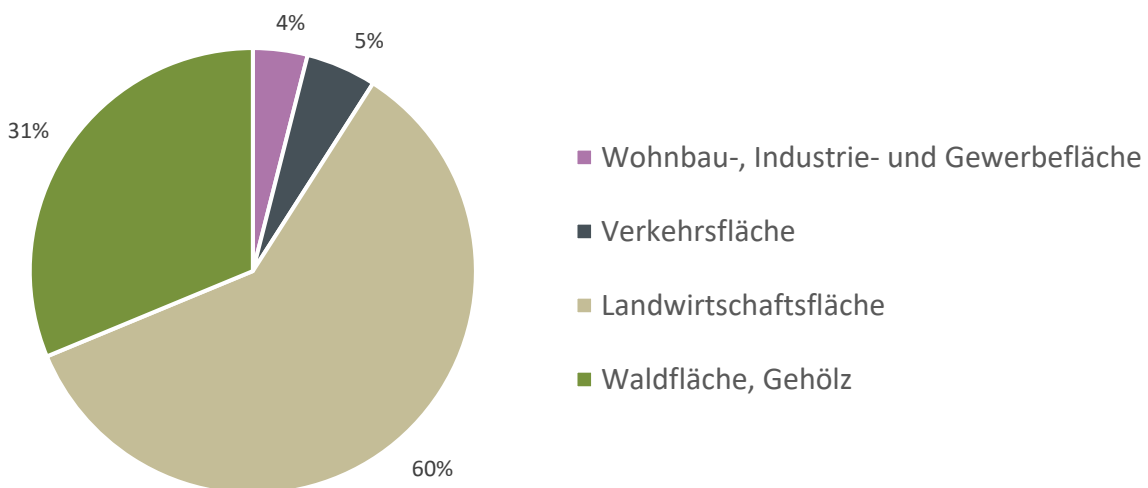
Der Kreis Höxter ist ein Kreis im Nord-Osten Nordrhein-Westfalens im Regierungsbezirk Detmold. Das Kreisgebiet ist Teil des Naturparks Teutoburger Wald/Eggebirge, einem der größten Naturparks Deutschlands. Auf einer Fläche von 1.201 km² verteilen sich 141.819 Einwohner*innen auf die folgenden Städte mit insgesamt 124 Ortsteilen.

Tabelle 1 Einwohner*innenzahlen je Stadt (Statistisches Landesamt 2023)

Stadt	Einwohner*innenzahl (Stand 29.03.2023)
Bad Driburg	19.390
Beverungen	13.238
Borgentreich	8.761
Brakel	16.372
Höxter	28.709
Marienmünster	4.970
Nieheim	6.157
Steinheim	12.612
Warburg	23.322
Willebadessen	8.288

Die größte Stadt im Kreis ist Höxter, ein Mittelzentrum, welches auch Sitz der Kreisverwaltung ist. Angebunden an den Fernverkehr ist die Region über den Bahnhof Warburg. Richtung Hannover ist der Kreis Höxter mit dem Bahnhof Steinheim angeschlossen. Überregional ist der Kreis durch die A44 im Süden angebunden. Im Nahverkehr existieren Verbindungen nach Düsseldorf, Hagen, Kassel, Paderborn, Münster, Kreiensen und ins Ruhrgebiet. Auch führen die Bundesstraßen B7, B64, B83, B68, B239, B241, B252 durch den Kreis.

Abbildung 2 Verteilung der Flächennutzung im Kreis Höxter (Statistisches Landesamt 2023)



Der Kreis ist landwirtschaftlich geprägt. Knapp zwei Drittel der Fläche werden durch die Landwirtschaft in Anspruch genommen. Bei knapp einem Drittel der Fläche handelt es sich um Waldflächen. Nur 9 % der Fläche sind Siedlungs- und Verkehrsflächen (vgl. Abbildung 2).

Bedeutende Oberzentren in nächster Nähe stellen Paderborn, Bielefeld, Hannover und Kassel dar, innerhalb des Kreises haben 6 Städte den Status eines Mittelzentrums (Bad Driburg, Beverungen, Brakel, Höxter, Steinheim, Warburg). Die übrigen vier Städte, Borgentreich, Marienmünster Nieheim und Willebadessen sind Grundzentren (Kreis Höxter 2023; MWIKE NRW 2020).

1.2 Modal Split

Der sogenannte Modal Split bildet die Aufteilung der Hauptverkehrsmittel (ÖV, MIV, Fahrrad, Fuß) nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen (oder auch in absoluten Angaben) ab (Brand et al. 2020). Er gibt Aufschluss über die aktuelle Verteilung der Verkehrsmittelnutzung und ermöglicht Schätzungen zu den Potenzialen, die für die Nutzung eines Verkehrsmittels bestehen.

Der Modal Split im Kreis Höxter kann sowohl anhand des Regionalberichts Nordrhein-Westfalen der Studie Mobilität in Deutschland (MiD) als auch der Mobilitätsbefragung für den Kreis Paderborn und Kreis Höxter abgeschätzt werden (Helmert 2018).

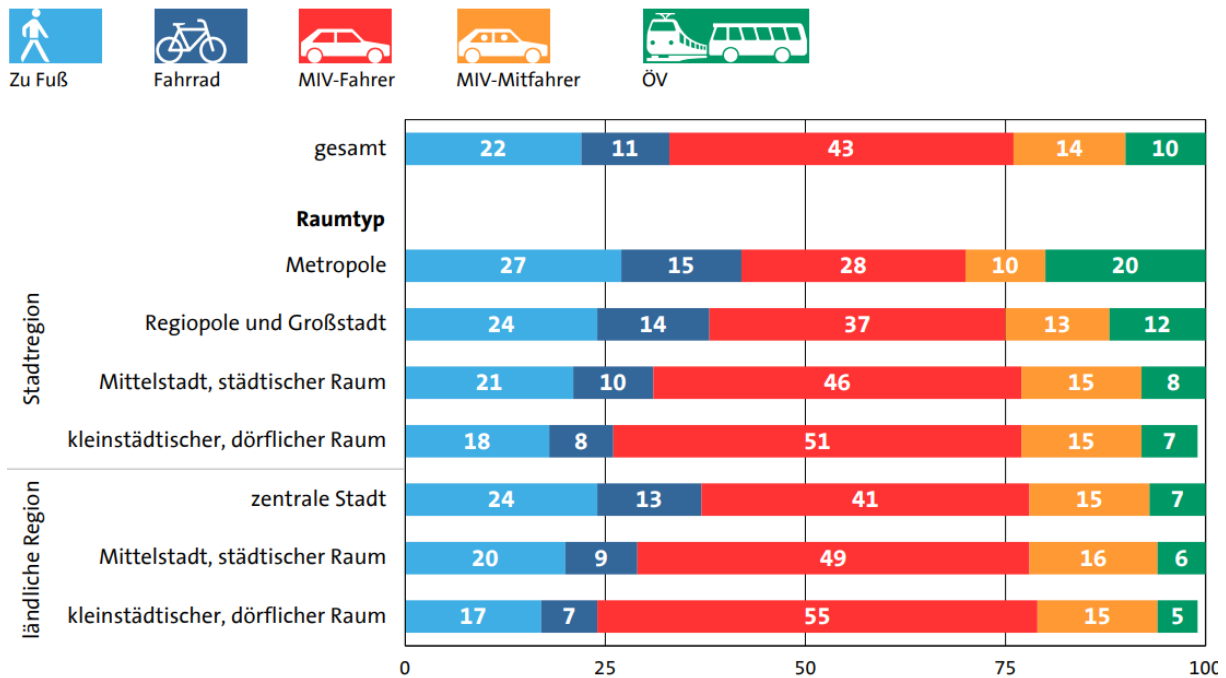
Im Rahmen der Studie Mobilität in Deutschland wurden für das Jahr 2017 die Ergebnisse der Befragung von 316.361 Personen allein in Nordrhein-Westfalen zu ihrem Mobilitätsverhalten ausgewertet. Die Ergebnisse ermöglichen Aussagen zum Mobilitätsverhalten anhand verschiedener soziodemografischer Kategorien, darunter dem Raumtyp. Der Kreis Höxter entspricht dem regionalstatistischen Raumtyp der ländlichen Region – einem kleinstädtischen, dörflichen Raum mit vereinzelt Mittelstädten.

Während die Verkehrsleistung des Umweltverbunds (ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) in den deutschen Metropolen bei 62% liegt, beträgt sie in den dörflichen Strukturen ländlicher Räume lediglich 29%. Mit einem Anteil von 70% aller Wege ist die Alltagsmobilität der Bevölkerung im dörflichen Raum in ländlichen Regionen deutlich stärker durch das Auto geprägt als in den Städten. Nur 7% aller Wege werden im kleinstädtischen, dörflichen Raum mit dem Fahrrad absolviert. Abbildung 3 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Raumtyp (Brand et al. 2020; Nobis 2019b).

Hinsichtlich der Elektromobilität gibt es in Abhängigkeit der Raumtypen große Unterschiede. Während in urbanen Regionen bzw. Metropolen nur etwa 20 Pedelecs¹ auf 1.000 Einwohner kommen, sind es in den kleinstädtischen, dörflichen Räumen dreimal so viele. Jeder zwanzigste Fahrradweg erfolgt mit elektrischer Unterstützung, wobei das Pedelec bei jüngeren Menschen kaum eine Rolle spielt, jedoch bei Senioren gut zwölf Prozent der Fahrradwege hiermit zurückgelegt werden. Der Einsatz von Pedelecs fokussiert auf lange Wege: bei Fahrradwegen über 15 km fällt der Anteil des Pedelecs mit 15% dreimal höher als im Durchschnitt aus (Nobis 2019b).

¹ In Nobis (2019) wird Pedelec als Sammelbegriff für verschiedene Arten von Elektrofahrrädern verwendet, der S-Pedelecs und E-Bikes einschließt. Im Rahmen der MiD wurde keine differenzierte Erfassung vorgenommen, zumal die Unterschiede zwischen den verschiedenen Arten elektrisch unterstützter Fahrräder oft nicht bekannt sind.

Abbildung 3 Hauptverkehrsmittel auf den Wegen (Modal Split) nach Raumtyp (Brand et al. 2020; Nobis 2019b)



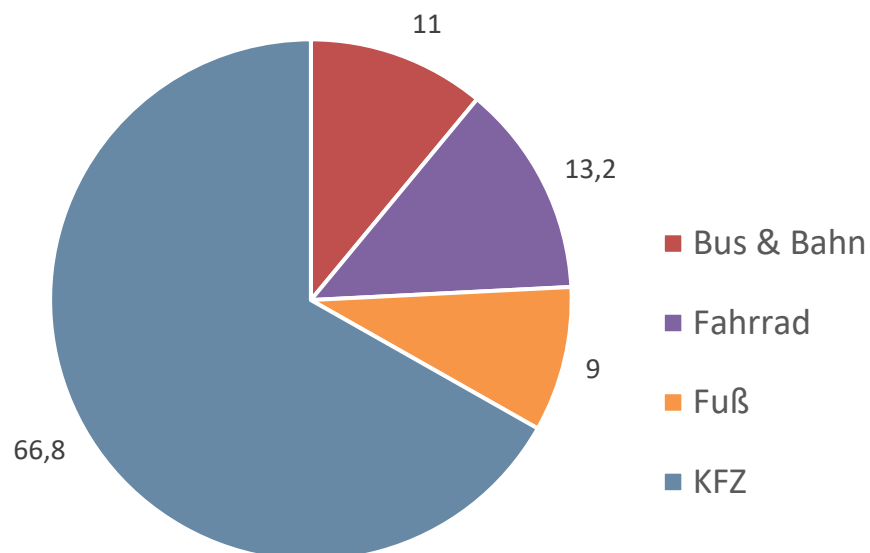
Angaben in Prozent; alle Wege; Abweichungen von 100%: Rundungsdifferenzen



Deutschlandweit werden 11 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, im nordrhein-westfälischen Durchschnitt sind es ebenfalls 11 %. Der Radverkehrsanteil im ländlichen Raum liegt mit 5% also weit unter dem nordrhein-westfälischen und bundesweiten Durchschnitt. Dies lässt sich auf der einen Seite mit vergleichsweise großen Distanzen zwischen Quellen und Zielen und, wie im Falle Höxters, mit einer zum Teil bewegten Topografie und weitläufigen Strecken begründen. Auf der anderen Seite sind es die lückenhafte Radverkehrsinfrastruktur, festgefahrene Gewohnheiten und mangelnde Information, die dazu führen, dass der Anteil der Wege, die im ländlichen Raum mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, weit hinter den Anteilen in Städten und Metropolregionen zurückbleiben. Die zuerst genannten Faktoren verlieren mit der zunehmenden Verbreitung von E-Bikes und Pedelecs an Bedeutung. Die zuletzt genannten Faktoren liegen im Einflussbereich der Kommunen. Radverkehrskonzepte, die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung des Radverkehrs und Impulsprojekte wie Stadt- oder Schulradeln können entscheidend dazu beitragen, den Anteil des Radverkehrs am Modal Split in ländlichen Regionen zu erhöhen.

Erhebungen, die sich nur auf den Kreis Höxter beziehen, liegen nicht vor. In einer Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2018 beschäftigte sich Helmert mit dem werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter. Anhand von Abbildung 4 lässt sich erkennen, dass etwa zwei Drittel der Befragten aus den beiden Kreisen auf das Kraftfahrzeug zurückgreifen.

Abbildung 4 Verkehrsmittelwahl in % nach Verkehrsmittelgruppe, Modal Split (Helmert 2018)



Diese Zahlen liegen deutlich über dem Durchschnitt Nordrhein-Westfalens. Es spiegelt jedoch in etwa den Stand der Gebiete in ländlichen Regionen

1.3 ADFC-Fahrradklimatest

Der ADFC-Fahrradklimatest bewertet die Fahrradfreundlichkeit deutscher Städte. Die Umfrage wird alle zwei Jahre durchgeführt. Beim Test aus dem Jahr 2022 nahmen im Kreis Höxter die Städte Höxter und Warburg teil. Für Bad Driburg liegen keine aktuellen Daten vor, daher wurden für die folgende Auswertung die Daten aus dem Jahr 2020 herangezogen.

Bad Driburg und Warburg erhielten durchschnittliche Gesamtnoten von 3,8 und 4,0. Die Stadt Höxter erreichte die Note 4,1. Alle drei Städte bewegen sich in der schlechteren Hälfte der ausgewerteten Orte. Warburg liegt auf Platz 65 und Höxter auf Platz 77 von 125 der Kategorie Städte 20.000 – 50.000 Einwohner*innen und Bad Driburg auf Platz 35 von 54 in der Kategorie der Städte mit weniger als 20.000 Einwohner*innen. Bundesweit belegte Bad Driburg in der jeweiligen Größenklasse Platz 190 von 418, Warburg Platz 211 und Höxter Platz 261 von 447.

Alle drei Kommunen weisen unterschiedliche Stärken und Schwächen auf.

Bad Driburg: So sind in Bad Driburg die Top-Kategorien: Erreichbarkeit Stadtzentrum (2,5), zügiges Radfahren (2,8) und Radfahren durch Alt und Jung (3,0). Die Schwächen innerhalb Bad Driburgs sind „Fahrraddiebstahl“ (4,4), „Breite der (Rad)Wege“ (4,5) und „Öffentliche Fahrräder“ (4,8).

Höxter: Im Stadtgebiet Höxter sind geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung (2,8), Radfahren durch Alt und Jung (3,1) und Fahrraddiebstahl (3,2) eindeutige Stärken. Jedoch wurden „Führung an Baustellen (4,7), Fahrradmitnahme im ÖV (4,7) und „Öffentliche Fahrräder“ (5,1) als Schwächen identifiziert. Bei „Werbung für das Radfahren“ und „Medienberichten“ konnten Verbesserungen aufgewiesen werden. Bis auf „Spaß oder Stress“ (von 2,9 im Jahr 2012, auf 3,4 in 2020 auf nun 3,8) verhielten sich sämtliche weitere Noten fast identisch.

Warburg: In Warburg zählen Erreichbarkeit Stadtzentrum (2,7), zügiges Radfahren (3,0) aber auch Fahrraddiebstahl (3,1) zu den Stärken. Mit einer 5,3 in der Kategorie „geöffnete Einbahnstraßen in Gegenrichtung“ liegt Warburg in der Liste der vergleichbaren Kommunen zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner*innen auf den hinteren Plätzen (2,2 Notenpunkte schlechter). Im Vergleich zum ADFC-Fahrradklimatest 2020 kann im Bereich „Fahrrad- und Verkehrsklima“ eine Verbesserung der Notenlage in Warburg festgestellt werden. Bei den Kategorien „Stellenwert des Radfahrens“ und „Sicherheit beim Radfahren“ allerdings verschlechterten sich hier die Noten

Bei der im selben Rahmen durchgeführten Befragung zur Wichtigkeit verschiedener Faktoren für das Radfahren in der Stadt nahmen Bad Driburg, Höxter und Warburg ebenfalls teil. Dabei wurde für jede Kategorie ein Index von 0 (nicht wichtig) bis 1 (sehr wichtig) angegeben.

Einen hohen Wert für die Befragten hatte das Sicherheitsgefühl (Bad Driburg: 0,9, Höxter: 0,9 und Warburg: 0,92) und die Akzeptanz als Verkehrsteilnehmer (Bad Driburg 0,88, Höxter: 0,88 und Warburg: 0,92). In allen drei Städten wurde das Thema „Öffentliche Fahrräder“ als unwichtigsten Punkt gesehen. So bewerten die Bewohner*innen in Bad Driburg diesen mit 0,47, Höxter mit 0,32 und Warburg mit 0,38.

2 Grundsätze fahrradgerechter Infrastruktur

Eine fahrradgerechte Infrastruktur muss die **Sicherheit und Leichtigkeit des Radverkehrs** gewährleisten - nur so kann die Fahrradnutzung gefördert und intensiviert werden. Die Folgerung daraus ist, dass

- die Wege den Richtlinien und Vorschriften sowie den Komfortansprüchen der Nutzer*innen entsprechen,
- die Verkehrslenkung und -führung den besonderen Bedingungen des muskelbetriebenen und instabilen Fahrrads Rechnung trägt,
- die Maßnahmen zur Verkehrssicherheit nicht allein zu Lasten der Fahrradnutzer*innen gehen und
- Fahrräder entsprechend der Straßenverkehrsordnung (StVO) als gleichberechtigte Verkehrsteilnehmer*innen behandelt werden unter Beachtung der spezifischen Eigenarten.

Die Art und Ausstattung der Infrastruktur für den Radverkehr richtet sich nach dem Zweck der Radnutzung und dem damit verbundenen Anspruch. Aus diesem Grund wird unterschieden zwischen dem

- **Freizeitradverkehr**, bei dem das Fahrradfahren selbst im Mittelpunkt der Aktion steht (hier nicht weiter berücksichtigt) und dem
- **Alltagsradverkehr**, bei dem das Fahrrad für die Fahrt zur Arbeit, zur Ausbildung, zum Einkaufen oder für andere Erledigungen und Unternehmungen genutzt wird.

Der Alltagsradverkehr ist primär auf das Erreichen eines Zieles ausgerichtet. Hier steht das Fahrrad in direkter Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln, besonders zum Auto, und muss ihnen gegenüber Vorteile aufweisen. Die Entscheidung für das Fahrrad hängt neben Kostenersparnissen, der persönlichen Gesundheit und dem Umwelt- und Ressourcenschutz auch vom Angebot ab. Ziele müssen schnell, sicher, bequem und auf direktem Wege erreicht werden. Teile der typischen Infrastruktur sind der direkt geführte straßenbegleitende Radweg, die Fahrradabstellmöglichkeit am Zielpunkt und der leichte Übergang zum öffentlichen Personennahverkehr.

2.1 Allgemeine Sicherheitsaspekte

Ein besonderes Augenmerk bei der Ausweisung von Radrouten gilt der Sicherheit des Radverkehrs. Der Leitsatz „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“ begleitet die Maßnahmenkonzeption. Eine generelle Leistungsfähigkeit des Netzes soll gewährleistet werden, kommt es jedoch zu Abwägungen zwischen den beiden Aspekten Sicherheit und Leistungsfähigkeit, so wird zugunsten der Sicherheit entschieden

Das damit angesprochene Handlungsfeld ist sehr umfassend und schließt die objektive (belegt durch Untersuchungen kritischer Situationen und Unfallereignissen) und subjektive (Nutzerempfinden, Anpassung der Verhaltensweisen) Verkehrssicherheit ein, wobei zwischen beiden durchaus Diskrepanzen auftreten können. Das Gefühl der Unsicherheit, das nicht mit dem tatsächlichen Unfallgeschehen korrespondieren muss, prägt die Attraktivitätseinstufung von Strecken, bestimmt die Intensität der Fahrradnutzung und das Verkehrsverhalten, wobei letztes wieder zur Gefährdung beitragen kann (z.B. Fahren entgegen der Fahrtrichtung, um eine als gefährlich empfundene Straßenquerung zu vermeiden).

Die Sicherheit des Radfahrens hat sich im Jahre 2021 bundesweit verbessert. Gegenüber dem Vorjahr (2020) ist die Zahl der Unfälle in Deutschland mit Fahrradbeteiligung um knapp 8,5% gesunken und die Anzahl der verunglückten Fahrradnutzer*innen um knapp 8,8%. Die Zahl der Getöteten sank deutlich von 426 auf 372, also um 12,7%. Ein Effekt der Coronapandemie ist bei diesen Zahlen jedoch nicht auszuschließen (Statistisches Bundesamt (Destatis) 2023)

Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind nur dann wirksam, wenn sie von den Verkehrsteilnehmern akzeptiert werden. „Formal sichere, jedoch wenig attraktive Radverkehrsführungen werden oft nicht angenommen und können deshalb gefährlich sein. (...) Fehlverhaltensweisen von Radfahrern sind häufig auf Mängel in der baulichen Ausgestaltung von Verkehrsanlagen und in den Regelungen zurückzuführen.“ (Nobis 2019b)

Maßnahmen, die allein oder überwiegend zu Lasten des Radverkehrs gehen, sind i.d.R. wenig zielführend und widersprechen häufig dem Verkehrsrecht, z.B.

- der mancherorts beliebte Einsatz von „Drängelgittern“ (Zwangmaßnahme zum Absteigen),
- das in der StVO zwar enthaltene, vom Verkehrsministerium NRW aber nicht in alleiniger Aufstellung erlaubte Zusatzzeichen 1012-32 "Radfahrer absteigen", welches ohnehin nur empfehlende, aber keine verpflichtende Wirkung hat,
- die Behandlung der Radfahrer*innen als „sitzende Fußgänger“ (z.B. Gleichschaltung von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen an Lichtsignalanlagen).

Mit der zunehmenden Verbreitung von Fahrrädern mit Elektromotorunterstützung (*Pedelec - Pedal Electric Cycle*) wird sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs innerorts weiter dem KFZ-Verkehr annähern bei gleichzeitig geringer Einbuße an Wendigkeit und Flexibilität; die Anerkennung des Fahrrads als alltägliches Fahrzeug dürfte hierdurch gefördert werden.

Ein besonderer Aspekt der Routenführung ist die Wahrung der "sozialen Sicherheit"; hierunter wird die Sicherheit vor Bedrohungen und Überfällen im öffentlichen Raum verstanden. Abgelegene, schlecht einsehbare Strecken (Waldwege, Wege durch hohe Maisfelder) verursachen vielfach vor allem bei Frauen und Kindern bzw. bei deren Eltern ein Unsicherheitsgefühl, das auch unabhängig vom tatsächlichen Geschehen einen Hinderungsgrund zur Fahrradnutzung besonders im Alltagsradverkehr darstellt. Als Gegenmaßnahme kann die Herstellung einer gewissen sozialen Kontrolle angesehen werden, etwa in der Vermeidung unübersichtlicher Stellen, Wahrung der Einsicht in straßennahe Wege und Beleuchtung; die angestrebte Zunahme des Radverkehrs wird ebenfalls zur Herstellung einer sozialen Sicherheit beitragen.

Eine weitere Sicherheitsmaßnahme ist der einzuhaltende Sicherheitsabstand gemäß StVO § 5 Abs. 4. Dieser besagt „*Wer zum Überholen ausscheren will, muss sich so verhalten, dass eine Gefährdung des nachfolgenden Verkehrs ausgeschlossen ist.*“ Seit der Novellierung der StVO im April 2020 müssen Kraftfahrzeuge beim Überholen außerorts mindestens zwei Meter und innerorts mindestens 1,5 Meter Seitenabstand zu Radfahrer*innen halten. Die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer für eine bessere gegenseitige Rücksichtnahme verringert zusätzlich die Gefahrenstellen.

2.2 Radverkehrsführung

In der Vergangenheit war die Separierung von (schnellen) Kraftfahrzeugen und langsameren Verkehrsteilnehmer*innen (Radfahrer*innen und Fußgänger*innen) ein wesentliches Element der Verkehrsplanung. Gegenwärtig wird dieser Ansatz innerorts grundsätzlich in Frage gestellt. Statt funktionaler Trennung soll ein Gleichgewicht zwischen Verkehr, Verweilen und allen anderen räumlichen Funktionen angestrebt werden (Baier et al. 2015).

Für die Führung des Radverkehrs **innerorts** sind Entwicklungen in dieser Richtung bereits seit einiger Zeit erkennbar. Der ehemalige Vorrang von baulich abgesetzten Radwegen hat sich zu einer Gleichbewertung mit Radfahrstreifen auf der Fahrbahn gewandelt (BMVBS 2001). Damit wird Untersuchungen über das Unfallrisiko von Fahrradfahrer*innen entsprochen (Alrutz 2009).

Außerorts ist vor allem wegen der höheren Kfz-Geschwindigkeiten die Fahrbahnbenutzung problematischer. In Abhängigkeit von der Fahrbahnbreite, der Verkehrsbelastung und der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten wird über das Erfordernis von Radverkehrsanlagen entschieden. Bei einem durchschnittlichen Fahrzeugaufkommen ab 2.500 Fahrzeugen in 24 Stunden (Durchschnittlicher täglicher Verkehr, kurz DTV) und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h werden Radverkehrsanlagen als sinnvoll eingestuft (FGSV 2010). Gleichzeitig wird die reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h in die Betrachtung gezogen, hier ist die Grenze bei 4.000 Kfz im DTV. Dies gilt auf Landstraßen der Entwurfsklassen 3 und 4 der Richtlinie für die Anlage von Landstraßen (kurz RAL) In der Regel kommen einseitig geführte, für den 2-Richtungsverkehr zugelassene Geh- und Radwege zum Einsatz. An den Ortsein- bzw. -ausgängen müssen geeignete Maßnahmen für eine sichere Querung der Fahrbahn ergriffen werden, da innerorts Zweirichtungsradwege aus Sicherheitsgründen nicht weitergeführt werden sollen.

Bei der gemeinsamen Führung von Rad- und Fußverkehr ist zu bedenken, dass die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Fußgänger*innen und Radfahrer*innen **innerorts** teilweise größer sind als zwischen Rad und Auto:

- Geschwindigkeit Fußverkehr: ca. 4 bis 6 km/h
- Geschwindigkeit Radverkehr: ca. 15 bis 25 km/h
- Geschwindigkeit Kfz: ca. 25 bis 50 km/h (FGSV 2010)

Entsprechend kritisch sind Gehwege mit freigegebener Fahrradnutzung (innerorts wie außerorts) zu bewerten. Es handelt sich dabei um Gehwege, die durch das Verkehrszeichen 239 (Gehweg) und Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) für die Nutzung durch den Radverkehr freigegeben sind, teilweise auch in beide Richtungen. Diese Regelung ist nur in Ausnahmefällen sinnvoll und an bestimmte Bedingungen geknüpft:

- Gemäß Anlage 2, lfd. Nr. 18, Zeichen 239 der StVO darf auf Gehwegen, die für eine andere Verkehrsart zugelassen sind, der Fußverkehr weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Radverkehr warten; er darf nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Die Häufigkeit der Gehwegfreigabe lässt insbesondere außerorts den Verdacht aufkommen, dass die zu erwartende Missachtung dieser Verkehrsregeln billigend in Kauf genommen wird.
- Die Freigabe von Gehwegen ist nach Vorgabe der Verwaltungsvorschrift Straßenverkehrsordnung (kurz VwV-StVO (BMVBS 2001) zu § 2 StVO, Rn. 11 nur dann in Betracht zu ziehen, wenn weder

ein Radweg, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen zu verwirklichen ist und ausreichend Platz zur Verfügung steht.

- In Regelwerken wie der Empfehlung für Fußverkehrsanlagen (FGSV 2002) ist eine Mindestbreite des Gehwegs von 2,50 m genannt – bei hohem Fußgängeranteil entsprechend mehr. Damit gelten für die Freigabe von Gehwegen vergleichbare Anforderungen wie für gemeinsame Geh- und Radwege.
- Die Freigabe des Zweirichtungsverkehrs innerorts ist wegen der erhöhten Unfallgefahr an Ein- und Ausfahrten sowie Einmündungen und Kreuzungen besonders kritisch zu sehen und in der VwV-StVO auch nur in begründeten Ausnahmefällen zugelassen; das gilt für benutzungspflichtige Sonderwege und freigegebene Gehwege gleichermaßen.

Beim Zweirichtungsverkehr gilt zu beachten, dass Anfang und Ende des einseitig geführten Radwegs mit Zweirichtungsverkehr gesichert sind. In vielen Fällen fehlen jedoch am Anfang/Ende einseitig geführter Radwege mit Zweirichtungsverkehr die in der VwV-StVO geforderte „sichere Querungsmöglichkeit der Fahrbahn“ und bei einer Weiterführung auf der Fahrbahn die Einrichtungen zum sicheren Einfädeln in den Straßenverkehr (FGSV 2010).

Darüber hinaus muss der Übergang zwischen freier Strecke und Ortsdurchfahrten gewährleistet sein. Während die Radwege außerorts meist einseitig mit Zweirichtungsverkehr angelegt sind, gibt es innerorts häufig keine Radwege oder keine Radwege mit Zweirichtungsverkehr. Hier ist eine Möglichkeit für die sichere Überquerung der Fahrbahn nach VwV-StVO und ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) erforderlich.

2.3 Maße von Radverkehrsanlagen

Für die Gestaltung von Radverkehrsanlagen wird in der VwV-StVO auf die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen verwiesen (FGSV 2010). Die VwV zu § 2 StVO, Rn. 11 nennt lediglich die für die Anordnung der Benutzungspflicht zu erfüllenden technischen Voraussetzungen und gibt eine gewisse Rangfolge vor: "Ist ein Radfahrstreifen nicht zu verwirklichen, kann auf der Fahrbahn ein Schutzstreifen angelegt werden. Ist das nicht möglich, ist die Freigabe des Gehweges zur Mitbenutzung durch den Radverkehr in Betracht zu ziehen" (BMVBS 2001).

Die Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen e.V. (kurz FGSV) veröffentlichte 2010 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (kurz ERA). Tabelle 2 führt die dort aufgeführten Maße für Radverkehrsanlagen auf.

Tabelle 2 Auszug der Breitenmaße von Radverkehrsanlagen und Sicherheitsstreifen (FGSV 2010)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich der Markierung)	
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m
Einrichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)
beidseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)
einseitiger Zweirichtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Radverkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	Abhängig von Fußgänger- und Radverkehrsstärke	≥ 2,50 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m

Das Radnetz OWL legt ähnliche Werte fest. Bei Zweirichtungsrادwegen wird hier von einer Regelbreite von 3,00 m ausgegangen, das Mindestmaß beträgt 2,50 m (SHP Ingenieure 2021). In Abbildung 5 können die Regel- und Mindestmaße der einzelnen Netzkategorien entnommen werden.

Abbildung 5 Mindestmaße Radnetz OWL

Art der Radverkehrsanlage		Ostwestfalen-Lippe			Radschnell- verbindung	
		Netzkategorie I	Netzkategorie II	Netzkategorie III		
INNERORTS	Schutzstreifen	Regelbreite	1,75 m	1,50 m	1,50 m	-
		Mindestmaß	1,50 m	1,50 m	1,25 m	
	Radfahrstreifen	Regelbreite	2,55 m	2,15 m	2,00 m	3,25 m
		Mindestmaß	2,15 m	2,00 m	1,85 m	
	Richtungsradweg	Regelbreite	2,30 m	2,15 m	2,00 m	3,00 m
		Mindestmaß	1,90 m	1,80 m	1,60 m	
	Zweirichtungsradweg	Regelbreite	3,30 m	3,00 m	3,00 m	4,00 m
		Mindestmaß	3,00 m	2,70 m	2,50 m	
Gem. Geh- und Radweg**	Regelbreite	3,00 m	2,50 m	2,50 m	-	
	Mindestmaß	3,00 m	2,50 m	2,50 m		
Fahrradstraße	Regelbreite	4,60 m	4,10 m	4,00 m	5,00 m	
	Mindestmaß	4,00 m	4,00 m	4,00 m		
selbstständig Wegeverbindun	Regelbreite	4,00 m	3,00 m	3,00 m	4,00 m	
	Mindestmaß	3,00 m	2,50 m	2,50 m		

Breiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken

* Mindestmaße nach geltenden ERA-Standards

** nur in geeigneten Fällen oder bei geringem Fußverkehrsaufkommen

AUßERORTS	Gem. Geh- und Radweg Einrichtungsverkehr	Regelbreite	3,00 m	2,70 m	2,50 m	-
		Mindestmaß	2,70 m	2,50 m	2,50 m	
	Gem. Geh- und Radweg Zweirichtungsverkehr	Regelbreite	3,50 m	3,00 m	2,70 m	5,00 m**
		Mindestmaß	3,00 m	2,70 m	2,50 m	
	Wirtschaftsweg	Regelbreite	4,00 m	3,50 m	3,00 m	5,00 m
Mindestmaß		3,50 m	3,00 m	3,00 m		

Somit legt das Radnetz OWL höhere Standards auch an die niedrigste der Kategorien, Netzkategorie 3 an. Vor allem in ländlich geprägten Gebieten werden somit breitere Wege vorgegeben, was den Komfort und die Sicherheit erhöht. Vor allem für Radfahrer*innen mit Anhänger oder Liegerädern sind breitere Radwege und Streifen von Nutzen.

Mit dem Beschluss des Kreistages vom 7. Oktober 2023 wurde die Umsetzung des Radnetzes OWL für den Kreis Höxter amtlich beschlossen und somit politisch begleitet.

2.4 Fahrradabstellanlagen

Die Verfügbarkeit gut erreichbarer Abstellplätze für das Fahrrad ist ein wichtiges Element der Fahrradförderung. Das gilt für Quelle und Ziel gleichermaßen. Den Hintergrund zu den rechtlichen Rahmenbedingungen und technischen Regelwerken erläutert die Publikation „...und wo steht Ihr Fahrrad? – Hinweise für Architekten und Bauherren zum Abstellen von Fahrrädern“, herausgegeben durch die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (kurz AGFS).

Die Anforderungen an Fahrradabstellanlagen sind auf unterschiedlichen Ebenen geregelt. In der Stellplatzverordnung von NRW sind Regelungen festgelegt, die dann greifen, wenn kein gültiger Bebauungsplan für das jeweilige Gebiet beschlossen wurde oder keine abweichenden kommunalen Satzungsregelungen bestehen, die dann den Regelungen der Fahrradabstellplatzverordnung vorgehen (vgl. §48 Landesbauordnung NRW). Diese Richtlinie regelt die Zahl, Größe und Beschaffenheit bei Errichtung oder Nutzungsänderungen von Anlagen.

Die Fahrradabstellplatzverordnung erfasst Wohngebäude (außer Einfamilienhäusern). Dabei bestimmt sie, dass ein Regelfahrradabstellplatz je 30 Quadratmeter Wohnfläche zu errichten ist. Bei Schulen ist die Zahl der Schüler*innen maßgeblich, bei Wohnheimen die Bettenzahl, bei Bürogebäuden die Nutzfläche, bei Theatern und Kinos die Anzahl der Sitze.

Von den 10 Städten des Kreises Höxter schreibt Bad Driburg in seiner Stellplatzverordnung den Bau von Fahrradabstellanlagen bei der Errichtung von baulichen und sonstigen Anlagen vor, bei denen Zu- und Abgangsverkehr zu erwarten ist. Die Stadt Höxter stellte 2004 eine Stellplatzsatzung auf, Fahrräder finden darin keine Erwähnung. In den weiteren Städten existiert keine gültige Stellplatzsatzung.

Die gestalterische und technische Ausführung der Radabstellanlagen ist maßgebend für deren Akzeptanz. Dazu zählen u.a. (ADFC 2011a):

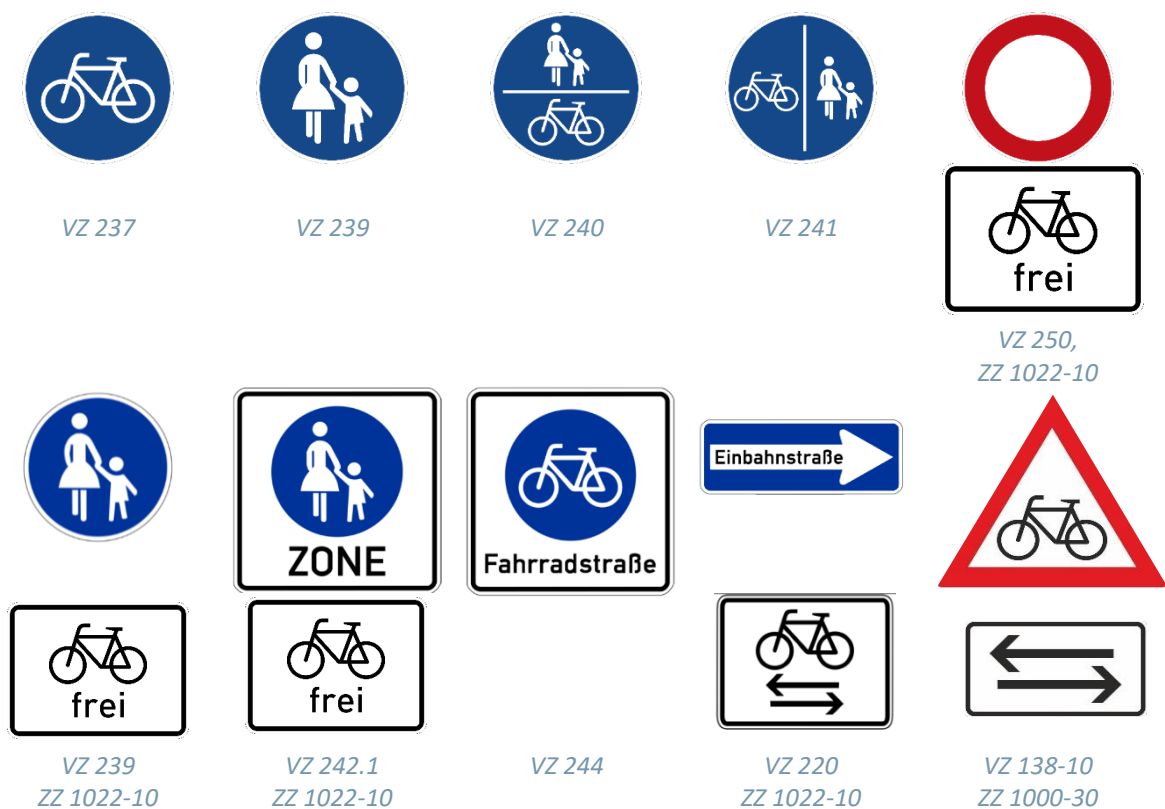
- leichte und sichere Erreichbarkeit
- gute Einsehbarkeit
- einfache Benutzbarkeit
- materialschonende Abstellmöglichkeiten verschiedener Fahrradtypen
- fester Halt und gute Sicherungsmöglichkeiten gegen Diebstahl

Der Stellplatzbedarf an den Bahnhöfen des Kreises wurde im Rahmen der Bike & Ride-Analyse überprüft und kann in den Steckbriefen für die Bahnhöfe eingesehen werden (Teil B).

2.5 Radwegebeschilderung

Bei Verkehrszeichen handelt es sich um amtliche Schilder zur Regelung des Straßenverkehrs. Daher müssen sie während des Fahrens gut erkennbar sein und dürfen keine Widersprüchlichkeiten aufweisen. Vorschriftszeichen schreiben den Straßenverkehrsteilnehmern eine bestimmte Handlung vor oder verbieten diese. Für den Rad- und Fußverkehr sind insbesondere die Zeichen 237 (Radweg), 239 (Fußweg), 240 (Gemeinsamer Fuß- und Radweg) und 241 (Getrennter Fuß- und Radweg) von Interesse. Verbietet das Verkehrszeichen 250 die Durchfahrt, ist darüber hinaus das Zusatzzeichen 1022-10 (Radfahrer frei) zu erwähnen (vgl. Abbildung 6). Es gewährt Radfahrer*innen die Durchfahrt.

Abbildung 6 Verkehrszeichen (VZ) und Zusatzzeichen (ZZ)



Mit dem Aufstellen der amtlichen Verkehrszeichen 237 (Radweg), 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) und 241 (Getrennter Geh- und Radweg) wird eine Benutzungspflicht und damit gleichzeitig auch ein Benutzungsverbot der übrigen Fahrbahn ausgesprochen, deren Anordnung nur bei der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen zulässig ist:

Gemäß VwV-StVO (BMVBS 2001) zu § 2 Absatz 4 Satz 2; Randnummer 8 ff dürfen benutzungspflichtige Radwege nur angeordnet werden, wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern und für Fußgänger und Radfahrer ausreichend Flächen vorhanden und nach Beschaffenheit und Zustand zumutbar sind sowie die Linienführung eindeutig, stetig und sicher ist.

Radfahrer*innen haben auf gemeinsamen Sonderwegen auf Fußgänger*innen Rücksicht zu nehmen; das Problempotential ist bekannt. In den letzten Jahren sind vielfach gemeinsame Geh- und Radwege mit Be-

nutzungspflicht umgewandelt worden in Gehwege mit freigegebener Fahrradnutzung. Die gleiche Problematik ist in Fußgängerzonen zu beachten. Da diese meist in Stadtzentren und innerstädtischen Einkaufsstraßen vorhanden sind, ist hier das Fußgänger*innenaufkommen besonders hoch. Die Freigabe für den Radverkehr erfordert die Schrittgeschwindigkeit und den Vorrang der Fußgänger*innen.

Fahrradstraßen und Fahrradzonen sind gemäß der StVO definiert. Dort ist festgelegt, dass Fahrräder Vorrang haben und der Fahrverkehr die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h nicht überschreiten darf. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern. Motorisierte Fahrzeuge dürfen die Fahrradstraßen nur befahren, wenn dies durch besondere Beschilderung erlaubt ist, zum Beispiel Anlieger frei. Fahrradstraßen sind durch entsprechende Verkehrszeichen gekennzeichnet und dienen dazu, den Fahrradverkehr zu fördern, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und eine attraktive Infrastruktur für Radfahrer zu schaffen

In Einbahnstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h können Freigaben für den Radverkehr erteilt werden. Bei geringen KFZ-Verkehrsmengen reichen punktuelle Ausweichmöglichkeiten aus. Durch das Zusatzschild „Radverkehr frei“ ZZ 1022-10 unterhalb des VZ 267 „Verbot der Einfahrt“ wird es dem Radverkehr ermöglicht gegen die Einbahnstraße fahren zu können. Einbahnstraßen, die vom Radverkehr auch in Gegenrichtung befahren werden dürfen, erhalten unterhalb der Beschilderung "Einbahnstraße" (VZ 220) das Zusatzzeichen 1000-32, um den Fahrverkehr auf entgegenkommenden Radverkehr hinzuweisen.

2.6 Elektromobilität

Elektrofahrräder sind heutzutage ein weit verbreitetes Verkehrsmittel, das laut dem Fahrrad-Monitor 2021 derzeit 18 % der Befragten nutzen, Tendenz steigend (sinus 2023). In den letzten Jahren stieg die Zahl Verkaufszahlen ständig an, mit einem großen Sprung im Coronajahr 2020 (Statista Research Department 2023). Insbesondere der Einsatz bei längeren Strecken oder Ausflügen, Abschnitten mit einer hohen Steigung und bei körperlichen Einschränkungen macht das das Elektrofahrrad interessant (sinus 2023). Daher ist es besonders im ländlichen Raum und bei älteren Menschen überdurchschnittlich verbreitet (Nobis 2019a).

Elektrofahrräder sind in drei Klassen eingeteilt, Pedelecs, S-Pedelecs und E-Bikes. Pedelecs, kurz für Pedal Electric Cycles, gelten verkehrsrechtlich als Fahrräder und haben genau dieselben Rechte und Pflichten. Sie dürfen allerdings nur bis 25 km/h Motorunterstützung zulassen. S-Pedelecs, kurz für Speed-Pedelecs, gelten rechtlich gesehen als Kleinkrafträder. Sie dürfen keine Fahrradwege benutzen. E-Bikes fahren auch ohne Pedalieren und gelten rechtlich gesehen als Kraftfahrzeuge. Wenn sie maximal 25 km/h fahren können dürfen sie außerorts Radwege benutzen und innerorts nur, wenn diese mit dem Verkehrsschild „E-Bike frei“ oder „Mofa frei“ gekennzeichnet sind. (AGFS 2022) Weitere Informationen über die verschiedenen Klassen Elektrofahrräder findet sich [hier](#).

Mit der zunehmenden Verbreitung von Elektrofahrrädern wird sich die Durchschnittsgeschwindigkeit des Radverkehrs innerorts weiter dem Kfz-Verkehr annähern bei gleichzeitig geringer Einbuße an Wendigkeit und Flexibilität; die Anerkennung des Fahrrads als Fahrzeug dürfte hierdurch gefördert werden (FGSV

2010). Doch nicht nur die durchschnittliche Geschwindigkeit eines Radfahrers oder einer Radfahrer*in ändert sich. Auch die durchschnittliche Wegestrecke, die zurückgelegt wird, verlängert sich durch die elektrische Unterstützung maßgeblich.

Das europäische Forschungsprojekt „Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches“ fand heraus, dass die Gruppe der E-Bike-Nutzer*innen durchschnittlich 9,4 km pro Weg fahren, wohingegen herkömmliche Radler*innen auf 4,8 km kommen (PASTA 2023). So verändert sich auch die Radverkehrsplanung, da sie nun auch längere und ggf. steilere Strecken berücksichtigen und dementsprechend die Wegeführung anpassen kann. Weitere Distanzen stellen für den alltäglichen Verkehr eine immer kleiner werdende Herausforderung dar.

2.7 Geschwindigkeitsangleichung

Tempo 30 hat viele Potenziale im Zusammenhang mit Radverkehr. Besonders werden im Bericht zum Radnetz Ostwestfalen-Lippe die Vorteile für die Verkehrssicherheit und das städtebauliche Umfeld hervorgehoben, sowie der Fakt, dass es sich oft um die kostengünstigste Maßnahme handelt. So können Kombinationen von Maßnahmen mit Tempo 30 zu einer erhöhten Akzeptanz beitragen. Wo eine getrennte Führung nicht möglich ist, kann durch eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit die gemischte Führung auf der Fahrbahn angenehmer gestaltet werden (SHP Ingenieure 2021).

So werden durch die Einrichtung von Tempo 30-Zonen die Geschwindigkeiten der „schnellen“ Autos fast auf das Niveau der Radfahrer*innen gedämpft.

Darüber hinaus hat Tempo 30 auch weitere positive Effekte. Unter anderem kann es dazu beitragen, die Luftschadstoffe und die Lärmbelastung zu senken, was oft zu einer positiven Wahrnehmung durch die Anwohner*innen führt. (Heinrichs et al. 2016).

Die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit innerorts von 50 km/h auf 30 km/h ist nach Straßenverkehrsrecht eine sogenannte Verkehrsbeschränkung. Sie ist nach einer Veröffentlichung des Umweltbundesamtes nur zulässig

- ▶ *zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen,*
- ▶ *zum Schutz bestimmter Erholungsorte und Erholungsgebiete,*
- ▶ *zur Unterstützung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung (Heinrichs et al. 2016).*

Dennoch können Umstände wie ein hohes Radfahrer*innenaufkommen, ein hohes Fußgänger*innenaufkommen, die Anwesenheit von Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen etc. dazu beitragen, dass Tempo 30 auch auf klassifizierten Straßen möglich ist. Die Zusammenarbeit zwischen zuständiger Verwaltung und Straßenverkehrsbehörde spielt hierbei die zentrale Rolle.

3 Bestehendes Radwegenetz

Grundlage für die Entwicklung eines Radwegekonzeptes bildet neben der Bestandsanalyse die Auswahl von Quellen und Zielen. Anhand der Vernetzung von Quellen und Zielen können Verkehrsachsen identifiziert, klassifiziert und in einen Radwegenetzentwurf überführt werden.

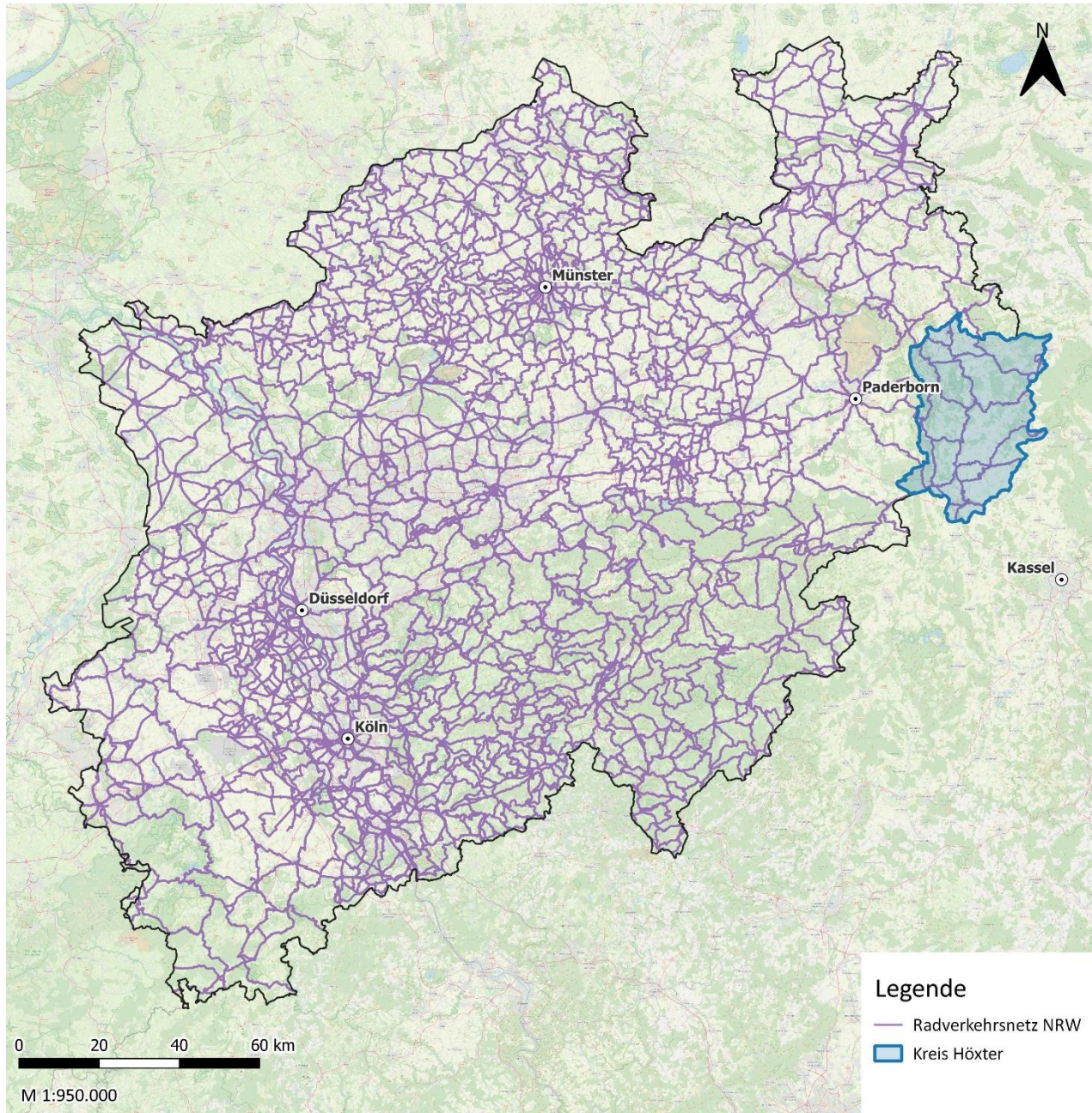
3.1 Planungsebenen

Radverkehrsnetzplanungen erfolgen auf verschiedenen Ebenen mit unterschiedlichen Detaillierungsgraden. Auf Bundesebene steht die Konzipierung und Förderung von Fernradwegen im Fokus (D-Routen). Die nächstgelegene D – Route 9 „Weser – Romantische Straße“ von Garmisch-Partenkirchen bis Cuxhaven und der Radweg Deutsche Einheit verlaufen östlich des Kreises. Der Radweg D – Route 9 verläuft im nördlichen Teil des Kreises Höxter, durch die Städte Höxter, Marienmünster, Nieheim und Steinheim (Deutscher Tourismusverband Service GmbH (DTV) o. J.).

Auf der Ebene des Landes NRW besteht ein gegenüber den D-Routen dichteres Radwegenetz mit über 18.000km Länge (vgl. Abbildung 7). Es bildet das nordrhein-westfälische Grundgerüst für das Radverkehrsnetz, das durch das regionale Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe (vgl. Ein weiterer Schritt der Netzverfeinerung erfolgt auf regionaler Ebene, wie z.B. durch das bereits erwähnte Radnetz OstWestfalen-Lippe. Für den Alltagsverkehr wichtige regionale Radwege werden in einem überörtlichen Radnetz zusammengefasst. Es besteht aus vorhandenen Routen und Strecken, die zukünftig ausgebaut werden sollen. (vgl. Abbildung 8).

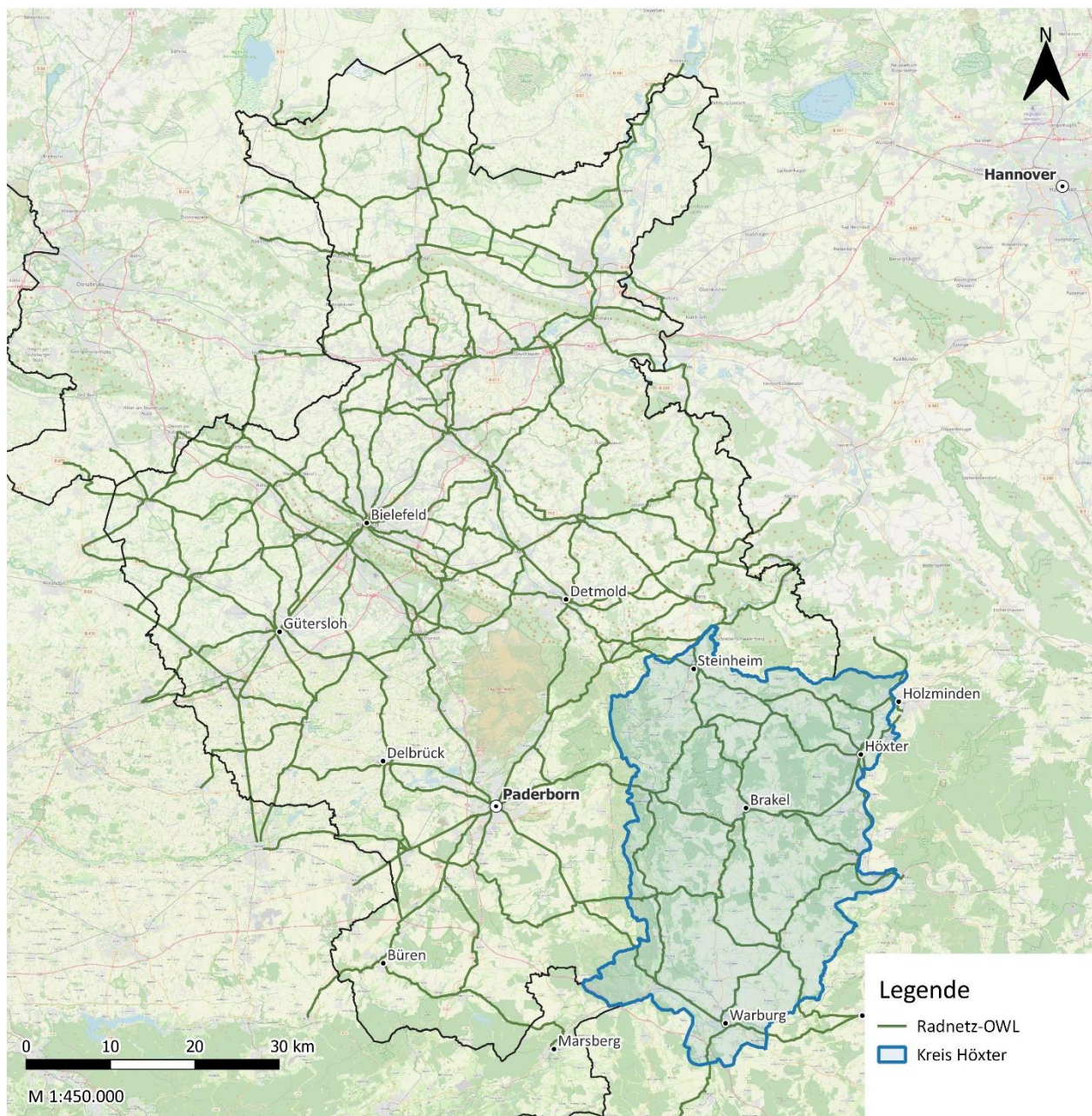
Abbildung 8) und die lokalen Radnetze für den Alltagsradverkehr vervollständigt wird. Bestandteil dieses Netzes sind auch nicht ausgebaute Teilstrecken und Führungen auf Fahrbahnen klassifizierter Straßen.

Abbildung 7 Radverkehrsnetz NRW (MUNV NRW 2023a), Kreis Höxter blau umrandet



Ein weiterer Schritt der Netzverfeinerung erfolgt auf regionaler Ebene, wie z.B. durch das bereits erwähnte Radnetz Ostwestfalen-Lippe. Für den Alltagsverkehr wichtige regionale Radwege werden in einem überörtlichen Radnetz zusammengefasst. Es besteht aus vorhandenen Routen und Strecken, die zukünftig ausgebaut werden sollen. (vgl. Abbildung 8).

Abbildung 8 Regionales Radnetz OstWestfalenLippe (OstWestfalenLippe GmbH 2021), Kreis Höxter ist blau umrandet

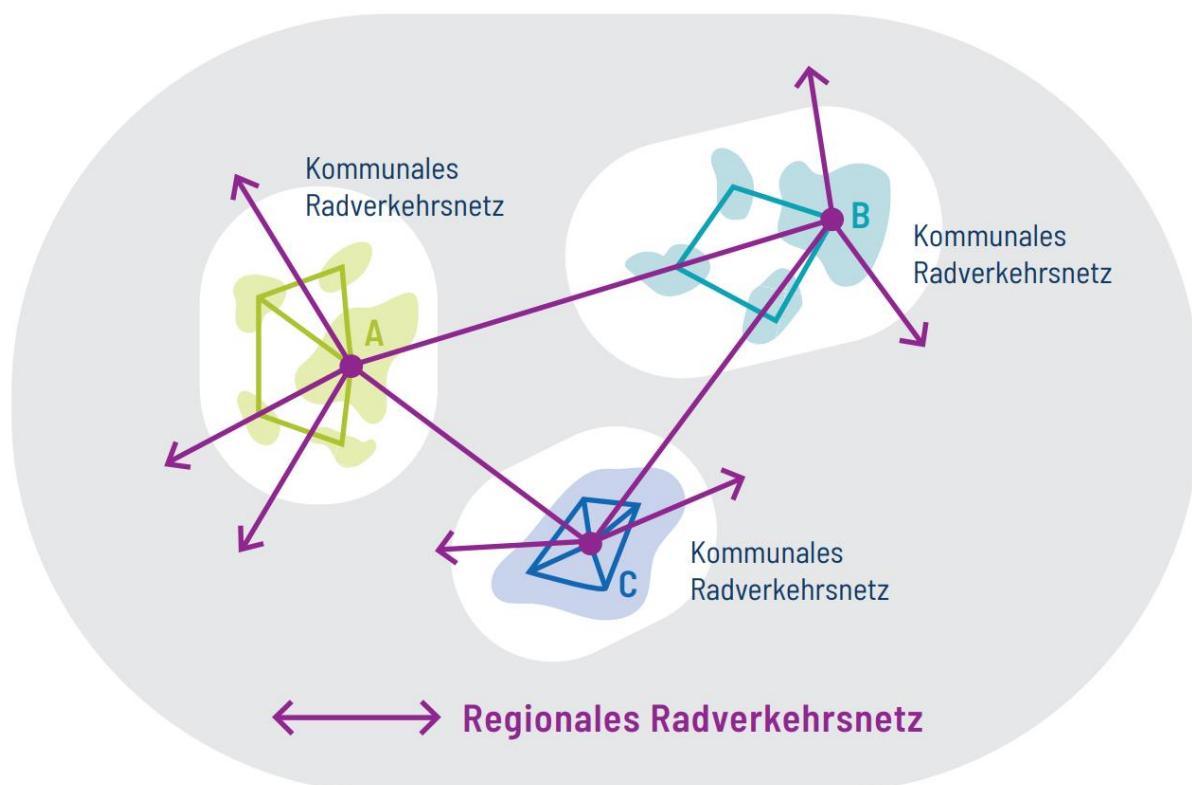


Auf dieser Ebene finden sich mehrere überregionale Radwege wie der R1, R2, R4, R6, R8, R51, R53 und der R99. Auch der Diemelradweg und die Kloster-Garten-Route verlaufen durch das Kreisgebiet.

Zwischen dem Detaillierungsgrad des kommunalen und des regionalen Radnetzes ist das Kreisradroutennetz angesiedelt. Es konzentriert sich auf die Verbindung der Städte und Stadtteile. Die weitergehende innere Erschließung obliegt der kommunalen Radverkehrskonzeption (vgl. Abbildung 9). Auch hier ist das Ziel, Ortsteile miteinander zu verbinden. Anders als beim Kreisradroutennetz stehen hier jedoch Ziele von lokaler Relevanz im Blickpunkt. Das kommunale Radwegekonzept soll es den Bürger*innen ermöglichen, alltägliche Ziele schnell und sicher mit dem Rad zu erreichen und auch bei Freizeitaktivitäten das Fahrrad zu nutzen.

In Abbildung 9 wird die Abgrenzung zwischen kommunalem Radverkehrsnetz und regionalem Radverkehrsnetz dargestellt. Die Kommunen A, B und C, die selbst durch eigene Radverkehrsnetze erschlossen sind, werden nun das regionale zusammengefasst und in einen größeren Kontext gebracht.

Abbildung 9 Prinzip der Abgrenzung kommunaler und regionaler Radverkehrsnetze (OstWestfalenLippe GmbH 2021)



3.2 Radverkehrskonzepte im Kreisgebiet

Innerhalb des Kreises Höxter bestehen bereits zwei kommunale Radverkehrskonzepte. Das Radnetz Ostwestfalen-Lippe umfasst auch das Planungsgebiet.

Die Wegeverläufe, Maßnahmen und Richtlinien, die in den unten aufgeführten Konzeptionen dargestellt sind, werden in der Aufstellung des kreisweiten Radverkehrskonzeptes berücksichtigt und ggf. konkretisiert.

Radnetz OWL

Das regionale Radnetz Ostwestfalen-Lippe (OWL GmbH 2021) hat das Ziel, in der Region ein hochwertiges Radnetz für den Alltagsradverkehr mit einer gesteigerten Verkehrssicherheit und attraktiven Fahrradreicherheiten aufzubauen. Dafür soll die Verkehrsinfrastruktur bedarfsgerecht angepasst, ergänzt und effizienter genutzt werden. Die daraus folgende Veränderung der Mobilitätsgewohnheiten zu einer nachhaltigeren Verkehrsmittelwahl soll einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz leisten. Dazu wurde ein übergeordnetes Radverkehrsnetz geplant, welches die Kommunen unter Berücksichtigung wichtiger Quellen und Ziele miteinander verbindet. Die Routen dieses Netzes wurden anschließend priorisiert. Unter Ausnahme zweier Strecken im Nordosten haben dabei alle Strecken im Kreis Höxter die niedrigste Prioritätsstufe N3, erhalten. Für die Strecken wurde daraufhin abhängig von der Priorisierung und Verkehrsstärke Qualitätsstandards und Rahmenbedingungen festgelegt. Dies drückt sich vor allem durch standardisierte Führungsformen unter unterschiedlichen Bedingungen und Regelbreiten für unterschiedliche Netzkategorien aus. Neben den baulichen Maßnahmen sind auch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing Teil des Konzepts. Final wurde die Ausbaudringlichkeit der verschiedenen Strecken bewertet. Im Kreis Höxter sind vor allem Strecken mit einer mittleren und niedrigen Dringlichkeit vorhanden. (SHP Ingenieure 2021).

Radverkehrskonzept Bad Driburg

Die Stadt Bad Driburg liegt im Westen des Kreises Höxter und grenzt an den Kreis Paderborn. Die Stadt hat die dritthöchste Einwohner*innenzahl im Kreis bei einer durchschnittlichen Fläche. Im Zeitraum von Sommer 2021 bis Sommer 2022 wurde für die Stadt Bad Driburg ein Konzept zur Förderung des Alltagsradverkehrs erstellt. Ziel war es, Möglichkeiten aufzuzeigen, wie der Radverkehrsanteil unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit, der Intermodalität und den Bedürfnissen verschiedener Nutzer*innengruppen erhöht werden kann. Auf der Basis einer Mängel- und Schwächenanalyse und der Beteiligung von Bürger*innen und Akteur*innen wurde ein priorisierter Maßnahmenkatalog mit 242 Maßnahmen erstellt, welcher als Entscheidungsgrundlage für Politik und Verwaltung dient. (Stadt Bad Driburg 2022)

Radverkehrskonzept Warburg

Die Stadt Warburg liegt ganz im Süden des Kreises Höxter an der Grenze zu Hessen. Sie ist die zweitbevölkerungsreichste Stadt des Kreises und erstreckt sich auch über die zweitgrößte Fläche. Das 144 Maßnahmen umfassende Konzept für die Stadt Warburg wurde zwischen 2021 bis 2023 erstellt. Ziel war es, den alltäglichen Radverkehr und den Radtourismus zu fördern. Es umfasst verschiedene Ausbauprojekte, davon 39, die kurzfristig umgesetzt werden sollen, 69 mittelfristige und 45 langfristige Projekte.

3.3 Netzkategorien

3.3.1 Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA)

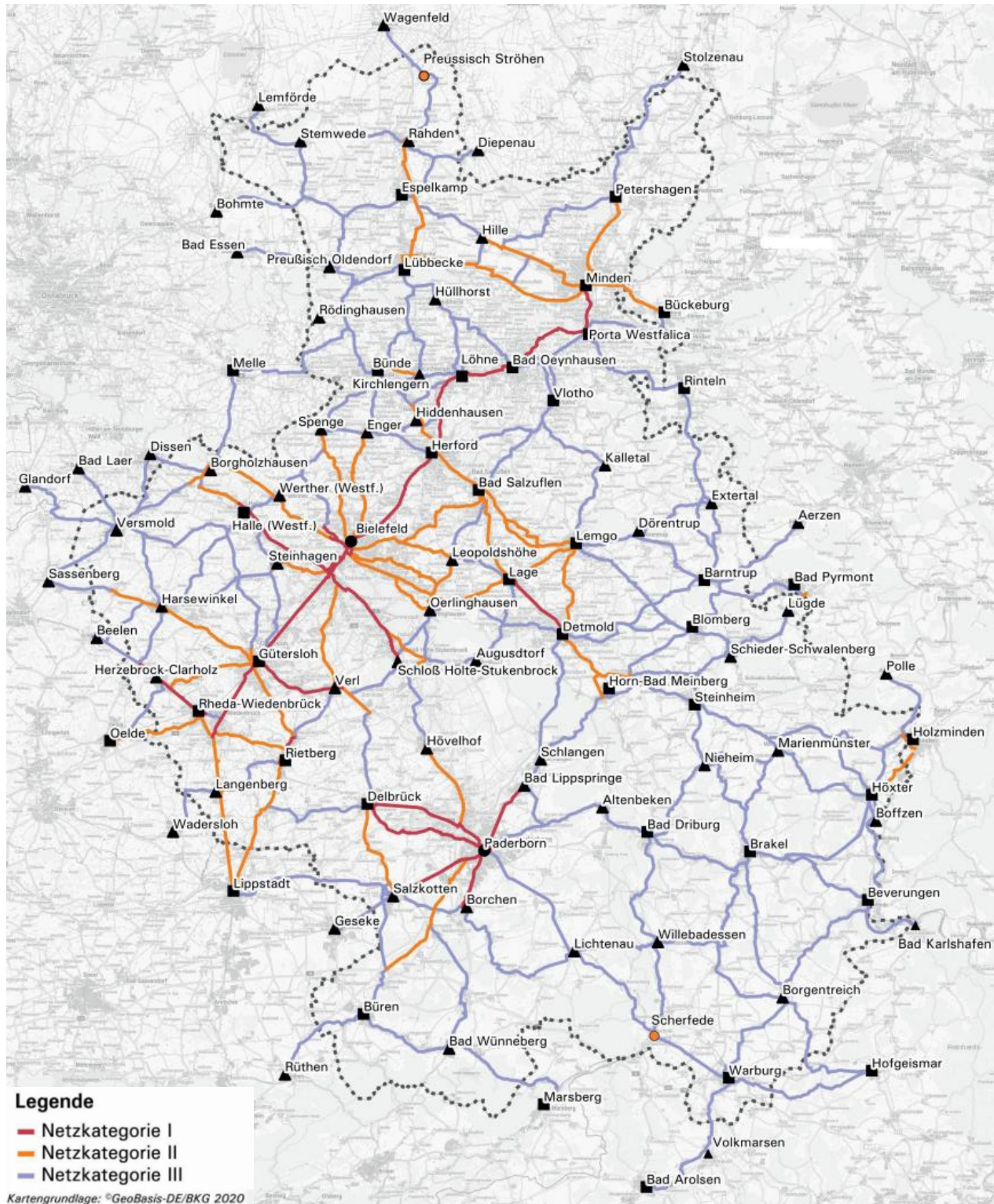
Die ERA und das OWL-Netz stellen Empfehlungen für Planung, Bau und Betrieb von Radschnell- und Raddirektverbindungen sowie die weiteren Radwege in Deutschland bzw. Ostwestfalen dar. Dabei gelten die Standards für den Neu-, Aus- und Umbau. Bei Erhaltungsmaßnahmen sind Verbesserungen anzustreben und wenn möglich umzusetzen. Abweichungen des Bestandes zu den Musterlösungen begründen keine Um- und Ausbaurfordernis. Weiterhin treffen die Musterlösungen keine Vorgaben zu der Baulastträgerschaft und der Kostentragung.

3.3.2 Radnetz OWL

Das Radnetz OWL umfasst drei Netzkategorien, die sich in ihren Einsatzbedingungen und Qualitätsstandards unterscheiden (vgl. Abbildung 10). Die Vorgaben aus den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (FGSV, ERA, 2010) bilden die Ausgangsbasis, die jede Radverkehrsanlage im landesweiten Radnetz mindestens erfüllen sollte.

Der Einsatz der jeweiligen Qualitätsstandards richtet sich nach der zu erwartenden Radverkehrsbelastung und der Bedeutung für den Alltagsradverkehr: Übersteigt die prognostizierte Zahl der Nutzenden den Wert von 2.000 Radfahrenden an einem Werktag auf dem überwiegenden Teil der Gesamtstrecke, so soll die Verbindung als Radschnellverbindung ausgebaut werden. Bei einem Nutzerpotential von 1.500 – 2.000 Radfahrenden pro Werktag wird der Ausbau nach den Qualitätsstandards für Raddirektverbindungen empfohlen. Unterhalb dieser Werte spricht man dann von Radverbindungen, die vermehrt in ländlicheren Regionen vorkommen.

Abbildung 10 Netzkategorien innerhalb des Radnetzes OWL (OWL GmbH 2021)



Im Zuge der Hierarchisierung wurden zum einen die Verbindungsfunktion, die Pendler*innenverflechtungen und die Distanzen mit einbezogen. So wurden die zu erwartenden Fahrten pro Tag mit dem Rad errechnet und die Strecken in die entsprechende Kategorie eingestuft.

Abbildung 10 zeigt, dass sämtliche Strecken innerhalb des Kreises der Kategorie III zugeordnet werden. Lediglich die Verbindung Holzminden – Höxter wird in Netzkategorie II aufgenommen.

Somit wird diese in der mittleren Kategorie eingestuft und weniger bedeutend bewertet als zum Beispiel die besondere Radschnellverbindung OWL 2.0 zwischen den Städten Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld und Herford.

3.3.3 Alltagsradverkehrskonzept Kreis Höxter

Das Alltagsradverkehrskonzept für den Kreis Höxter hat den Anspruch, die Mobilität im Alltag der Bürger*innen zu verbessern und die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel zu steigern. Durch die Entwicklung eines solchen Konzepts können konkrete Ziele definiert werden, um den Radverkehr im Kreis zu fördern. Dazu gehört unter anderem die Schaffung sicherer und komfortabler Radwege und die Verbesserung der Infrastruktur für den Radverkehr. Ein Alltagsradverkehrskonzept trägt somit nicht nur zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Umweltqualität bei, sondern stärkt auch die Lebensqualität der Menschen im Kreis Höxter.

In den folgenden Kapiteln wird eingehend auf die Qualitätsstandards für ein Alltagsradverkehrsnetz eingegangen (s. Kapitel 5), das Leitbild erörtert (s. Kapitel 7.1) sowie die entwickelten Maßnahmen dargestellt (s. Kapitel 7.2).

Das Zielnetz wurde in fünf Netzkategorien unterteilt, welche die wichtigen Städte miteinander verbinden. Je höher die Bedeutung der Städte im überregionalen Kontext, desto bedeutender ist die Netzkategorie. Näheres wird in Kapitel 7.3 erläutert.

3.4 Alltagsradwegenetz

Für die Erfassung vorhandener Radwege im Kreis Höxter wurden Informationen verschiedener Quellen zusammengetragen:

- Radroutenplaner Nordrhein-Westfalen
- Touristische Radrouten
- kommunale Radverkehrskonzepte kreisangehöriger Städte
- Radverkehrskonzepte angrenzender Kreise/ Landkreise
- Einzelplanungen

4 Neukonzipierung des Radwegenetzes

Grundlage für die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes bildet neben der Bestandsanalyse die Auswahl von Quellen und Zielen (vgl. Kapitel 4.1). Anhand der Vernetzung von Quellen und Zielen können Verbindungen identifiziert, klassifiziert und in einen Radwegenetzentwurf, das sogenannte Zielnetz überführt werden (vgl. Kapitel 2).

4.1 Quellen und Ziele

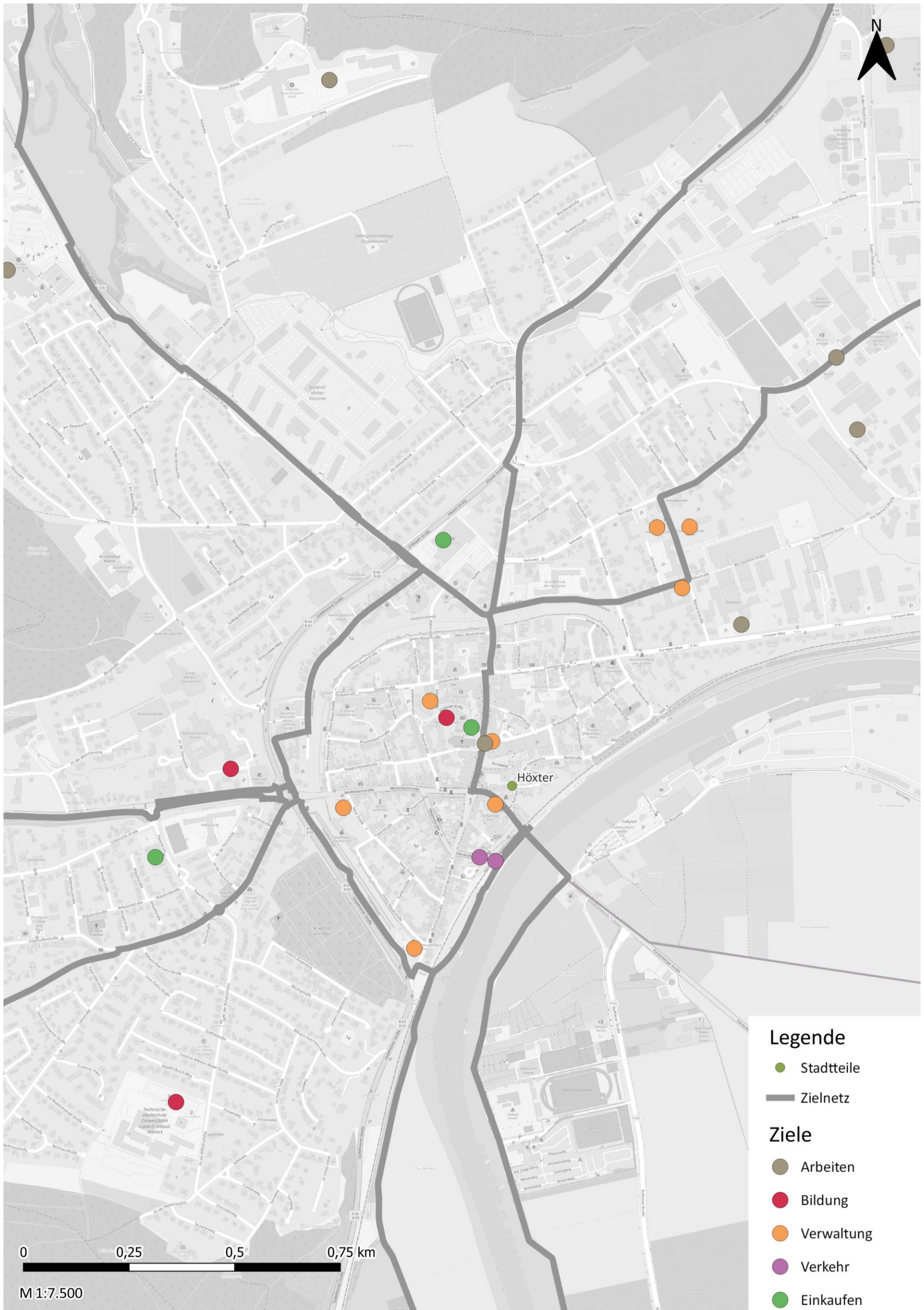
Die Quellen entsprechen den 126 Stadtteilen der 10 Städte des Kreises.

In Rücksprache mit der Steuerungsgruppe (vgl. Kapitel 6.1) wurden 226 Ziele von überörtlicher Bedeutung aus den Bereichen

- Verwaltung (Rathaus, Ämter, Geflüchtetenunterkunft),
- Arbeiten (Unternehmen mit über 250 Mitarbeiter*innen),
- Kultur/Freizeit/Sport (Museen, Kinos, Freibäder, etc.),
- Einkaufen (Einkaufszentren und -straßen),
- ÖPNV/Bahnhof (Bahnhöfe, Busbahnhöfe und zentrale Haltestellen) und
- Bildung (weiterführende Schulen, Berufsschulen, Berufsbildungswerke etc.)

bestimmt. Auch relevante Übergänge zu den angrenzenden Kommunen wurden identifiziert. Die Ziele wurden in Karten dargestellt (s. Abbildung 11)

Abbildung 11 Quellen und Ziele: Ausschnitt Stadt Höxter



4.2 Zielnetz

Die Verbindungen der Quellen und Ziele wurden auf vorhandene Wege umgelegt. Routenvorschläge verschiedener Radroutenplaner und vorhandener Radverkehrskonzepte (kommunale Radverkehrskonzepte, touristische Radverkehrskonzepte) wurden bei der Übertragung auf vorhandene Wege berücksichtigt. Der erste Entwurf des Zielnetzes enthielt Dopplungen - Quelle-Zielknoten-Verbindungen wurden aufgrund der unterschiedlichen Vorschläge der Routenplaner zum Teil über zwei oder mehr Routen erschlossen (Alternativrouten).

Die rund 1.500 km Wege des Prüfnetzentwurfs wurden befahren und dokumentiert und konnten durch die Bürgerinnen und Bürger auf der Projektwebseite kommentiert werden (vgl. Abbildung 13 sowie Kapitel 6.2).

Anschließend erfolgte eine Auswahl der geeigneten Strecken und somit die Entwicklung des eigentlichen Zielnetzes, das rund 1.300 km Länge umfasst.

Abbildung 12 Prüfnetzentwurf

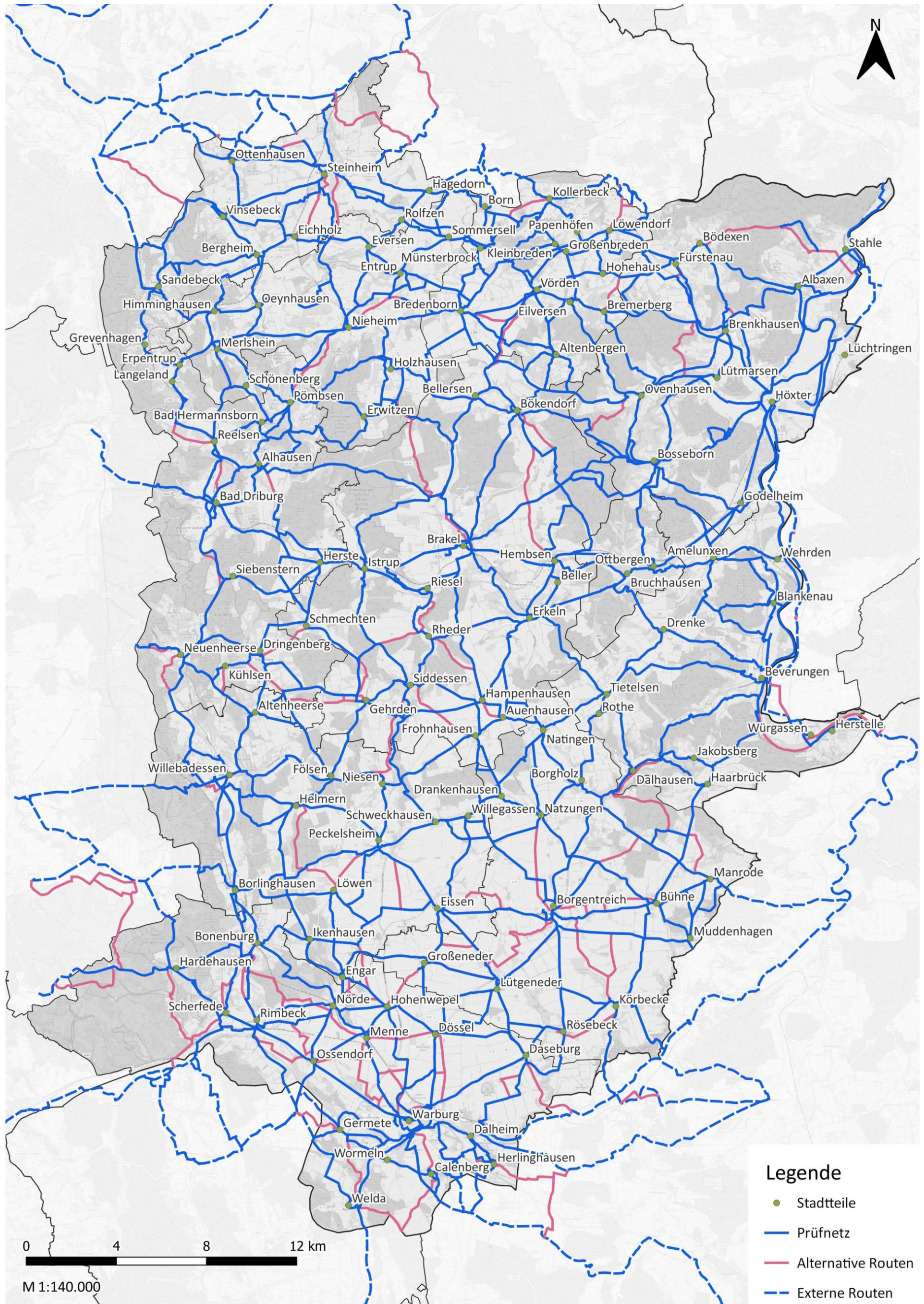
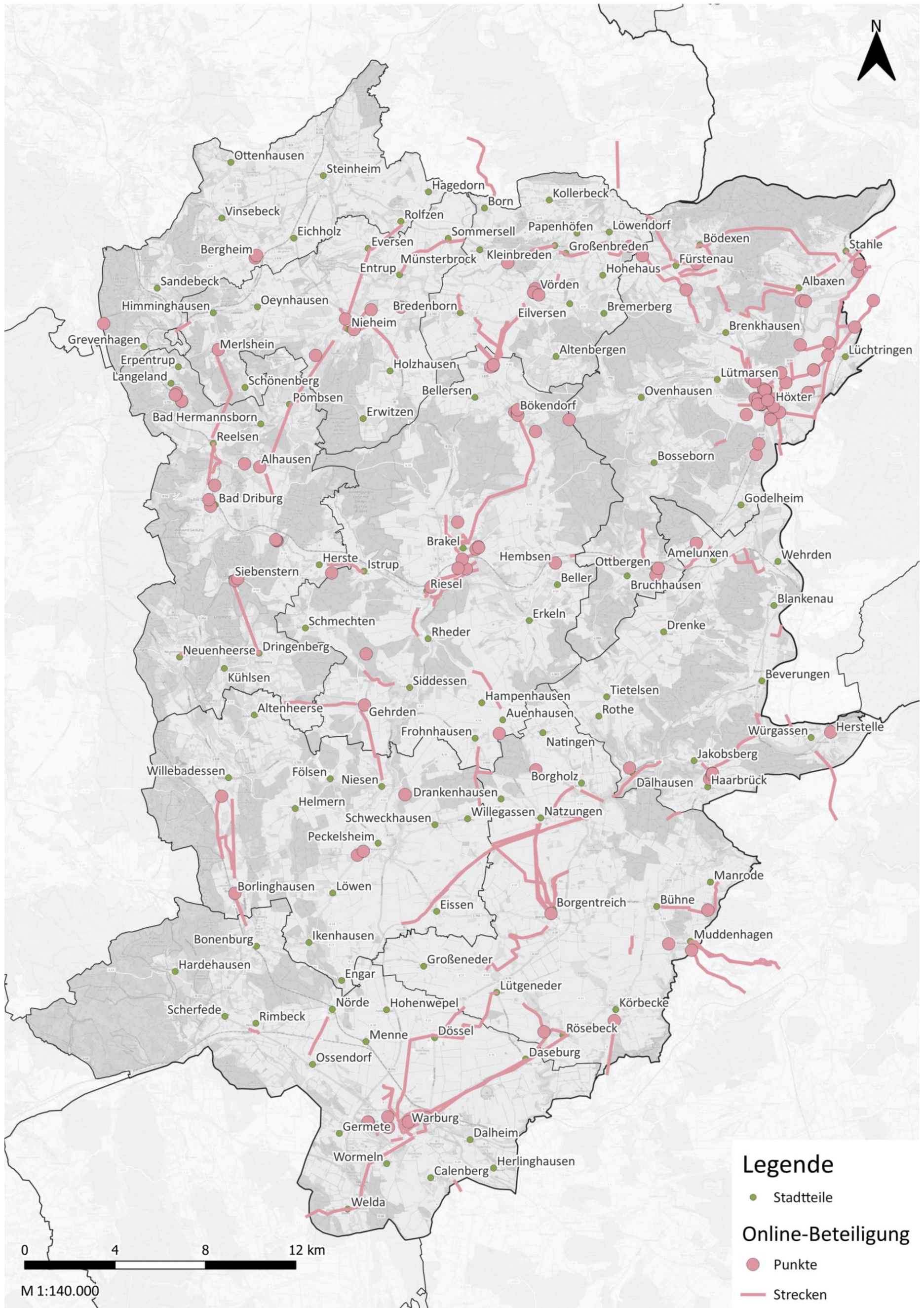


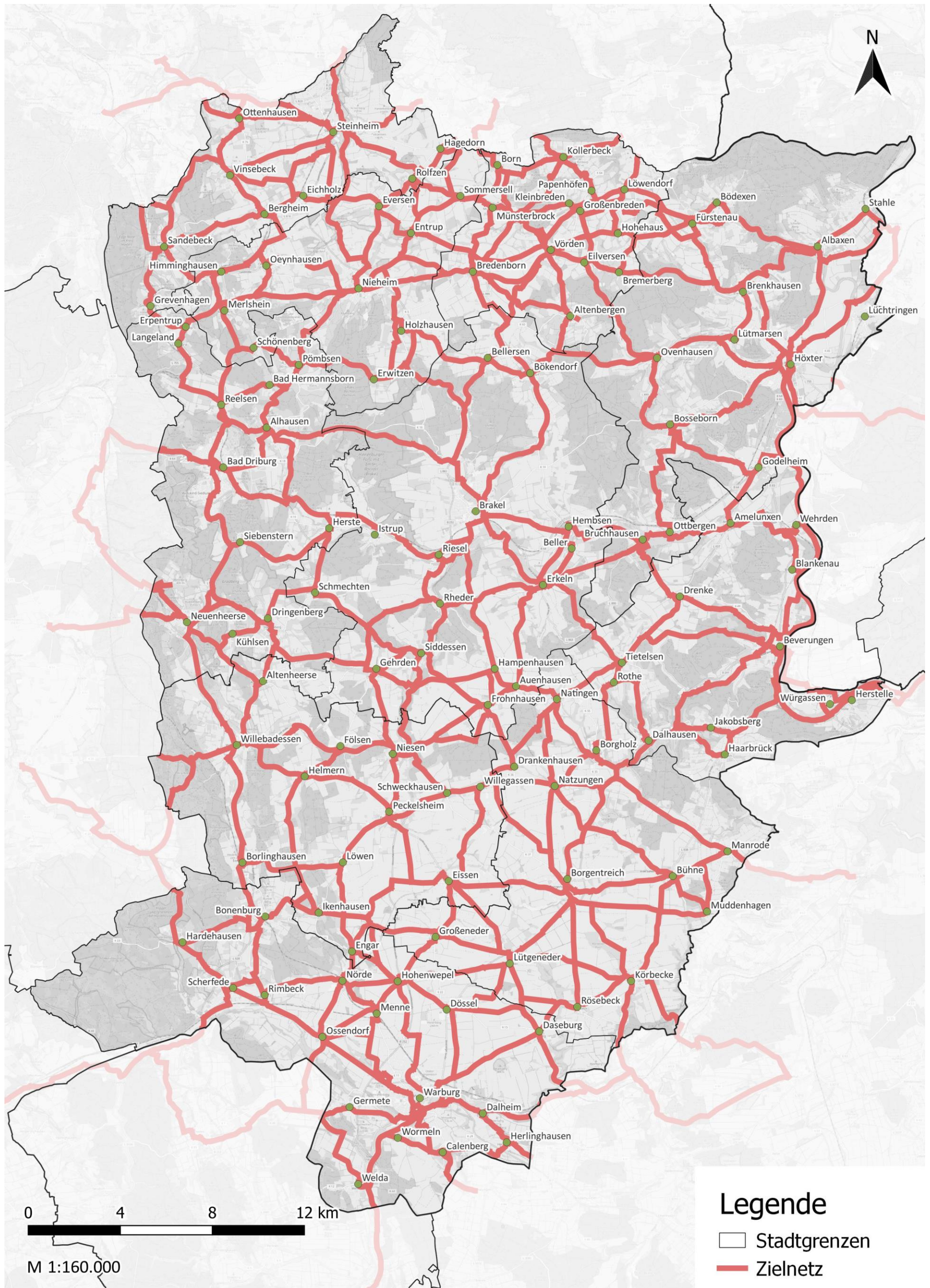
Abbildung 13 Online-Beteiligung zum Prüfnetz



Anhand der Ergebnisse der Befahrung und der Hinweise aus der ersten Onlinebeteiligung (vgl. Kapitel 6.2) konnte der Netzentwurf bewertet und Routen identifiziert werden, die am besten für die Quelle-Zielknoten-Verbindung im Rahmen eines Alltagsradverkehrskonzepts geeignet sind (vgl. Abbildung 14).

So konnte ein abgestimmtes Zielnetz entwickelt werden, was auf folgender Abbildung zu sehen ist.

Abbildung 14 Zielnetz



5 Mängel- und Schwachstellenanalyse

Unter Mängeln und Schwachstellen werden Situationen sehr unterschiedlicher Bedeutung zusammengefasst, die

- einer Nutzung des Weges überhaupt entgegenstehen,
- aus Verkehrssicherheitsgründen bedenklich sind,
- den Komfortbedürfnissen des Radverkehrs nicht entsprechen oder
- einfach nur ärgerlich sind.

Im Wesentlichen handelt es sich bei den Schwachstellen um

- bauliche Mängel,
- unzureichende Führung des Radverkehrs oder
- Fehler bei der Beschilderung.

Im Folgenden werden die festgestellten Mängel erläutert und beschrieben. Dabei ist zu beachten, dass die Beschreibung und Darstellung der Mängel zunächst keine Bewertung und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation beinhalten.

Aus Mängeln und Schwachstellen können Netzlücken abgeleitet werden. Dabei handelt es sich um Streckenabschnitte, die aus Gründen

- der Verkehrssicherheit,
- der baulichen Ausführung oder
- einer Sperrung

derzeit nicht für die Fahrradnutzung zur Verfügung stehen. Darunter fällt insbesondere die Fahrbahnnutzung auf klassifizierten Straßen außerhalb geschlossener Ortschaften.

5.1 Streckenbezogene Mängel- und Schwachstellen

In den folgenden Unterkapiteln wird auf bestimmte Mängel näher eingegangen und Standards ausgesprochen, die für das vorliegende Konzept herangezogen wurden. Zusätzlich wird anhand von Beispielen und Abbildungen aus dem Kreis Höxter die Maßnahmenentwicklung veranschaulicht.

5.1.1 Breite

Die Breite eines gemeinsamen Fuß- und Radweges setzt sich aus dem Verkehrsraum für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen sowie den Sicherheitsräumen zusammen (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2). Nach der VwV-StVO beträgt die Mindestbreite für einen gemeinsamen Fuß- und Radweg innerorts mindestens 2,50 m und außerorts 2,00 m (VwV-StVO zu § 2 Absatz 4 Satz 2, Rn. 20). Getrennte Fuß- und Radwege müssen einen 1,50 m breiten Streifen für Radverkehr vorweisen.

Die Regelbreite von Radwegen beträgt 2,00 m, bei geringem Radverkehr 1,60 m. Handelt es sich um Zweirichtungsradwege beträgt das Regelmaß 2,50 m bei beidseitiger und 3,00 m bei einseitiger Führung (FGSV 2010).

Abbildung 15 Beispiele für mangelhafte Wegebreiten im Kreis



Zu schmaler gemeinsamer Geh- und Radweg (vgl. Maßnahme W10) Borgholz - Borgentreich



Mangelhafte Brückenbreite (vgl. Maßnahme W4) Beverungen

5.1.2 Oberflächenqualität

Ein wesentlicher Aspekt zu Beurteilung der Qualität der Radinfrastruktur ist der Zustand des Bodenbelags. Grundsätzlich kann in befestigte und unbefestigte Wege unterschieden werden. Diese können sich in ihrer Qualität jeweils stark unterscheiden. Tabelle 3 bietet einen Überblick über die Klassifizierung der Wegequalität.

Tabelle 3 Klassifizierung der Oberflächenqualität von Radwegen

Titel	Typ	Beschreibung
Befestigte Oberfläche	sehr guter bis befriedigender Zustand	in der Regel Asphalt, Beton oder Verbundpflaster. Insbesondere bei Betonoberflächen vielfach Komforteinbußen durch Höhenunterschiede an Dehnungsfugen und Bruchstellen.
Unbefestigte Oberfläche	befriedigender bis ausreichender Zustand	in der Regel wassergebundene Oberflächen, deren Zustand sich kurzfristig durch Nutzungen oder Witterung ändern kann; in Kurven und bei scharfem Bremsen besteht erhöhte Sturzgefahr. Insbesondere bei größeren Steigungen/Gefällen Qualitätsminderungen durch Auswaschungen der Feinanteile.
Belag mit Schäden	Gerade noch ausreichender bis mangelhafter Zustand	Befestigte oder unbefestigte Oberflächen mit spürbaren Komforteinbußen. Hierzu zählen unter anderem starke Schlaglöcher und Risse im Asphalt.
Schlechter Zustand	Mangelhafter Zustand	Unebene, teilweise grobsteinige oder unbefestigte Oberflächen, die unangenehm und nur mit eingeschränkter Geschwindigkeit zu befahren sind; erhöhte Sturzgefahr, Witterungsabhängigkeit.
Unbefahrbar	Ungenügender Zustand	Oberflächen, die nicht für die Fahrradnutzung geeignet sind (grober Schotter, Kopfsteinpflaster, unbefestigt, Matsch); auch Sperrungen, die eine Fahrradnutzung verhindern, werden so gekennzeichnet.

Grundsätzlich gilt, dass wassergebundene (Schotter-)Oberflächen für den Alltagsradverkehr weniger geeignet sind. Insbesondere bei Waldwegen ist in der Regel eine wassergebundene Decke vorzufinden, die durch mangelnde Pflege, Schleichverkehr oder Forstarbeiten geschädigt sein kann.

Auf Wirtschaftswegen ist auch bei hervorragender Oberfläche teil- und zeitweise mit erheblicher Verschmutzung zu rechnen, die eine Nutzung mit dem Fahrrad einschränkt oder sogar ausschließt, vor allem im Herbst sind die Wege vielfach stark verschmutzt. Darüber hinaus erfordert der Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen gegenseitige Rücksichtnahme und der Oberflächenbelag ist aufgrund häufig auftretender Fahrbahnschäden (Setzungen, Risse und Fugen) unkomfortabel bis unangenehm zu befahren.

Abbildung 16 Beispiele für Mängel in der Oberflächenqualität im Kreis

*Unbefestigter Wirtschaftsweg (vgl. Maßnahme O32)
 Ovenhausen-Bosseborn*

*Mangelhafte Asphaltdecke (vgl. Maßnahme O58)
 Eversen - Entrup*

5.1.3 Markierung

Markierungen, beispielsweise als Trennlinien von Fuß- und Radwegen, können verblässen oder fehlen. Darüber hinaus sind Radverkehrsfurten häufig nicht vorhanden. Entlang von Vorfahrtstraßen (Zeichen 306) müssen gemeinsame Fuß- und Radwege immer mit einer Radverkehrsfurt über Kreuzungen und Einmündungen geführt werden (VwV-StVO zu § 9 Absatz 2, Rn.4 Satz 1). Das gilt zunächst für Kreuzungen und Einmündungen innerhalb, als auch außerhalb geschlossener Ortschaften. Die VwV-StVO unterscheidet hier nicht zwischen innerorts und außerorts. Außerhalb geschlossener Ortschaften sollen Radfahrer entlang von Vorfahrtstraßen jedoch nur dann mit einer Radverkehrsfurt über die untergeordnete Einmündung geführt werden, wenn die untergeordnete Einmündung "gering belastet" ist (Kapitel 6.8.2 RAL, Hartkopf 2013).

Abbildung 17 Beispiele für Mängel in der Markierung im Kreis

*Zu schmale Radverkehrsfurt (vgl. Maßnahme M5)
 Höxter*

*Verblasste Radverkehrsfurt (vgl. Maßnahme MP9)
 Brakel*

5.2 Punktuelle Mängel- und Schwachstellen

5.2.1 Beschilderung

Die Beschilderung kann fehlen, unvollständig oder fehlerhaft sein. Bei Zweirichtungswegen beispielsweise fehlt häufig das Zusatzzeichen 1000-31, das darauf hinweist, dass der Radverkehr in beide Richtungen führt und mit Gegenverkehr zu rechnen ist.

Abbildung 18 Beispiele für Mängel in der Beschilderung im Kreis



Fehlendes Verkehrszeichen Gemeinsamer Geh- und Radweg VZ 240 (vgl. Maßnahme B16) Höxterstraße, Steinheim *Umgekipptes Schild (vgl. Maßnahme B22) an der K4*

5.2.2 Hindernis

Hindernisse auf Radwegen wie Poller oder Umlaufsperrn beeinträchtigen das Radfahren und können eine Gefahr für die Nutzer*innen darstellen. Laut ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) ist „für die Verkehrssicherheit des Radverkehrs [...] das Freihalten des lichten Raumes von grundlegender Bedeutung.“ Die Installation von Pollern, Umlaufsperrn oder ähnlichen Einbauten ist [...] „nur gerechtfertigt, wenn der angestrebte Zweck mit anderen Mitteln nicht erreichbar ist und die Folgen eines Verzichtes die Nachteile für die Radverkehrssicherheit übertreffen: Poller und andere Hindernisse sind unzulässig, wo Verkehrsteilnehmer gefährdet oder der Verkehr erschwert werden kann“ (FGSV 2010).

Abbildung 19 Beispiele für Hindernisse im Kreis



Umlaufsperrn (vgl. Maßnahme H14) Schäferhof Brakel



Schranke (vgl. Maßnahme H10) südlich Körbecke

Mit dem Erlass des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW vom 17.01.2024 müssen Kommunen dafür Sorge tragen, nicht (mehr) erforderliche – und zumeist auch verkehrsbehördlich nicht angeordnete - Verkehrshindernisse zeitnah zu entfernen, sofern an der jeweiligen Stelle nicht eine qualifizierte Gefahrenlage nach § 45 Abs. 9 Satz 3 StVO nachgewiesen werden kann. Hierbei wird unter anderem auf den Paragraphen 45 StVO verwiesen, der besagt „*Inbesondere Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der in den vorstehenden Absätzen genannten Rechtsgüter erheblich übersteigt.*“.

Dieser Erlass zählt allerdings nicht nur für bauliche Hindernisse, sondern für fast jegliche beschränkende Verkehrsregelung (Ausnahmen § 45 Abs. 9 Satz 4 StVO). Hierzu zählen unter anderem beschränkende Beschilderung.

5.2.3 Gefahrenstellen

Die Führung auf der Fahrbahn klassifizierter (Kreis-, Landes-, Bundes-) Straßen oder mit spürbarem Verkehr belasteter Straßen bedarf besonderer Beachtung. Hier wird zwischen innerorts und außerorts unterschieden. Ob die Fahrbahnnutzung vertretbar ist oder Radverkehrsanlagen bzw. Umfahrungsmöglichkeiten notwendig sind, hängt maßgeblich von der Verkehrsmenge einschließlich dem Anteil des Schwerlastverkehrs, der Geschwindigkeit und der Fahrbahnbreite ab. Die in den Kapiteln 3.1, 7.1, 7.2 und 9.1.4 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV 2010) aufgeführten Verträglichkeitsgrenzen sind in nachfolgender Tabelle 4 aufgeführt.

Tabelle 4 Verträglichkeitsgrenzen des Radverkehrs im Mischverkehr auf klassifizierten Straßen

Bereich	Verträglichkeitsgrenze (ab dieser KFZ-Stärke ist eine Führung im Mischverkehr nicht mehr empfehlenswert)
Innerorts, Tempo 30 – Zonen	Grundsätzlich verträglich
Innerorts, Tempo 50	
bei Straßenbreite < 6 m, > 7 m:	Kfz-Stärke > 700 Kfz/h
bei Straßenbreite 6 – 7 m:	Kfz-Stärke > 400 Kfz/h
Außerorts:	
bei $V_{zul}^2 = 100$ km/h:	DTV ³ > 2.500 Kfz/24 h
bei $V_{zul} = 70$ km/h:	DTV > 4.000 Kfz/24 h

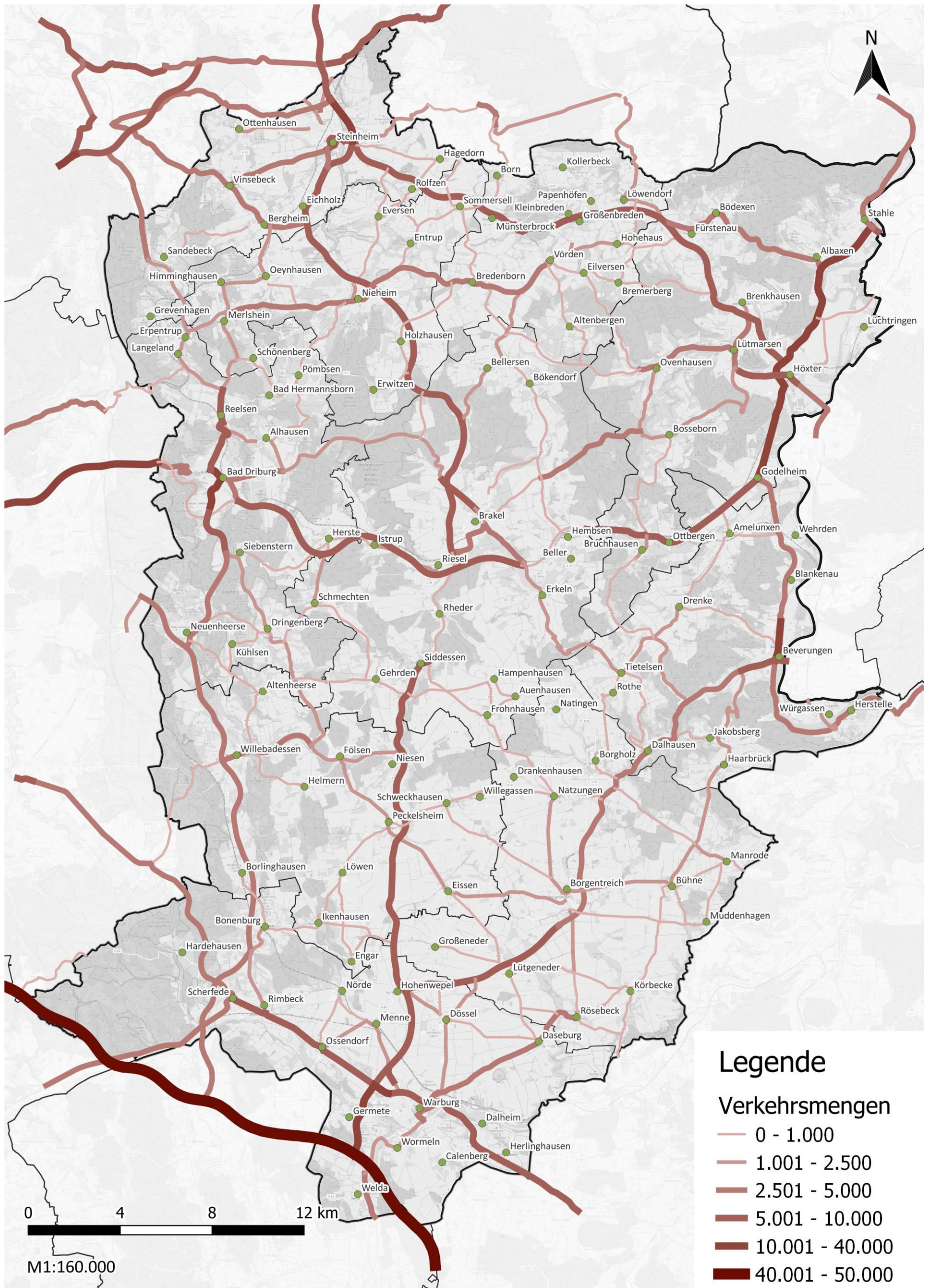
Im Kreis Höxter liegen Angaben zu den Verkehrsstärken auf klassifizierten Straßen für das Jahr 2021 vor (Landesverkehrszentrale Straßen.NRW). Anhand Abbildung 20 lassen sich die unterschiedlichen Verkehrsmengen im Kreis erkennen. Eine lückenlose Erfassung ist nicht vorhanden, da nicht an allen Streckenabschnitten Zählungen durchgeführt wurden.

Routenabschnitte auf klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes-, Bundesstraßen) sowie andere Straßen mit (subjektiv empfundener) spürbarer Verkehrsbelastung werden auf ihre Verträglichkeit geprüft, wobei zwischen innerorts und außerorts unterschieden wird. Eine Aussage, ob die Fahrbahnnutzung vertretbar ist oder Radverkehrsanlagen bzw. Umfahrungsmöglichkeiten notwendig sind, ist in der ERA nicht enthalten. Letztlich wird angestrebt, grundsätzlich außerorts die Fahrbahnbenutzung wegen der höheren Kfz-Geschwindigkeiten zu vermeiden und ggfs. übergangsweise durch eine Geschwindigkeitsdämpfung verträglicher zu gestalten. Innerorts geht es darum, die Möglichkeiten einer Umverteilung des Straßenraums und von Geschwindigkeitsreduzierungen auszuschöpfen.

² V_{zul} : Zulässige Höchstgeschwindigkeit

³ DTV: Durchschnittliche Tägliche Verkehrsmenge von Kraftfahrzeugen

Abbildung 20 Verkehrsmengenkarte 2021 [in Fahrzeuge pro Tag]



5.3 Radverkehrsunfälle

Wie bereits in Kapitel 2.1 erläutert, ist ein Leitsatz in der Verkehrsplanung „Sicherheit vor Leistungsfähigkeit“. Die Bundesregierung strebt die sogenannte „Vision Zero“ an, also den Status von null Toten im Straßenverkehr. Bis zum Jahr 2030 soll die Anzahl der tödlich verletzten Personen um 40% sinken. Im Mai 2021 schlossen Bund, Länder und Gemeinden den „Pakt für Verkehrssicherheit“ ab. Der Bund bietet somit einen Rahmen mit Handlungsfeldern, der durch die Selbstverpflichtung der Bundesländer ein Vorbild für die Kreise und Gemeinden ist (BMDV 2021).

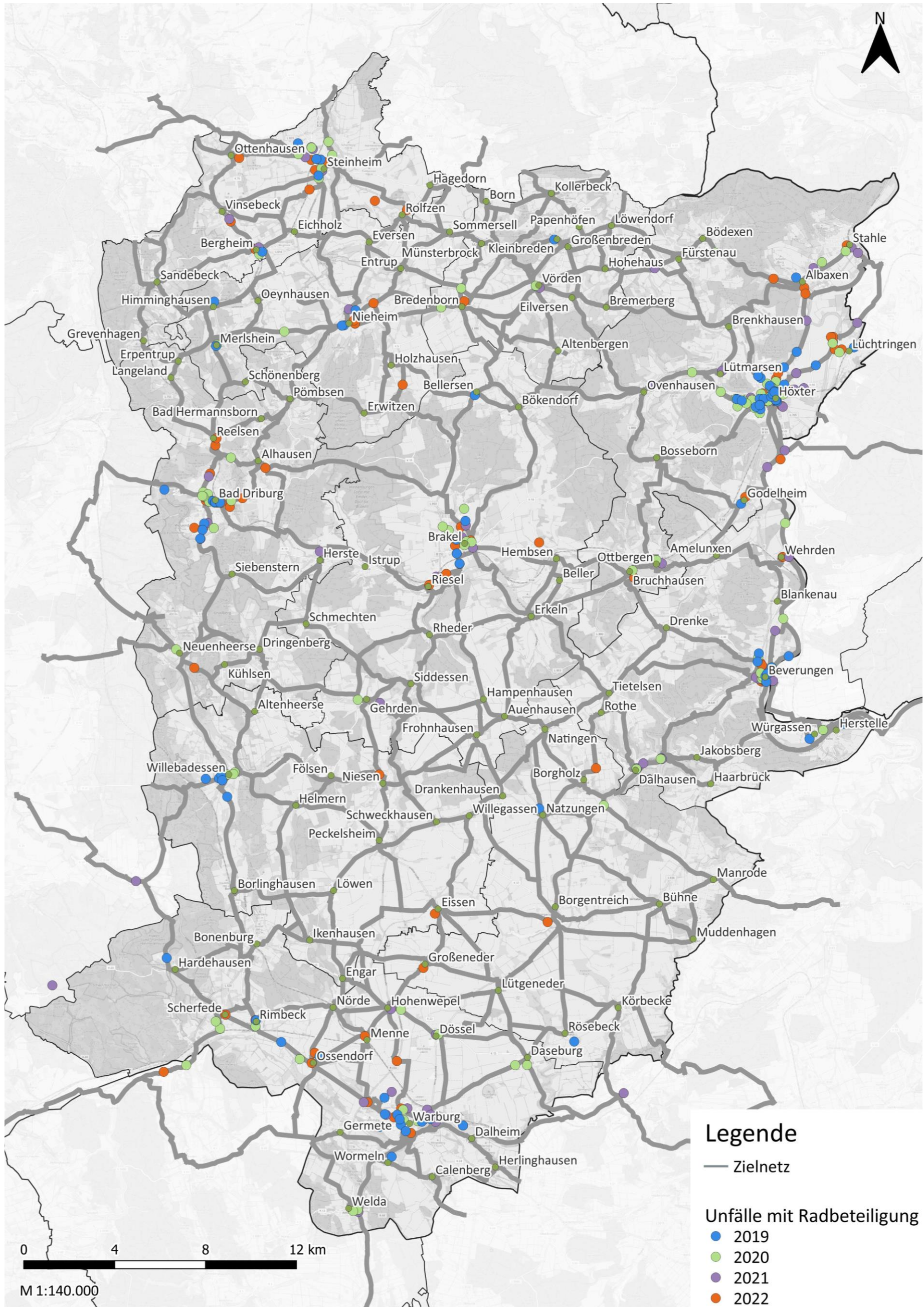
Als Verkehrsteilnehmer*innen, die im Falle eines Zusammenstoßes das Nachsehen haben, sind Radfahrer*innen besonders gefährdet. Eine sichere Infrastruktur sorgt nicht nur für einen höheren Komfort, sondern steigert die Sicherheit und hilft bei der Umsetzung der Vision Zero.

Durch eine georeferenzierte Darstellung sämtlicher Unfälle mit Radverkehrsbeteiligung lässt sich eine genaue Karte erstellen wo, wann welche Art Unfall entstand (s. Abbildung 21). Es ist anzumerken, dass es sich hier um die polizeilich bekannten Unfälle handelt. Die Dunkelziffer kann davon abweichen.

Im Zeitraum vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2022 kam es im Kreis Höxter zu insgesamt 337 Fahrradunfällen. Dabei verletzten sich 109 Personen schwer, in drei Fällen kam es zu tödlichen Verletzungen (Destatis 2023).

Die meisten Unfälle fanden in der Kreisstadt Höxter statt. Hier sind 105 Unfälle mit Radbeteiligung gemeldet worden. Das entspricht fast einem Drittel sämtlicher Fahrradunfälle im Kreis.

Abbildung 21 Radverkehrsunfälle zwischen 2019 und 2022 im Kreis Höxter (Destatis 2023)



6 Beteiligung

Die Beteiligung verschiedener Akteur*innen steigert die Qualität von Radverkehrskonzepten und schafft die Möglichkeit zum Dialog. Zudem sind die verschiedenen Formate ein wichtiger Bestandteil der Mängelerhebung und Maßnahmenentwicklung. Zur Erstellung des Radverkehrskonzeptes wurden verschiedene Akteur*innen beteiligt. Diese stammen aus Interessensgruppen zum Radverkehr und aus dem Bau- und Planungsbereich. In diesem Kapitel wird ein Überblick über die verschiedenen Formen der Akteur*innenbeteiligung gegeben.

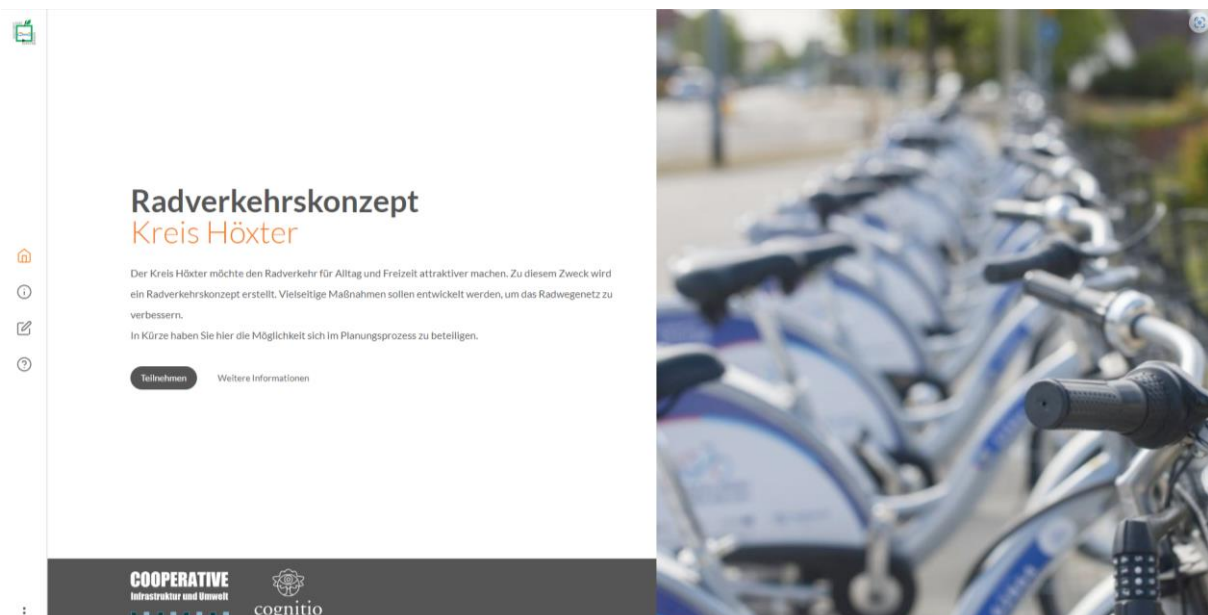
6.1 Arbeitskreissitzungen

Insgesamt fünf Arbeitskreissitzungen mit Vertreter*innen der Städte, von Straßen-NRW, der Polizei, der Bezirksregierung Detmold, lokalen Vereinen, des Tourismus, Vertreter*innen des ADFC sowie der Abteilung Straßen des Kreises fanden zwischen September 2022 und Februar 2024 statt. Jede der zehn Städte im Kreis wurde durch mindestens eine Person vertreten. Im Rahmen der Sitzungen wurde der Arbeitskreis über den aktuellen Fortschritt des Projekts informiert und nächste Schritte wurden abgestimmt.

6.2 Bürger*innenveranstaltungen und Onlinebeteiligung

Zur Beteiligung der Bürger*innen wurde eine Projektwebseite eingerichtet. Dort konnten sich die Bürger*innen über das Projekt informieren, Fragen stellen und die digitalen Beteiligungsmöglichkeiten wahrnehmen (vgl. Abbildung 22).

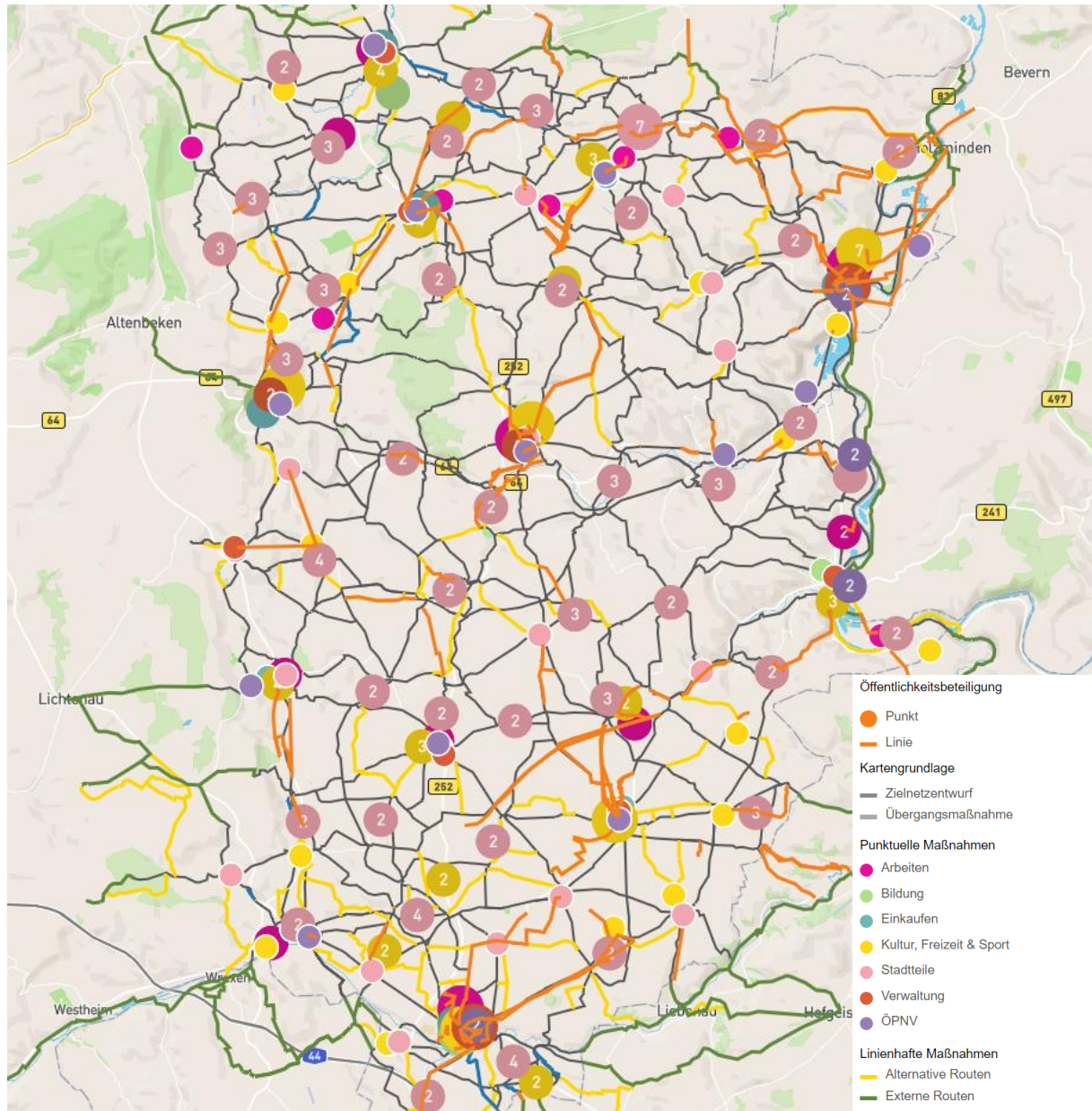
Abbildung 22 Startseite der Projektwebseite



In zwei Bürger*innenveranstaltungen wurden die Inhalte und Ziele des Projekts vorgestellt und die Beteiligungsmöglichkeiten über die Projektwebseite erläutert. Die erste erfolgte am 21. November 2022 und die zweite am 22. November 2023. In der jeweils anschließenden Onlinebeteiligung konnten die Bürger*innen Hinweise zum aktuellen Bearbeitungsstand (Netzentwurf und Maßnahmenentwurf)

geben. Dazu wurde auf der Projektwebseite eine interaktive Karte (vgl. Abbildung 23) und ein Brainstormingmodul freigeschaltet. Insgesamt konnten so über 294 Karteneinträge aufgenommen werden, darunter 168 Linien und 126 Punkte. Hinzu kamen 67 Brainstorming-Einträge und 66 Kommentare.

Abbildung 23 Projektwebseite mit Beteiligung zur Bestandsaufnahme über Kartenmodul



6.3 Beteiligung der Städte

Die Beteiligung der Städte ist einer der wesentlichen Aspekte innerhalb der Beteiligung und Maßnahmenentwicklung. Aktuelle Planungen, mögliche Ideen und Herausforderungen können in einem persönlichen Gespräch mit Hilfe von Karten festgehalten und protokolliert werden. Abseits der Arbeitskreissitzungen kann somit wesentlich detaillierter die jeweilige Stadt konzentriert betrachtet werden.

Der Maßnahmenentwurf wurde im Herbst 2023 in Einzelterminen vor Ort mit den 10 Städten des Kreises abgestimmt. Die Expert*innen aus den zuständigen Fachabteilungen konnten innerhalb dieser Termine Anmerkungen und Hinweise machen sowie Fragen stellen. Im Zuge dessen wurden Maßnahmen erweitert oder auch entfernt. Eine erste Priorisierung erfolgte ebenfalls. Die aktuellen Planungen innerhalb der Städte flossen ebenfalls in die weitere Bearbeitung mit ein.

7 Maßnahmenkonzept und Kostenabschätzung

7.1 Leitbild

Das Ziel des Alltagsradverkehrskonzeptes ist es, die Lebensqualität in den Städten und Stadtteilen durch optimale Bedingungen für den Radverkehr, Nahversorgung und Naherholung zu verbessern. Dazu sollen attraktive, sichere und barrierefreie Bewegungs- und Aufenthaltsräume für Radfahrer*innen geschaffen werden. Der Radverkehr wird als integraler Bestandteil des Gesamtverkehrssystems gesehen und eine Partnerschaft der Verkehrsteilnehmer*innen wird angestrebt, bei der alle am Verkehr Teilnehmenden gleichberechtigt sind.

Die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bürger*innen wird verbessert, indem die Lust an individueller Bewegung im Alltag und in der Freizeit gesteigert wird. Die Voraussetzungen für einen Ausbau der Radinfrastruktur der unterschiedlichen Wirtschaftsbereiche solle geschaffen werden, um einen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung von Wirtschaft und Umwelt und einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz zu leisten.

Die Nahmobilität muss als ein komplexes Gesamtsystem betrachtet werden, bei dem Infrastruktur, Service und Kommunikation tragende Säulen bilden.

Das vorliegende Konzept zielt vor allem darauf ab, mehr Sicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer*innen zu schaffen, auch für Personen, die von der bisherigen Infrastruktur nicht profitieren (z.B. Kinder). Dies umfasst auch die Schließung von Netzlücken und den Ausbau von Bike and Ride Einrichtungen.

Der Radverkehrsanteil in den Städten soll sich drastisch erhöhen, was den Modal Split-Anteil des nicht motorisierten Individualverkehrs steigert. So wird eine Steigerung der Attraktivität von Nahmobilität und der Fahrraderreichbarkeit erzielt.

Innovative Lösungen werden gefördert, um die Nahmobilität weiter zu verbessern und den Herausforderungen der Zukunft gerecht zu werden.

7.2 Netzbezogene Maßnahmen

7.2.1 Definition

Der Maßnahmenkatalog gliedert die vorgeschlagenen Maßnahmen in zwölf verschiedene Maßnahmentypen. Die jeweiligen Abkürzungen stehen in Klammern dahinter.

Punktuelle Maßnahmen

Beschilderung (B):

Die Beschilderung (Verkehrszeichen nach StVO) zeigt an, wie man sich im Straßenverkehr verhalten soll und muss von allen Verkehrsteilnehmer*innen beachtet werden. Manchmal entspricht die Beschilderung nicht der Situation vor Ort und **muss angepasst oder ergänzt werden**. Gelegentlich sind die Schilder schlicht beschmutzt, verdreht oder verblasst und müssen erneuert oder gereinigt werden. Die Beschilderung ist nicht zu verwechseln mit der Wegweisung, welche rein informativen Charakter hat und nicht Teil der Betrachtung des vorliegenden Konzeptes ist.

Entfernung von Hindernissen (H):

Häufige Hindernisse für den Radverkehr sind Poller, Umlaufsperrn oder Blumenkübel, die die Durchfahrt behindern. Werden sie übersehen kann es zu folgenschweren Unfällen kommen. Wie bereits in Kapitel 0 erläutert, ist **der lichte Raum von Hindernissen freizuhalten**. Kann ein Poller aus bestimmten verkehrssicherheitsrelevanten Gründen nicht entfernt werden, so wird er mit einer Bodenmarkierung versehen, um die Aufmerksamkeit für das Hindernis zu erhöhen.

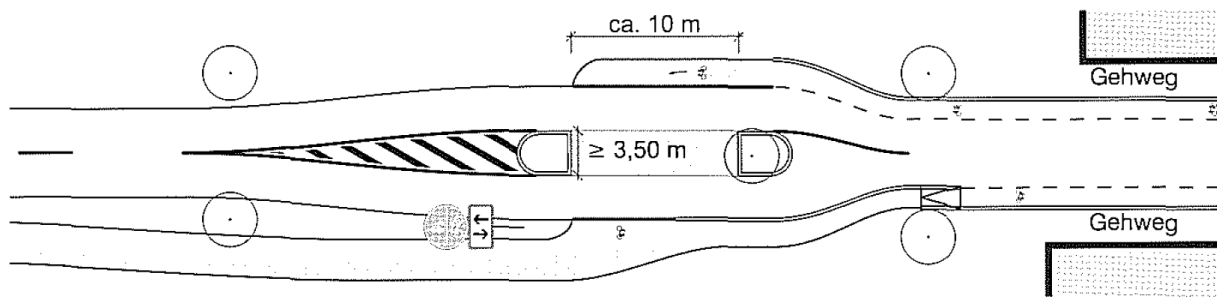
Punktuelle Optimierung der Markierung (MP):

Markierungen sind farbliche Kennzeichen auf der Oberfläche von Verkehrsflächen des Straßenverkehrs. Wichtige Markierungen für den Radverkehr sind z.B. Piktogramme oder Aufstellflächen. Auch bei bereits vorhandenen Wegeverbindungen des Radverkehrs können Markierungen fehlen oder verblasst sein und müssen ergänzt werden. Markierungen, die **den heutigen Standards nicht mehr entsprechen** müssen ebenfalls erneuert werden.

Querungshilfe (Q):

Querungshilfen unterstützen das sichere Queren von übergeordneten Fahrbahnen. Häufig kommen **Querungsinself** zum Einsatz. Diese haben den Vorteil, dass man sich nur auf die Fahrzeuge einer Fahrbahn auf einmal konzentrieren muss. Wo allerdings nicht genügend Raum für eine solche bauliche Maßnahme vorhanden ist, werden entsprechende Beschilderungen und Markierungen angebracht.

Abbildung 24 Querung an Ortseingang mit Mittelinsel (FGSV 2010)



Wechsel zwischen zwei Führungsformen (WF)

In gewachsenen Bestandsnetzen kommt es häufig vor, dass eine Führungsform, z.B. ein Radweg oder ein Radfahrstreifen, endet und man sich unvermittelt mit dem KFZ-Verkehr auf der Fahrbahn wiederfindet. Umgekehrt wird der Übergang oft durch hohe Bordsteine erschwert. Hier wird der Wechsel zwischen zwei Führungsformen durch **Bordsteinabsenkungen, ergänzende Markierung und Beschilderung** vereinfacht. An Ortsausgängen wiederum muss man häufig von einer Fahrbahnseite auf den gemeinsamen Geh- und Radweg auf der gegenüberliegenden Seite wechseln. Hier kann zum Beispiel eine Querungsinsel den Übergang erleichtern.

Abbildung 25 Markierung von Piktogrammen für Übergang Fahrbahnführung und Radverkehrsanlage (OWL GmbH 2021)

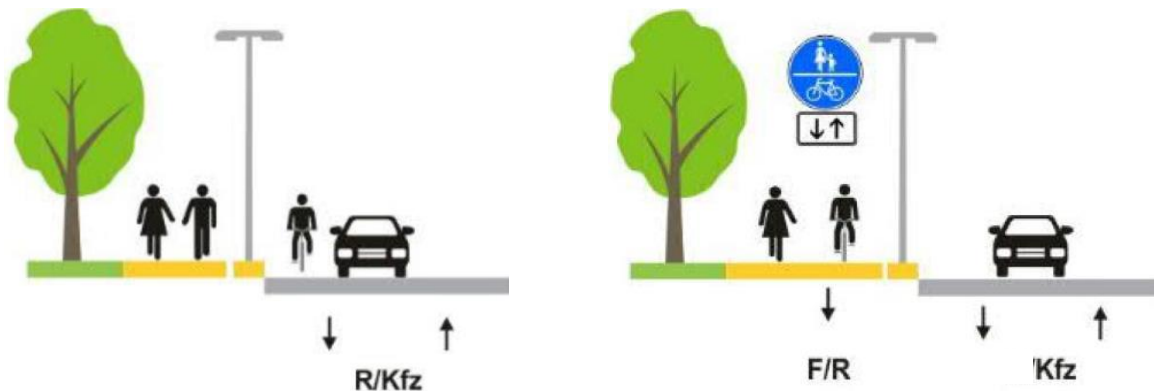


Streckenbezogene Maßnahmen

Änderung der Führungsform (AF):

Radfahrer*innen können mit dem KFZ-Verkehr im Mischverkehr geführt werden, auf Schutz- und Radfahrstreifen, Radwegen oder mit dem Fußverkehr über gemeinsame Geh- und Radwege. **Nicht immer ist die vorgesehene Führungsform für den Alltagsradverkehr geeignet** und muss geändert werden. Die Änderung der Führungsform geht in der Regel mit einer Anpassung der Beschilderung und Markierung einher. Wurde der Radverkehr bisher beispielsweise bei hohen KFZ-Stärken im Mischverkehr geführt, der Gehweg bietet aber ausreichend Platz, kann der Radverkehr in Zukunft über einen gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden (s. Abbildung 26). Hier wird eine Kombination aus Beschilderung und Markierung angewandt, die sich je nach Einzelmaßnahme unterscheidet. Sind einzelne Abschnitte der Markierung oder Beschilderung fehlerhaft, sind diese Maßnahmen übrigens bei „Markierung“ und Beschilderung“ zu finden.

Abbildung 26 Änderung der Führungsform von Gehweg und Mischverkehr (links) hin zu gemeinsamen Geh- und Radweg (rechts, (OWL GmbH 2021)



Einrichtung einer Fahrradstraße (F):

Auf einer Fahrradstraße hat der Radverkehr Vorrang. An Kreuzungen hat die Fahrradstraße Vorfahrt, was eine durchgängige Wegeführung vereinfacht. Hier dürfen Radfahrer*innen nebeneinanderfahren und es gilt ein Tempolimit von 30 km/h. Fahrradstraßen können durch Zusatzzeichen für andere Verkehrsarten freigegeben werden (i.d.R. PKW und Kraftfahrzeuge, analog zu Verkehrszeichen 260) dies kann wiederum auf Anliegerverkehr beschränkt werden.

Abbildung 27 Erste Fahrradstraße in Warburg und im Kreis Höxter (Neue Westfälische, 2023)



Geschwindigkeitsreduzierung (G):

An Stellen, an denen KFZ-Verkehr und Radverkehr gemeinsam auf der Fahrbahn fahren und dort, wo Radfahrer*innen die Fahrbahn queren, soll die Geschwindigkeit angepasst werden. Vor allem innerorts, wo es aufgrund fehlender Breiten nur möglich ist den Radverkehr im Mischverkehr zu führen, soll die **Höchstgeschwindigkeit gesenkt werden**. Vor allem die Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für Ortsdurchfahrten auf klassifizierten Straßen (Kreis-, Landes-, Bundesstraße) stellt eine Empfehlung im Rahmen des Alltagsradverkehrskonzeptes dar. Für die Geschwindigkeitsreduzierung auf klassifizierten Straßen müssen besondere Gründe dargelegt werden, die im Einzelfall von den zuständigen Behörden geprüft und genehmigt werden. Eine erhöhte Sicherheit oder die Reduzierung von Emissionen können mögliche Gründe sein.

Abbildung 28 Tempo 30 an der Lange Straße (K 50) in Hembsen, Brakel (eigene Aufnahme)



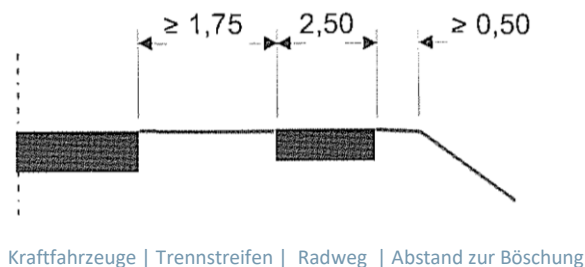
Streckenbezogene Optimierung der Markierung (M):

Markierungen sind farbliche Kennzeichen auf der Oberfläche von Verkehrsflächen des Straßenverkehrs. Wichtige Markierungen für den Radverkehr sind z.B. Aufstellflächen, Haltelinien, Radfahr- und Schutzstreifen oder Radverkehrsfurten. Auch bei bereits vorhandenen Wegeverbindungen des Radverkehrs können Markierungen fehlen oder verblasst sein und müssen ergänzt werden (z.B. Furten). Markierungen, die **den heutigen Standards nicht mehr entsprechen** und zu schmale Wege kennzeichnen, müssen ebenfalls erneuert werden. Wird ein Radfahr- oder Schutzstreifen neu markiert, und so eine neue Führungsform eingeführt, ist diese Maßnahme unter „Änderung der Führungsform“ verortet.

Neubau (N):

Bei einer fehlenden geeigneten Verbindung für den Radverkehr, muss ein neuer Radweg oder ein **gemeinsamer Geh- und Radweg** gebaut werden. Das ist häufig außerorts entlang von Bundes-, Landes- oder Kreisstraßen der Fall. Für einen Neubau an einer klassifizierten Straße sind sowohl die Mindestanzahl von Kraftfahrzeugen als auch die Wichtigkeit der Verbindung und die Gefahrenlage ausschlaggebend. Zusätzlich ist in der Regel auch Grunderwerb zu tätigen, was in der Kostenschätzung enthalten ist.

Abbildung 29 Lage und Maße fahrbahnbegleitender Radwege mit Trennstreifen (FGSV 2010)



Oberflächenerneuerung (O):

Das zügige und unbeschwerte Fahren kann durch Schlaglöcher, Wurzelschäden und andere Unebenheiten erschwert werden. In diesem Fall muss die Oberfläche erneuert werden. Sowohl Wirtschaftswege mit einer wassergebundenen Decke als auch asphaltierte Geh- und Radwege **müssen gefahrlos und bequem befahrbar sein**, um als eine ausreichend gute Infrastruktur zu gelten. Mit einer guten Oberfläche sind manche Steigungen dann leichter zu handhaben.

Wegeverbreiterung (W):

Es gibt Richtwerte wie breit ein Weg sein muss, damit Radfahrer*innen und Fußgänger*innen (gemeinsam oder getrennt in Einrichtungs- oder Zweirichtungsverkehr) sicher fahren können. In Kapitel 2.3 wird ausführlich auf die nötigen Breiten eingegangen. Werden diese Richtwerte nicht eingehalten, muss der Weg (wo möglich) verbreitert werden. Hier wird von einer **Zielbreite von min. 2,50 m** außerorts ausgegangen.

7.2.2 Maßnahmen im Kreis Höxter

Insgesamt 602 Maßnahmen wurden identifiziert und abgestimmt:

Punktuelle Maßnahmen:

- **Beschilderung:** 56 Maßnahmen
- **Hindernisentfernung:** 26 Maßnahmen
- **Markierung (punktuell):** 21 Maßnahmen
- **Querungshilfe:** 70 Maßnahmen
- **Wechsel zwischen zwei Führungsformen:** 52 Maßnahmen

Streckenbezogene Maßnahmen

- **Änderung der Führungsform:** 33 Maßnahmen auf 17.100 m Länge
- **Fahrradstraße:** 5 Maßnahmen auf 4.300 m Länge
- **Geschwindigkeitsreduzierung:** 117 Maßnahmen auf 55.200 m Länge
- **Markierung (streckenbezogen):** 7 Maßnahmen auf ca. 1.200 m Länge
- **Neubau:** 96 Maßnahmen auf ca. 116.700 m Länge
- **Oberflächenerneuerung:** 72 Maßnahmen auf ca. 65.200 m Länge
- **Wegeverbreiterung:** 47 Maßnahmen auf ca. 36.600 m Länge

Jede Maßnahme wurde anhand einer ID bestehend aus einem Buchstaben für den Maßnahmentyp (Beschilderung = B, etc.) und einer fortlaufenden Nummer gekennzeichnet.

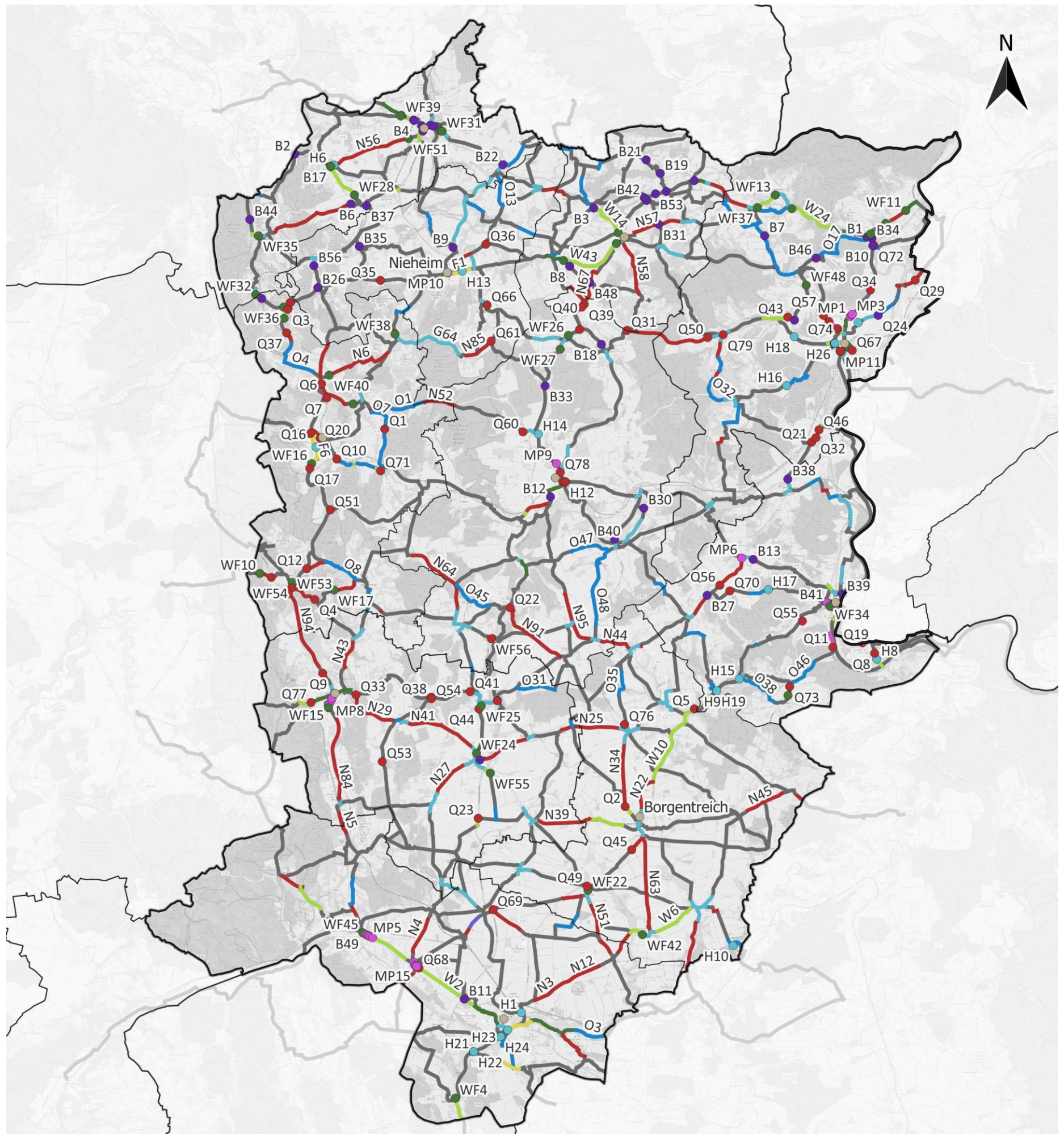
Die meisten Maßnahmen verteilen sich auf Geschwindigkeitsreduzierung (117 Maßnahmen), Neubauten (96) sowie punktuelle und streckenbezogene Oberflächenerneuerung (72). Weniger Maßnahmen wurden in den Kategorien Entfernung von Hindernissen und Fahrradstraßen identifiziert.

Das Zielnetz erstreckt sich über eine Gesamtlänge von über 1.300 Kilometern. Davon verlaufen etwa 321 km auf das OWL-Netz, 348 km auf das Radnetz NRW sowie 245 km auf dem überregionalen Radnetz des Kreises Höxters.

Auf insgesamt 297 km des Zielnetzes sind Maßnahmen erforderlich, wobei Neubaumaßnahmen auf 117 km vorgesehen sind. Die geplanten Maßnahmen werden gemäß ihrer Baulast auf verschiedene Träger verteilt:

- **Bund:** 57 Maßnahmen auf etwa 16,3 km Länge
- **Land:** 193 Maßnahmen auf etwa 90,6 km Länge
- **Kreis:** 164 Maßnahmen auf etwa 92,7 km Länge
- **Kommune:** 188 Maßnahmen auf etwa 97,4 km Länge

Abbildung 30 Maßnahmenübersicht im Kreis



Legende

- Stadtgrenzen
- Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Querungshilfe
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen

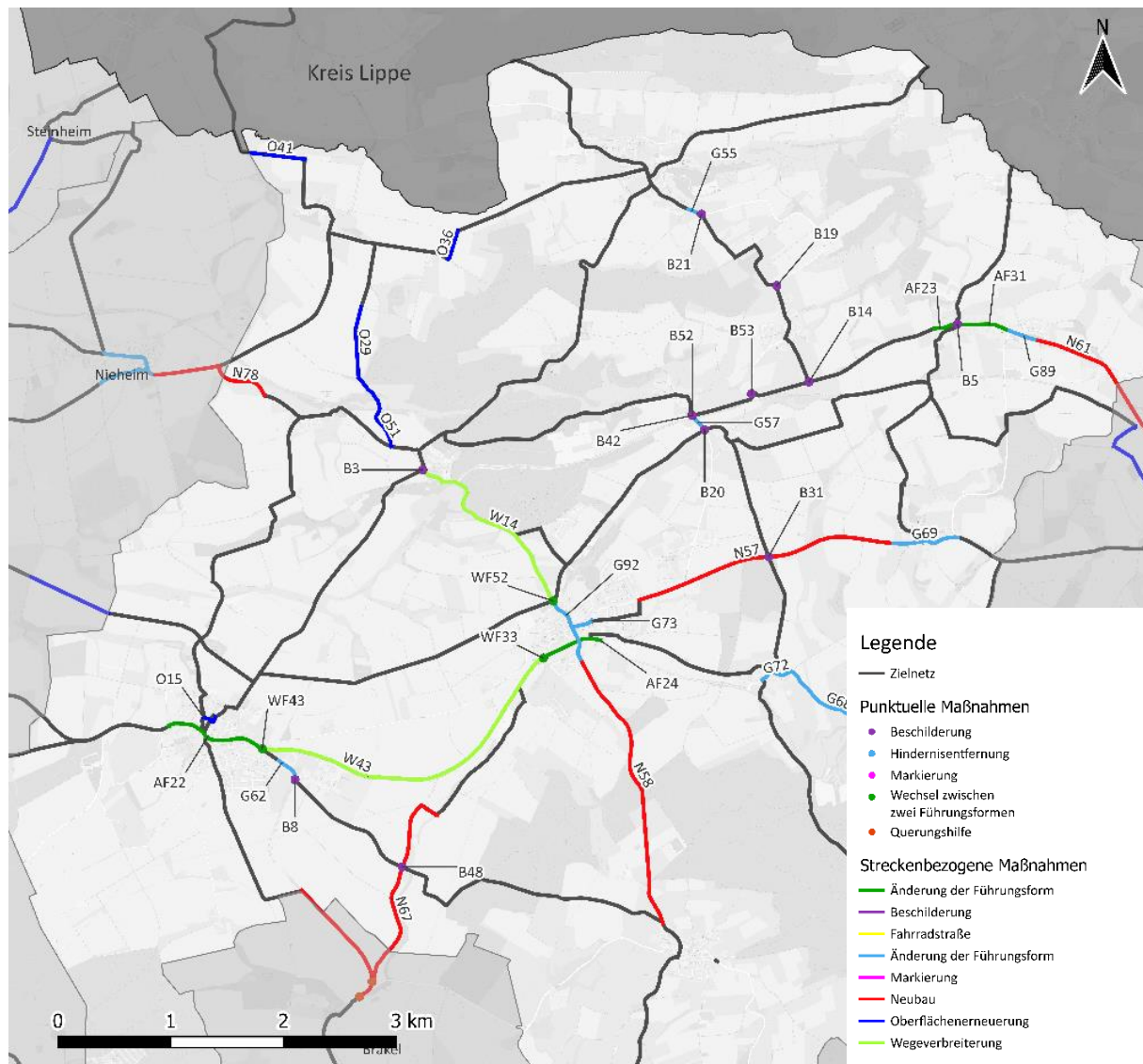
Streckenbezogene Maßnahmen

- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

0 5 10 15 km

M 1:200.000

Auf städtischer Ebene werden alle Maßnahmen einer Stadt innerhalb des Kreises priorisiert und anhand des zuständigen Baulastträgers sortiert. Diese werden sowohl im kreisweiten als auch im städtischen Kontext betrachtet und im Anhang unter Kapitel 11.2 dargestellt. Auf Abbildung 30 wird der gesamte Kreis mit sämtlichen Maßnahmen dargestellt. Es ist hierbei anzumerken, dass durch den großen Maßstab eine vollständige Beschriftung der 602 Maßnahmen nicht möglich ist. Abbildung 31 zeigt beispielhaft die Maßnahmen für die Stadt Marienmünster. Im Anhang befinden sich Karten zu allen Städten mitsamt der jeweiligen Maßnahmentabelle.

Abbildung 31 Maßnahmen Marienmünster


7.3 Potenzialanalyse und Priorisierung netzbezogener Maßnahmen

Für die einzelnen Maßnahmen wurde eine Priorisierung durchgeführt. Die Ergebnisse der Prioritäten-
setzung sind der Tabelle zu Priorisierung und Kostenschätzung im Anhang zu entnehmen. Die Priori-
sierung soll der Orientierung dienen und ist ggf. anhand zusätzlicher Kriterien, anderer Gewichtungen,
ohnehin anstehender Maßnahmen und der spezifischen Umsetzungsbedingungen anzupassen.

Für die Priorisierung der Maßnahmen auf Kreisebene wurden die Maßnahmen anhand der vorliegen-
den Verkehrsmenge, des Gewichts der Verbindung, auf der die Maßnahme liegt, der Sicherheitsrele-
vanz und des Effektes der Maßnahme auf das Mobilitätsverhalten der Bürger*innen bewertet.

Die Verbindungsgewichtung erfolgte anhand der Einwohnerzahl der Ortsteile (Quellen) und der Ziele
(vgl. Kapitel 4.1). So wurden – wie in Kapitel 3.3 bereits erwähnt - die Verbindungen in fünf Kategorien
eingeteilt (vgl. Abbildung 32).

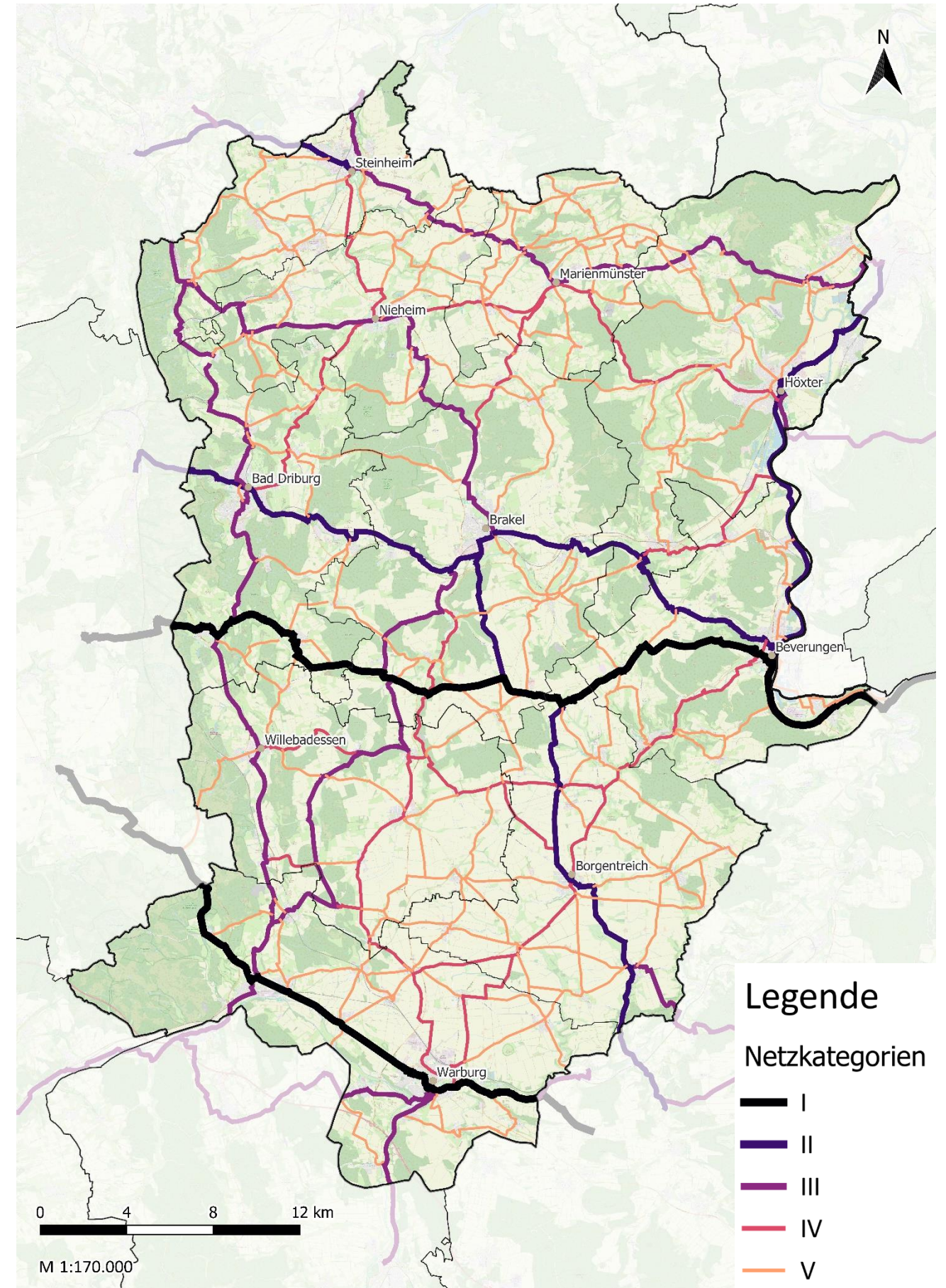
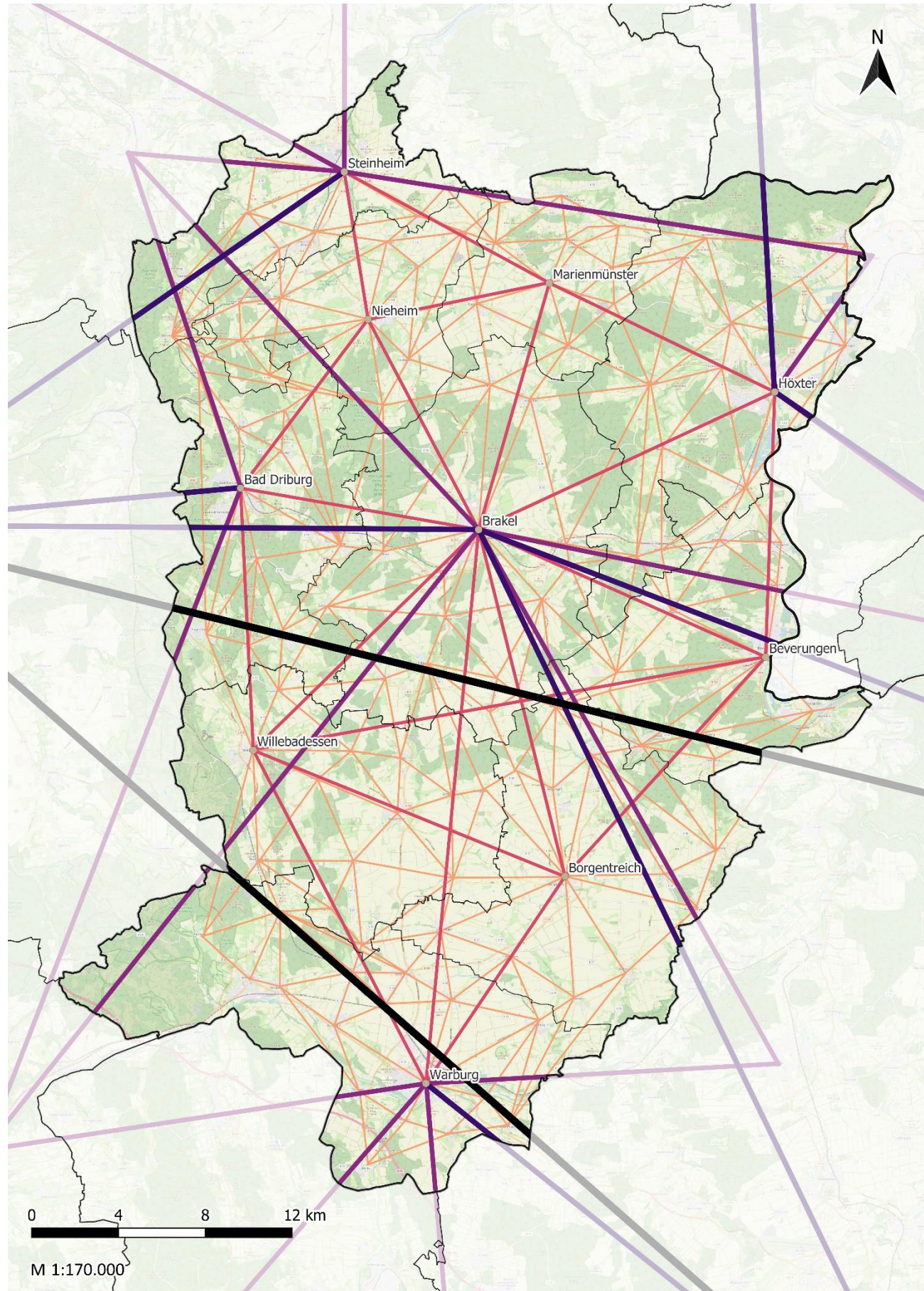
Diese setzen sich aus folgenden Verbindungen zusammen:

Tabelle 5 Netzkategorien

Kategorie	Verbindung zwischen...
I	Oberzentrum und Oberzentrum
II	Oberzentrum und Mittelzentrum
III	Mittelzentrum und Mittelzentrum
IV	Kernstädten im Kreis
V	Sämtlichen Stadtteilen untereinander

Diese Verbindungen wurden zunächst abstrakt über Luftlinie dargestellt und dann im nächsten Ar-
beitsschritt auf die reale Wegeführung übertragen.

Abbildung 32 Verbindungsgewichtung in Kategorien (Luftlinienverbindung links, tatsächliche Wegeführung rechts)



- Legende**
Netz kategorien
- I
 - II
 - III
 - IV
 - V

Anhand der Priorisierung konnten die Maßnahmen zum Radwegenetz in Maßnahmen mit niedriger, mittlerer und hoher Dringlichkeit unterteilt werden:

- Hohe Dringlichkeit

Die Maßnahmen werden als dringend erforderlich angesehen und sollten innerhalb der nächsten zwei Jahre umgesetzt werden.

- Mittlere Dringlichkeit

Wichtige Maßnahmen, die vorbereitet und innerhalb der nächsten fünf Jahre ausgeführt werden sollten.

- Niedrige Dringlichkeit

Wünschenswerte Maßnahmen, deren Realisierung innerhalb der nächsten zehn Jahre ausgeführt werden sollte.

Die Dringlichkeit der jeweiligen Maßnahme wird anhand einer Punktevergabe in vier Kategorien errechnet. In der folgenden Tabelle werden die Parameter angegeben.

Tabelle 6 Kategorien und Stufen zur Priorisierung von Maßnahmen

Kriterium	Gewichtung
Verkehrsmenge	1 Punkt: geringe Verkehrsbelastung (bis 1000 Kfz/24 Stunden) 2 Punkte: mittlere Verkehrsbelastung (1001 bis 2.500 Kfz/ 24 Stunden) 3 Punkte: hohe Verkehrsbelastung (ab 2501 Kfz/ 24 Stunden)
Verbindungsge- wichtung	1 Punkt: Netzkategorie 5 2 Punkte: Netzkategorie 3 und 4 3 Punkte: Netzkategorie 1 und 2
Sicherheitsrelevanz	1 Punkt: geringe Steigerung der Sicherheit 2 Punkte: mittlere Steigerung der Sicherheit 3 Punkte: erhebliche Steigerung der Sicherheit
Maßnahmeneffekt	1 Punkt: Maßnahme sorgt für geringe Auswirkung auf Fahrverhalten/ Nutzung der Route 2 Punkte: Maßnahme sorgt für mittlere Auswirkung auf Fahrverhalten/ Nutzung der Route 3 Punkte: Maßnahme sorgt für hohe Auswirkung auf Fahrverhalten/ Nutzung der Route
Dringlichkeit	4 bis 6 Punkte: niedrig 7 bis 8 Punkte: mittel 9 bis 12 Punkte hoch

Auf diese Weise konnten

- 55 Maßnahmen mit hoher Dringlichkeit,
- 245 Maßnahmen mit mittlerer Dringlichkeit und
- 302 Maßnahmen mit niedriger Dringlichkeit
- definiert werden.

Die vollständige Priorisierung befindet sich im Anhang unter Maßnahmenkatalog in Kapitel 11.1.

Auf der Basis dieser grundsätzlichen Priorisierung einzelner Maßnahmen kann der Kreis Höxter in Zusammenarbeit mit den Städten Schwerpunkte der Umsetzung wie beispielsweise Verbindungen zu Schulen und Unternehmen in sogenannten Maßnahmenpaketen festlegen. Die zuständigen Planer*innen können so über einzelne Maßnahmen hinweg größere Knotenpunkte oder wichtige Verbindungen des Alltagsradverkehrs ganzheitlich betrachten und umsetzen. Die unterschiedliche Gewichtung einzelner Maßnahmen spielt dann bei diesen Maßnahmen-Paketen eine untergeordnete Rolle.

7.4 Kostenabschätzung

Für alle genannten Maßnahmen sind überschlägig Kosten abgeschätzt worden. Im derzeitigen Planungsstand können sie nur der Orientierung dienen, sie sind aus vergleichbaren Maßnahmen bereits durchgeführter Projekte und aus Nachschlagewerken als Pauschalwerte ohne Berücksichtigung der spezifischen Gegebenheiten (Baugrund, Topografie, Ausgleich des Eingriffs in Natur und Landschaft) hergeleitet worden. Insbesondere steigende Rohstoffpreise können dazu führen, dass die geschätzten Kosten von den tatsächlichen Kosten abweichen können.

Entsprechend den Maßnahmentypen belaufen sich die geschätzten Kosten kreisweit über alle Straßenbaulastträger hinweg auf insgesamt ca. 162 Millionen Euro, davon

- ca. 122,9 Millionen Euro für Maßnahmen zum **Neubau**
- ca. 22,6 Millionen Euro für Maßnahmen zur **Oberflächenerneuerung**
- ca. 9,6 Millionen Euro für Maßnahmen zur **Wegeverbreiterung**
- ca. 4,3 Millionen Euro für **Änderungen der Führungsform**
- ca. 1,4 Millionen Euro für Maßnahmen für **Querungshilfen**
- ca. 461.000 Euro für Maßnahmen zum **Wechsel zwischen zwei Führungsformen**
- ca. 305.000 Euro für **Fahrradstraßen**
- ca. 169.000 Euro für Maßnahmen zur **Geschwindigkeitsreduzierung**
- ca. 67.000 Euro für Maßnahmen zur **Markierung**
- ca. 29.000 Euro für Maßnahmen zur **Beschilderung**
- ca. 13.000 Euro für Maßnahmen zur **Entfernung von Hindernissen**

Die Kostenschätzung je Maßnahme kann der Tabelle zu Priorisierung und Kostenschätzung im Anhang, Kapitel 11.1 entnommen werden.

Entlang klassifizierter Straßen, also entlang von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen sind insgesamt 414 Maßnahmen geplant. Die Kosten der jeweiligen Maßnahmen verteilen sich folgendermaßen:

Tabelle 7 Gesamtkosten nach Baulast

	Kostenschätzung nach Baulast, gerundet [€]				
	Kommune	Kreis	Land	Bund	Summe
Anzahl Maßnahmen	188	164	193	57	602
Kostenschätzung [€]	36,4 Mio.	64,6 Mio.	57,0 Mio.	3,9 Mio.	161,9 Mio.

Tabelle 8 zeigt die Kostenschätzung je Baulastträger und Stadt im Detail.

Tabelle 8 Kostenschätzung nach Baulast

Stadt	Kostenschätzung nach Baulast, gerundet [€]			
	Kommune	Kreis	Land	Bund
Bad Driburg*	4.996.700	7.709.100	8.972.400	578.900
Beverungen	3.350.100	244.100	3.320.600	53.000
Borgentreich	4.617.200	11.386.900	10.720.500	1.275.400
Brakel	4.937.400	19.032.500	1.379.900	258.800
Höxter	6.962.400	949.900	3.433.500	837.900
Marienmünster	1.322.900	5.245.400	4.117.400	25.500
Nieheim	1.738.800	1.973.900	1.515.100	-
Steinheim	591.200	4.734.100	5.398.300	39.200
Warburg**	6.583.400	7.108.800	4.795.500	750.900
Willebadessen	1.337.100	6.191.700	13.388.700	62.900
Gesamt	36.437.200	64.576.400	57.043.800	3.882.500

* Hier fließen Maßnahmen aus dem bereits vorhandenen kommunalen Radverkehrskonzept in das kreisweite Konzept ein. Die Kostenschätzung für die bereits geplanten Maßnahmen wurden übernommen

** Da bei der Erstellung des RVK Warburgs keine Kostenschätzung erfolgte, wurden die Kosten für das kreisweite Konzept anhand eigener Grundlagen errechnet.

Die zwei Maßnahmentypen mit dem größten finanziellen Volumen sind Neubau und Oberflächenerneuerung. In der folgenden Tabelle werden sowohl die Kosten, als auch die Länge nach Baulastträger aufgezeigt.

Tabelle 9 Länge und Oberflächenerneuerung nach Baulast, gerundet [€]

	Neubau und Oberflächenerneuerung nach Baulast, gerundet [€]				
	Kommune	Kreis	Land	Bund	Summe
Länge [m] Neubau	8.800	58.300	49.000	600	116.700
Kostenschätzung [€] Neubau	10.554.500	60.620.600	51.098.800	641.200	122.915.100
Länge [m] Oberflächenerneuerung	63.700	300	20	1.300	65.320
Kostenschätzung [€] Oberflächenerneuerung	22.054.000	102.100	72.000	412.800	22.640.900

Neubaumaßnahmen an Kreis- und Landesstraßen sind beispielsweise auf der nachfolgend dargestellten Straße L 946 zwischen Fürstenau und Löwendorf (Abbildung 33) geplant.

Abbildung 33 Empfehlung Neubau eines gemeinsamen Fuß- & Radwegs entlang L946 (vgl. Maßnahme N61)



7.5 Übergreifende Maßnahmen

Neben der konkreten Maßnahmenaufstellung in Kapitel 7.1 werden im Folgenden Instrumente dargestellt, die übergreifend zur Fahrradfreundlichkeit des Kreises beitragen.

7.5.1 Beantragung Mitgliedschaft AGFS

Die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen (kurz AGFS) ist von wichtiger Bedeutung für den Kreis Höxter und seine Städte aus mehreren Gründen. Zum einen ermöglicht sie den Zugang zu einem Netzwerk von Kommunen, die sich aktiv für eine fahrradfreundliche Infrastruktur einsetzen, was den Erfahrungsaustausch und die Zusammenarbeit fördert. Durch den Beitritt können wertvolle Ressourcen und Expertisen für die Planung und Umsetzung von Fahrradprojekten erschlossen werden. Darüber hinaus stärkt die Mitgliedschaft das Engagement des Kreises und seiner Städte für nachhaltige Mobilität und trägt dazu bei, die Lebensqualität der Bürger*innen durch sichere und attraktive Geh- und Radwege zu verbessern.

7.5.2 Fahrradfreundliche Arbeitgeber*innen

Einen großen Anteil am Alltagsradverkehr hat das Pendeln von und zur Arbeit. Um den Alltagsradverkehr im Kreis Höxter weiter zu fördern, muss ein stetiger Austausch mit den ansässigen Unternehmen stattfinden. Mögliche Bedarfe und Anforderungen können im Dialog benannt und anschließend bearbeitet werden. Beispiele für eine fahrradfreundliche Infrastruktur am Arbeitsplatz sind Fahrradabstellplätze, Umkleidemöglichkeiten, saisonale Fahrradchecks, Fahrradleasing oder Diensträder. Die enge Kommunikation zwischen Arbeitgeber*innen und Arbeitnehmer*innen ist hier wichtig, um eine individuell angepasste Infrastruktur anbieten zu können. Eine innerbetriebliche Fahrradkultur ist zukunftsorientiert und passt sich den modernen Anforderungen an die Mobilität an. Das bietet die Möglichkeit, weitere Personen auf das Rad zu bringen und den Pendler*innenverkehr zu gestalten.

Beispiele für eine bessere Infrastruktur sind Radleasingprogramme, sichere Abstellmöglichkeit nah an Eingängen, Umkleideräume etc.

Durch eine Initiative der EU und des ADFC können sich Arbeitgeber*innen in Deutschland als fahrradfreundliche Arbeitgeber zertifizieren lassen, wenn sie den Angestellten ein fahrradfreundliches Umfeld bieten. Auf der Webseite www.fahrradfreundlicher-arbeitgeber.de können sich Unternehmen über die Zertifizierung und über die Vorteile für Mitarbeiter*innen informieren. Um mehr Firmen auf die Angebote aufmerksam zu machen, könnten Informationsabende, Netzwerkveranstaltungen, Netzwerkkongresse (wie [Bike + Business](#)) und Presseartikel zielführend sein.

7.5.3 Fahrradverleihsysteme in privater und öffentlicher Trägerschaft

Eine Fahrradvermietung, bei der die Räder im öffentlichen Raum für registrierter Nutzer*innen zur Verfügung stehen, steht bereits in vielen deutschen Städten und Kreisen zur Verfügung. Sowohl für tägliche Besorgungen als auch zur Ergänzung des ÖPNV „auf der letzten Meile“ oder in Schwachverkehrszeiten stoßen Leihfahrräder auf große Beliebtheit. Sowohl Kommunen als auch Verkehrsverbände und Privatunternehmen können solche Systeme anbieten.

Der Fahrradverleih kann stationsgebundenen oder stationslos erfolgen. Stationsgebundene Systeme bieten Fahrräder nur an bestimmten Orten an und nur an diesen können Fahrräder ausgeliehen oder wieder zurückgebracht werden. Beim stationslosen System sind das Ausleihen und Zurückbringen in einem großflächigen Gebiet möglich. Hierbei sind Vor- und Nachteile der jeweiligen Systeme mit dem möglichen Anbieter abzuwägen.

Fahrradverleihsysteme sind insbesondere an Verknüpfungspunkten, an denen Verkehrsmittel gewechselt werden, sinnvoll. Beispiele sind Bahnhöfe, zentrale Bushaltestellen, Park & Ride- Parkplätze, Park & Bike- Parkplätze etc. In Ergänzung zum gängigen Fahrradverleihsystem kann dieses ausgeweitet werden auf Lastenräder und Fahrradanhänger.

Innerhalb der Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement sowie Förderrichtlinien Nahmobilität NRW werden Fahrradverleihstationen im Zuge von Mobilstationen gefördert. Näheres kann unter Kapitel 8.1 nachgelesen werden.

7.5.4 Fahrradabstellanlagen

Die Ausstattungsmerkmale von Fahrradabstellanlagen werden in unterschiedlichen Verordnungen und Veröffentlichungen festgesetzt.

In der Stellplatzverordnung des Landes NRW aus dem Jahr 2022 wird folgendes festgelegt:

- (1) Notwendige Stellplätze für Fahrräder müssen von der öffentlichen Verkehrsfläche ebenerdig oder durch Rampen, Aufzüge oder vergleichbare Einrichtungen verkehrssicher und leicht erreichbar sein.*
- (2) Notwendige Stellplätze für Fahrräder müssen*
 - a. Einzel leicht zugänglich sein*
 - b. Eine Sicherung gegen Diebstahl ermöglichen und*
 - c. Eine Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern je Stellplatz haben*
- (3) Für Anlagen, die mehr als zehn notwendige Stellplätze für Fahrräder außerhalb von Gebäuden aufnehmen, wird eine Überdachung empfohlen. Jeder elfte notwendige Stellplatz für Fahrräder muss durch eine zusätzliche Fläche von mindestens 1,5 Quadratmetern zum Abstellen von Kinder- oder Lastenanhängern geeignet sein.*
- (4) Die notwendigen Stellplätze dürfen nicht zweckentfremdet benutzt werden.*

Der ADFC vertieft in seiner Technischen Richtlinie seine Empfehlungen und Anforderungen an Abstellanlagen. (ADFC 2011b). Auf seiner Onlineplattform testet der ADFC anhand dieser Richtlinie verschiedene Fahrradabstellanlagen und veröffentlicht diese [online](#).

Neben einfachen Fahrradabstellanlagen bieten Fahrradboxen (auch Fahrradgaragen) besonderen Schutz vor Witterung und Diebstahl. Die Nutzung der Fahrradboxen an zentralen Zielen soll einfach und niedrighschwellig ausführbar sein. Für eine Kautions können Nutzer*innen, insbesondere Pendler*innen, ihr Rad sicher abschließen. Weitere Fahrradboxen können kostenlos per Zahlencode für spontane Benutzungen für einen bestimmten Zeitraum angeboten werden.

7.5.5 Nutzung begleitender Infrastruktur

Generell soll das Abstellen eines Fahrrades kostenlos im Kreisgebiet möglich sein. Auch die Nutzung der Fahrradboxen an zentralen und wichtigen Zielen soll einfach und niedrigschwellig ausführbar sein. So genannte Mobilstationen erleichtern die multimodale Fortbewegung und gestalten die Mobilitätsformen im Umweltverbund attraktiver.

Mit Mobilstationen werden bedarfsgerechte Angebote geschaffen, um Pkw-Fahrten und damit Emissionen zu reduzieren, Städte attraktiver zu machen und ein weiterer Beitrag zum Erreichen der Klimaschutzziele geleistet.

Nach dem Handbuch „Mobilstationen“ von Zukunftsnetz Mobilität NRW werden Mobilstationen als „Verknüpfungspunkte verstanden, an denen mindestens zwei Verkehrsmittel verknüpft werden- sogenannte multimodale Verknüpfungen. Dabei ist die Verknüpfung so gestaltet, dass ein Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln durch räumliche Konzentration der Angebote und entsprechende Gestaltungsmaßnahmen mit einem Wiedererkennungswert für die Nutzer*innen ermöglicht wird“. (Zukunftsnetz Mobilität NRW 2022). Im Zuge der Bike & Ride-Analyse (s. Teil B des Alltagsradverkehrskonzeptes) wurde eingehend auf Bahnhöfe und Busbahnhöfe innerhalb des Kreises eingegangen, um Gegebenheiten und eventuelle Bedarfe zu analysieren und Empfehlungen auszusprechen.

7.5.6 Stellplatzsatzungen

Aktuell verfügen nur zwei der zehn Städte im Kreis Höxter über eine eigene Stellplatzsatzung. Der Fokus der Satzungen liegt auf KFZ-Stellplätzen, Fahrradabstellanlagen werden lediglich in der Bad Driburger Satzung erwähnt (vgl. Kapitel. 2.4).

Es wird angeregt in allen Städten Stellplatzsatzungen einzuführen, die Anforderungen an Anzahl und Qualität von Fahrradabstellanlagen festlegen. Als Orientierung kann die Musterstellplatzsatzung des Landes Nordrhein-Westfalen dienen (AGFS 2023) und/ oder die Richtzahlentabelle zur Stellplatz VO NRW (2022). Hier werden neben den Kfz-Stellplätzen auch Bestwerte festgelegt, wie viele Abstellanlagen für die jeweiligen Einrichtungen notwendig sind. Die Stellplatzverordnung VO NRW gilt überall dort, wo es keine Regelungen durch Bebauungspläne gibt oder durch örtliche Bauvorschriften (wie Stellplatzsatzungen) getroffen werden. Da die Musterstellplatzsatzung des Landes Nordrhein-Westfalens mit Spannweiten arbeitet, liegt es an den Kommunen selbst eigene Zahlen festzulegen. Die Stellplatzverordnung NRW legt für mehrere Verkehrsquellen keine Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze fest (z.B. Arztpraxen, Wohngebäude). Die kommunale Stellplatzsatzung kann hier Lücken schließen.

Der Alltagsradverkehr kann weiter gestärkt werden, wenn die Stellplatzsatzungen die Option enthalten, dass Autostellplätze durch eine gewisse Anzahl an Fahrradabstellanlagen ersetzt werden können.

Mit einer Erweiterung der Stellplatzsatzungen wird ein engerer rechtlicher Rahmen für das sichere Abstellen des Fahrrads und somit für attraktivere Bedingungen für den Radverkehr geschaffen.

7.5.7 Fahrrad im Wirtschaftsverkehr

Lieferungen und Kurierfahrten innerhalb der Stadtgrenzen können einfach und komfortabel mit dem Fahrrad, insbesondere dem Lastenfahrrad, zurückgelegt werden.

Ziel ist es, den Modal Split zugunsten des Radverkehrs auch im Bereich des Wirtschaftsverkehrs zu erhöhen, daher ist die Förderung von Unternehmen, die dieses Verkehrsmittel nutzen empfehlenswert.

Öffentlichkeitskampagnen, Förderungen und Beratung zur Finanzierung kann Gewerbetreibende motivieren für kürzere Distanzen innerhalb der Kreisgrenzen vorzugsweise das Fahrrad zu nutzen. Die zunehmende Beliebtheit von E-Bikes und Pedelecs fördert diese Entwicklung. Schon jetzt setzen zum Beispiel die Deutsche Post oder auch Amazon vielerorts auf das Fahrrad als Verkehrsmittel. Die Stadt Karlsruhe versendet zudem neu ausgestellte Ausweise per Fahrradkurier (Startup-Insider 2018).

7.5.8 Hinweise zu Kommunikation und Marketing

Neben der reinen Verbesserung der Infrastruktur sollten wiederkehrende Kampagnen in Print- und Onlinemedien, Social Media und auf der eigenen Internetplattform geplant werden. Weitere Möglichkeiten sind eine aktive Kooperation mit Schulen und Unternehmen, um Vorzüge des Radfahrens deutlich zu machen. Ziel dieser Maßnahme ist es, das Bewusstsein der Bevölkerung für die Vorteile des Radfahrens zu steigern und mehr Personen auf das Rad zu bringen. Im Zuge der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist es wichtig, den fortlaufenden Prozess und die Entwicklung der Radinfrastruktur öffentlichkeitswirksam darzustellen. Das zeigt den Bewohner*innen des Kreises Höxters, dass das Konzept umgesetzt und die verantwortlichen Planer*innen die Maßnahmen umsetzen.

Dazu gehören ebenfalls jährliche Veranstaltungen wie z.B. Fahrradkonferenzen, auf denen aktuelle Themen der Nahmobilität und die Umsetzung des Konzeptes vorgestellt und evaluiert werden. So können Maßnahmen auch an sich veränderte Rahmenbedingungen angepasst und optimal umgesetzt werden.

In fortwährenden Beteiligungsformaten, die die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes begleiten wird das Bewusstsein dafür gestärkt. Eine umfassende Kommunikationsstrategie zwischen dem Kreis und den Städten sowie zwischen den Städten untereinander sorgt dafür, dass Maßnahmen effizienter umgesetzt werden. Die Außenwahrnehmung bezüglich der Umsetzung ist ein weiterer Baustein in der Akzeptanz eines solchen großen Projektes durch die Bevölkerung.

7.5.9 Radverkehrsbeauftragte*r

Nachdem das Radwegekonzept erarbeitet und in den zuständigen Gremien erfolgreich verabschiedet wurde, beginnt die Umsetzung der Maßnahmen. Damit die Umsetzung erfolgreich stattfinden kann ist es sinnvoll, mindestens eine zentrale Ansprechperson innerhalb der jeweiligen Stadtverwaltung zu nennen, die für das Monitoring verantwortlich ist. Dies kann ein*e offizielle*r Radverkehrsbeauftragte*r oder eine Person innerhalb des Stadtplanungs- oder Tiefbauamtes sein. Ein ehemaliges Mitglied des Arbeitskreises (vgl. Kapitel 6.1) kann hierfür eine gute Besetzung sein. Wichtig ist es, dass die Person eine Konstante in der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes darstellt und sich fortwährend mit dem Projekt beschäftigt.

Wenn die Ansprechpersonen bekannt sind, können sich die Planer*innen im Kreisgebiet untereinander gezielt austauschen. Die Zusammenarbeit zwischen der Kreisverwaltung, Straßen.NRW und den Städten wird effizienter und erfolgreicher. Für ein erfolgreiches Monitoring und Controlling sollten sich die zuständigen Personen der Städte und der Kreisverwaltung in regelmäßigen Abständen, beispielsweise halbjährlich, zusammensetzen und das weitere Vorgehen besprechen.

7.5.10 Multimodale Verknüpfungspunkte

Multimodale Verknüpfungspunkte sind zentrale Orte, an denen verschiedene Verkehrsträger nahtlos miteinander verbunden werden, und spielen eine wichtige Rolle in der nachhaltigen Mobilität. Sie ermöglichen eine flexible und effiziente Fortbewegung, reduzieren die Abhängigkeit vom eigenen Auto und tragen zur Reduzierung von Verkehrsbelastungen und Luftverschmutzung bei. Besonders für den Radverkehr sind sie relevant, da sie Radfahrer*innen ermöglichen, ihr Fahrrad bequem mit anderen Verkehrsmitteln zu kombinieren, was die Gesundheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung fördert. Um multimodale Verknüpfungspunkte effektiv zu installieren, sollten zunächst die Bedürfnisse der verschiedenen Verkehrsteilnehmer*innen analysiert werden, geeignete Standorte ausgewählt und die Punkte mit klaren Beschilderungen, ausreichenden Fahrradparkplätzen und komfortablen Umsteigemöglichkeiten ausgestattet werden. Damit der Zugang erleichtert und die Hemmnisse gesenkt werden, spielt das Abstellen des Fahrrads an einer Bushaltestelle, einem Bahnhof oder einem Park-and-Ride-Platz eine Rolle, um anschließend mit öffentlichen Verkehrsmitteln weiterzureisen. Ebenso können Fahrradverleihsysteme oder Fahrradparkplätze an Verknüpfungspunkten den Zugang zum Radverkehr erleichtern.

Insgesamt bieten multimodale Verknüpfungspunkte eine innovative und nachhaltige Lösung, um die Mobilität in städtischen und ländlichen Gebieten zu verbessern und den Radverkehr als integralen Bestandteil eines umweltfreundlichen Verkehrssystems zu etablieren.

Innerhalb der Bike & Ride-Analyse wurde ein besonderes Augenmerk auf die Bahnhöfe und Busbahnhöfe gelegt. Diese sind essenziell für die Förderung der Intermodalität. Weitere multimodale Verknüpfungspunkte sind möglich und sollten im Anschluss an den Ausbau der betrachteten Bike & Ride-Anlagen geprüft werden.

8 Förderung und Finanzierung

Auf dem [Mobilitätsforum Bund](#) informiert die Förderfibel über die aktuellen Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes und der Länder zum Radverkehr.

Die Förderfibel soll es Verwaltungen und der interessierten Öffentlichkeit ermöglichen, sich konkret in Bezug auf ihr Bundesland und ihre Situation zu informieren. Sie gibt eine Übersicht über die bestehenden Fördermöglichkeiten des Bundes, der Länder und der europäischen Union.

Eine weitere Möglichkeit des Bundes, sich zu Förderprogrammen zu informieren ist die [Förderdatenbank](#) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz. In dieser werden Informationen zu Förderprogrammen des Bundes, der Länder und der Europäischen Union zusammengetragen.

So soll es Verwaltungen und der interessierten Öffentlichkeit ermöglicht werden, sich konkret in Bezug auf ihr Bundesland und ihre Situation zu informieren. Sie gibt eine Übersicht über die bestehenden Fördermöglichkeiten. Details einer konkreten Förderung sind dann im Dialog mit der jeweils benannten Förderstelle zu klären.

Entscheidend für eine erfolgreiche Förderstrategie ist auch die offene Zusammenarbeit der Akteure, um fachliche, organisatorische und finanzielle Ressourcen zu bündeln. Die Bildung von Akteursnetzwerken erscheint insbesondere auf der regionalen Ebene ein erfolgversprechender Ansatz zu sein, da in diesem Rahmen vielfach vergleichbare Rahmenbedingungen und Problemlagen anzutreffen sind. Der regelmäßige Austausch der **Rad- und Fußverkehrsbeauftragten** ermöglicht neben einem aktuellen Wissenstransfer auch die Abstimmung gemeindeübergreifender Strategieansätze.

8.1 Fördermittel des Landes Nordrhein-Westfalen

Das Land Nordrhein-Westfalen unterstützt die Finanzierung von Maßnahmen und Projekten zur Stärkung der Nahmobilität. Für nordrhein-westfälische Kommunen sind fünf Programme relevant, die nachfolgend kurz beschrieben werden:

- Nahmobilitätsprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen
- Förderung des kommunalen Straßenbaus
- Förderung von Wirtschaftswegen
- Land als Baulastträger
- Städtebauförderung

Die Förderrichtlinie Nahmobilität ist dabei das wesentliche Förderinstrument des Landes zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs.

8.1.1 Nahmobilitätsprogramm

Die Förderung kommunaler Maßnahmen der Nahmobilität findet nach den Förderrichtlinien Nahmobilität (FöRi-Nah) des Landes Nordrhein-Westfalen statt. Dazu wird das Programm jährlich neu aufgestellt. (FaNaG).

Das Land Nordrhein-Westfalen fördert dabei Investitionen und Planungen, Service, Kommunikation und Information zur Verbesserung des nicht motorisierten Individualverkehrs (Nahmobilität) in den Gemeinden. Eine Förderung ist möglich für

- Radverkehrsanlagen,
- Fußverkehrsanlagen,
- Fahrradstationen,
- Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum inklusive Ladestationen für Elektrofahrräder und
- Sonstige Maßnahmen wie Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Nahmobilität, Modal-Split-Erhebungen und Dauerzählstellen für den Radverkehr.

Die Bagatellgrenze liegt bei 20.000 Euro bei Investitionen und 5.000 Euro für Fahrradabstellanlagen, Vorhaben zur Erfassung des Zustandes der Radverkehrsnetze und sonstige Maßnahmen. Die Zuwendungen werden als Projektzuschuss gewährt. Der Eigenanteil liegt bei 10% der zuwendungsfähigen Ausgaben.

Antragsberechtigt sind Gemeinden und Gemeindeverbände. Die Förderung von Projekten kann bei der [Bezirksregierung Detmold](#) beantragt werden. Weiterführende Informationen und Kontakt sind unter folgenden Link zu finden: [Förderdatenbank](#)

8.1.2 Förderung des kommunalen Straßenbaus

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse von verkehrswichtigen Straßen in kommunaler Baulast können auf Basis der Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau (FöRi-KomStra) gefördert werden.

Relevant für den Radverkehr sind dabei besonders die Möglichkeiten zur Förderung von:

- Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (d.h. Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit)
- Grundhafte Erneuerung verkehrswichtiger Straßen
- Verkehrsleitsysteme
- Kreuzungsmaßnahmen für Eisenbahnstrecken und Wasserstraßen nach §12 EKrG und WaStrG
- Rad-/Gehwege im Zusammenhang mit dem Um- und Ausbau verkehrswichtiger Straßen
- Bei den Bauvorhaben muss es sich um Investitionen handeln, Unterhaltung und Instandsetzung sind von der Förderung ausgeschlossen. Die Bagatellgrenze liegt bei 200.000€, mit gesenkten Grenzen für Kreuzungsmaßnahmen nach §§ 3,13 EKrG, Maßnahmen an Straßenkreuzungen mit anderen Baulastträgern und bei den nicht zur Fahrbahn gehörenden Bestandteilen des Straßenkörpers im Zuge von Ortsdurchfahrten bei geteilter Baulast.

Die Förderung von Projekten kann bei der [Bezirksregierung Detmold](#) beantragt werden (Bezirksregierung Detmold 2023a)

8.1.3 Förderung von Wirtschaftswegen

Für Kommunen und Städte mit unter 10.000 Einwohner*innen im ländlichen Raum gewährt das Ministerium für Landwirtschaft und Verbraucherschutz Fördermittel für die nachhaltige Modernisierung zentraler ländlicher Infrastruktur auf der Grundlage geförderter oder durch die Bewilligungsbehörde anerkannter ländlicher Wegenetzkonzepte. Grundlage ist die Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung einer nachhaltigen Modernisierung ländlicher Infrastruktur (FÖRL-Wirtschaftswege).

Zuwendungsfähig sind Ausgaben für

- den Ausbau und die Befestigung vorhandener, bisher nicht oder nicht ausreichend befestigter Wirtschaftswegen, die dem land- und forstwirtschaftlichen Verkehr und dem eingeschränkten KFZ-Verkehr sowie dem überregionalen Radverkehr oder der Sicherstellung land- und forstwirtschaftlicher Verbindungen oder der Erschließung ganzer Bewirtschaftungsblöcke dienen,
- erforderliche bauliche Anlagen wie Durchlässe oder Brücken als Bestandteil der Wegebaumaßnahme sowie
- den Neubau befestigter Verbindungs- oder Wirtschaftswegen (nur Lückenschlüsse)
- erforderliche Kompensationsmaßnahmen des Naturschutzes. Als nicht ausreichend befestigte Wege gelten diejenigen Wege, die der Belastung durch heute gebräuchliche land- oder forstwirtschaftliche Maschinen und Transportfahrzeuge nicht mehr gewachsen sind. Die Art der Befestigung ist dabei unerheblich, maßgeblich für die Tragfähigkeit der Befestigung ist vielmehr der Wegeunterbau.

Zu den zuwendungsfähigen Gesamtausgaben zählen die Baukosten und die Baunebenkosten.

- Die Höhe der Zuwendung beträgt je Vorhaben 60 Prozent der zuwendungsfähigen Ausgaben, maximal jedoch 500.000 Euro.

Die Förderung von Projekten kann bei der [Bezirksregierung Detmold](#) beantragt werden (Bezirksregierung Detmold 2023b).

8.1.4 Land als Baulastträger

Geh- und Radwegbau ist grundsätzlich die Aufgabe des Straßenbaulastträgers. Für Landesstraßen liegt diese Straßenbaulast beim Land Nordrhein-Westfalen. Im Rahmen des Radwegeprogramms 2023 wurden 109 km mehr Radwege an Landstraßen im Bundesland gebaut, mit einem finanziellen Volumen von 27 Mio. Euro (MHKBD; MUNV NRW 2023b).

8.1.5 Städtebauförderung

Mit der Neufassung der Städtebauförderrichtlinie Nordrhein-Westfalen 2023 wurden Maßnahmen förderbar, die einen städtebaulichen Beitrag zur Stärkung der Nahmobilität leisten. Dies zielt besonders auf eine qualitative Aufwertung freiwerdender Flächen im Straßenraum ab.

Eine Aufnahme in das Städtebauförderprogramm kann nur dann stattfinden, wenn die Förderung mindestens 50.000 Euro beträgt. Die Höhe der Förderung beträgt grundsätzlich 60 % der förderbaren Ausgaben. Abhängig von der Höhe der Arbeitslosigkeit und der finanziellen Lage der Gemeinde kann es Zu- und Abschläge von je 10 Prozent geben.

Projektanträge können ausschließlich von Kommunen bei der Bezirksregierung Detmold eingereicht werden (Bezirksregierung Detmold 2023c; MHKBD 2024).

8.1.6 Bürgerradwege

Kommunen können Radwegprojekte entlang von Landesstraßen im **Regionalratsprogramm** der Bezirksregierung Detmold anmelden. Die Eingaben werden an den Landesbetrieb Straßenbau NRW mit samt weiteren Erläuterungen weitergeben. Anschließend erfolgt eine Priorisierung.

Alternativ können **Bürgerradwege** geplant werden, bei denen das Land einen Teil der Kosten übernimmt. Hierbei spielen die Bevölkerung und Initiativen eine wichtige Rolle, da sie zusammen mit den Kommunen die Radwege selbst planen, den Grunderwerb organisieren und anschließend selbst bauen. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert diese Vorgehensweise aktuell mit 90 Euro/m². Die zuständigen Personen sollten sich an die Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift wenden, um zu prüfen, ob ihr Vorschlag unterstützt wird. Eine Verwaltungsvereinbarung zwischen der Kommune und der Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift muss abgeschlossen werden.

Die Finanzierung von Radwegen durch den Bund bzw. das Land ist möglich, wenn kein straßenbegleitender Radweg entlang der Bundes-/Landesstraße gebaut werden kann. Es müssen bestimmte Kriterien erfüllt sein und eine Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau erfolgen.

Weitere Informationen können bei den zuständigen Radverkehrsbeauftragten von Straßenbau NRW angefragt werden oder unter „Bürgerradwege“ eingeholt werden.

8.2 Förderung auf Bundesebene

Der Bund stellt mit der Verlängerung des **Förderprogramms "Stadt und Land"** bis 2028 weitere 805 Millionen Euro für den Ausbau der Infrastruktur für den Radverkehr in Deutschland zur Verfügung (BMDV 2023). Rund 122 Millionen Euro davon kommen Projekten in Nordrhein-Westfalen zugute (VV SP "S&L"). Es ist Bestandteil des Klimaschutzprogrammes 2030 der Bundesregierung und wird in Nordrhein-Westfalen als Sonderprogramm der Nahmobilitätsförderung organisiert. Mit dem Programm können insbesondere bauliche Maßnahmen zum Lückenschluss von Radwegen, Fahrradabstellanlagen sowie Radverkehrskonzepte von Kommunen und Land gefördert werden.

Besonders die hohen Fördersätze machen das Programm attraktiv. So werden Maßnahmen mit bis zu 90 Prozent der förderfähigen Kosten unterstützt, bei strukturschwachen Kommunen sogar bis 95 Prozent. Das Sonderprogramm erweitert die Fördertatbestände für den Radverkehr und umfasst neben dem Bau auch die erforderlichen externen Planungsleistungen (Bundesamt für Logistik und Mobilität 2023a). Förderungen sind beispielsweise möglich für:

- Neu-, Um- und Ausbau flächendeckender, möglichst getrennter und sicherer Radverkehrsnetze
- eigenständige Radwege
- Fahrradstraßen
- Radwegebrücken oder -unterführungen (inkl. Beleuchtung und Wegweisung)
- Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser
- Maßnahmen zur Optimierung des Verkehrsflusses für den Radverkehr wie getrennte Ampelphasen (Grünphasen)Erstellung von erforderlichen Radverkehrskonzepten zur Verknüpfung der einzelnen Verkehrsträge
- Lastenradverkehr
- Die Bagatellgrenze liegt bei 20.000 Euro, bei AGFS-Maßnahmen 5.000 Euro (Bundesamt für Logistik und Mobilität 2023b)
- Die Förderung des Sonderprogramms kann bei der [Bezirksregierung Detmold](#) beantragt werden.
- Für Bürgerradwege können die Fördermöglichkeiten unter „Förderung und Finanzierung des Radverkehrs des [BMDV](#) eingesehen werden.
-

Eine weitere wichtige Fördermöglichkeit auf Bundesebene ist die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, die „[Kommunalrichtlinie](#)“. Darin sind diverse Fördertatbestände für den Radverkehr enthalten. Die Übersicht des Förderkatalogs Nahmobilität (FöRi-Nah) aus dem Jahr 2024 ist abzurufen ([Weitere Infos](#)).

8.3 Bike+Ride-Offensive an Bahnhöfen

Das Kooperationsprojekt der DB-Station&Service AG und des Bundesumweltministeriums im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative unterstützt Kommunen dabei, neue Fahrradstellplätze an Bahnhöfen zu errichten. Ziel ist, die Bahnhöfe für den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad in Kombination mit der Nutzung der Bahn attraktiver zu machen. Gemeinsam mit dem Bundesumweltministerium und dem Projektträger Jülich wird im Zuge von sechs Ablaufschritten (Flächenklärung, Förderantragsvorbereitung, Förderantragsstellung, Förderbescheid, Montage, Inbetriebnahme) folgende Unterstützung angeboten:

- Stetige Prozessbegleitung
- Zentraler Ansprechpartner auf Seiten der DB (für alle Flächeneigentümer im Konzern)
- Durchführung und Koordination von Vor-Ort-Terminen einschließlich Beratung zu B+R am jeweiligen Standort
- Erstellung von Prüf- und Feinkonzepten
- Prüfung der DB-Flächen auf Verfügbarkeit (Klärung der technischen und wirtschaftlichen Verfügbarkeit mit sämtlichen relevanten Anlagenverantwortlichen, Eigentümern und sonstigen Stakeholdern)
- Ausstellung von Gestattungsverträgen auf Grundlage unseres mit dem deutschen Städtetag abgestimmten Standard-Gestattungsvertrags
- Hinweise und Unterstützung bei der Beantragung von Fördermitteln über die Kommunalrichtlinie des BMU
- Ausstellung eines mietkostenfreien Gestattungsvertrags
- Nutzung unserer eigens für Sie ausgeschrieben Rahmenverträge für Anlagentypen zu günstigen Konditionen

Der Zuschuss beträgt 70% der förderfähigen Gesamtausgaben. Weitere Informationen finden sich unter [Bike+Ride Deutsche Bahn](#)

9 Ergebnis

Der Kreis Höxter ist mit zehn Städten und ca. 142.000 Einwohner*innen der Kreis Nordrhein-Westfalens, der am geringsten besiedelt ist. Er wird geprägt durch die Weser im Osten und das Eggegebirge im Westen. Für den Kreis wurde von Herbst 2022 bis Sommer 2024 ein Radwegekonzept für den Alltagsradverkehr erstellt mit dem Ziel, Möglichkeiten und Wege aufzuzeigen, wie der Radverkehrsanteil unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit erhöht werden kann.

Für das Radwegekonzept wurde zunächst ein Netzentwurf entwickelt (s. Kapitel 4.2), auf dessen Grundlage eine Mängel- und Schwachstellenanalyse durchgeführt wurde (s. Kapitel 5). Dabei wurde der Bestand auf Mängel in der Oberflächenqualität, Markierung und Beschilderung untersucht. Es wurden Netzlücken und Gefahrenstellen ermittelt.

Aus den Ergebnissen der Mängel- und Schwachstellenanalyse wurden Maßnahmen abgeleitet, die den konkreten Handlungsbedarf zur Umsetzung des Konzepts beschreiben. Dabei handelt es sich um Maßnahmen zum Netzausbau des Radverkehrs wie etwa der Erneuerungen von Wegeoberflächen, der Ausweisung von Fahrradstraßen und dem Neubau von Geh- und Radwegen. Weitere übergreifende Maßnahmen (wie z.B. Zertifizierung fahrradfreundlicher Arbeitgeberstandorte) wurden ebenfalls formuliert, die umfassende Handlungsfelder abdecken und neben den infrastrukturellen Projekten einen großen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Einwohner*innen haben (s. Kapitel 7).

Aus dem Prüfnetz wurde ein Zielnetz entwickelt, das insgesamt etwa 1.300 km lang ist. Davon liegen circa 320 km auf dem Radnetz OWL und 348 km auf dem Radnetz NRW. Überschneidungen zwischen dem OWL-Netz und dem Radnetz NRW sind vorhanden. Zusätzlich läuft das Alltagsradverkehrsnetz auf 248 km des touristischen überregionalen Radnetzes.

Für den Kreis Höxter wurden 602 Maßnahmen in elf Maßnahmenkategorien identifiziert. 55 Maßnahmen sind von hoher Dringlichkeit, 245 Maßnahmen sind von mittlerer Dringlichkeit und 302 Maßnahmen sind von niedriger Dringlichkeit. Die 372 streckenbezogenen Maßnahmen erstrecken sich auf 297 km. Hinzu kommen 230 punktuelle Maßnahmen. Die streckenbezogenen Maßnahmen verteilen sich mit etwa 97 km auf kommunalen Straßen und Wegen, mit etwa 92 km auf Kreisstraßen, mit 90 km auf Landesstraßen und mit 16 km auf Bundesstraßen.

Innerhalb dieses Konzeptes wurden etwa 117 km Neubau geplant. Somit verlaufen 1.183 km auf einer bereits vorhandenen Infrastruktur.

Innerhalb dieser Maßnahmen können einzelne Pakete zusammengefasst werden, um Gefahrenstellen, wichtige Knotenpunkte oder Verbindungen zusammenhängend umzusetzen.

Die Maßnahmentabelle listet die entsprechenden Straßenbaulastträger (Gemeinde/Stadt, Kreis, Land oder Bund) auf und enthält eine Kostenabschätzung. Die Gesamtkosten belaufen sich auf etwa 162 Millionen Euro.

Das Radverkehrskonzept lässt sich nur in Zusammenarbeit mit den zuständigen Akteur*innen umsetzen: Die Projektbearbeitung wurde durch einen Arbeitskreis begleitet, der in fünf Sitzungen tagte. Darüber hinaus wurden die Maßnahmenentwürfe vor Ort mit den zehn Städten abgestimmt (s. Kapitel 6.3).

Die Hinweise und Wünsche der Bürger*innen wurden in zwei mehrwöchigen Onlinebeteiligungsphasen erfasst, bei denen die Teilnehmer*innen ihre Kritik und Vorschläge zur Mängel- und Schwachstellenanalyse sowie zum Maßnahmenentwurf äußern konnten. Diesen war jeweils eine Informationsveranstaltung vorgeschaltet, in der über die Inhalte und Ziele des Projekts berichtet und die Vorgehensweise bei der Beteiligung erläutert wurde (s. Kapitel 6.2).

Wesentliche Förderinstrumente des Bundes zur Stärkung des Radverkehrs sind das Programm [Stadt und Land](#) sowie die [Kommunalrichtlinie](#). Wesentliche Förderinstrumente des [Landes Nordrhein-Westfalen](#) sind das Nahmobilitätsprogramm und die Förderung des kommunalen Straßenbaus (s. Kapitel 8).

10 Literatur

Literaturverzeichnis

ADFC (2011a): Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen. Hg. v. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC). Bremen (Technische Richtlinien).

ADFC (2011b): Empfehlenswerte Fahrrad-Abstellanlagen. Anforderungen an Sicherheit und Gebrauchstauglichkeit. TR 6102. Hg. v. Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V. (ADFC). Bremen (Technische Richtlinien).

AGFS (2022): Unterwegs mit E-Bike, Pedelec, S-Pedelec oder E-Scooter? Wer darf eigentlich wo genau fahren? Hg. v. Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V. Köln. Online verfügbar unter https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Online_Flyer_Unterwegs_mit_E-Bike_Pedelec_S-Pedelec_E-Scooter.pdf, zuletzt geprüft am 22.01.2024.

AGFS (2023): Kommunale Stellplatzsatzung. Leitfaden Musterstellplatzsatzung NRW. 3. Aufl. Zukunftsnetz Mobilität NRW. Online verfügbar unter https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Service/Mediathek/Materialien%20der%20AGFS/Handlungsleitf%C3%A4den%20-%20Wissen%20f%C3%BCr%20Planer%20und%20Praktiker/NRW-Stellplatzsatzung/ZNM_NRW_Leitfaden_Stellplatzsatzung_2023.pdf, zuletzt geprüft am 31.01.2024.

Alrutz, Dankmar (2009): Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW, Verlag für neue Wissenschaft (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen / V, 184).

Baier, Reinhold; Engelen, Katja; Klemps-Kohnen, Alexandra; Reinartz, Angelika (2015): Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem "Shared Space"-Gedanken. Hannover, Bremen: Technische Informationsbibliothek u. Universitätsbibliothek; Fachverlag NW in der Carl Schünemann Verlag GmbH (Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen V, Verkehrstechnik, 251).

Bezirksregierung Detmold (2023a): Förderung kommunaler Straßenbau und Nahmobilität. Detmold. Online verfügbar unter <https://www.bezreg-detmold.nrw.de/wir-ueber-uns/organisationsstruktur/abteilung-2/dezernat-25/foerderung-kommunaler-strassenbau>, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

Bezirksregierung Detmold (2023b): Förderung von Wirtschaftswegen. Detmold. Online verfügbar unter <https://www.bezreg-detmold.nrw.de/wir-ueber-uns/organisationsstruktur/abteilung-3/dezernat-33/integrierte-laendliche-entwicklung-2>, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

Bezirksregierung Detmold (2023c): Städtebauförderung. Detmold. Online verfügbar unter <https://www.bezreg-detmold.nrw.de/wir-ueber-uns/organisationsstruktur/abteilung-3/dezernat-35/staedtebaufoerderung>, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

BMDV (2021): Pakt für Verkehrssicherheit. Sichere Mobilität - jeder trägt Verantwortung, alle machen mit. Bundesministerium für Digitales und Verkehr. Online verfügbar unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/pakt-fuer-verkehrssicherheit.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 13.02.2024.

BMDV (2023): Sonderprogramm „Stadt und Land“ – Finanzhilfen jetzt bis 2028 möglich. Wissing: Erfolgreiches Programm für besseren Radverkehr wird verlängert. Hg. v. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV). Online verfügbar unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/078-wissing-programm-fuer-besseren-radverkehr.html>, zuletzt geprüft am 05.12.2023.

BMVBS (2001): Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung, VwV-StVO, vom 2017. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Brand, Thorsten; Belz, Janina; Eggs, Johannes; Ermes, Bernd; Follmer, Robert; Gruschwitz, Dana et al. (2020): Mobilität in Deutschland - MiD. Regionalbericht Hessen. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Landes Hessen (FE-Nr. 70.904/15). Hg. v. infas, DLR, IVT und infas 360. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin, Wiesbaden. Online verfügbar unter https://www.nahmobil-hessen.de/wp-content/uploads/2020/05/Regionalbericht-Hessen_Studie-Mobilit%C3%A4t-in-Deutschland.pdf, zuletzt geprüft am 03.05.2022.

Bundesamt für Logistik und Mobilität (2023a): FAQ Sonderprogramm „Stadt und Land“. Online verfügbar unter https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/SuL_SP_SuL_FAQ_extern_28072023.pdf?__blob=publicationFile&v=1, zuletzt geprüft am 05.12.2023.

Bundesamt für Logistik und Mobilität (2023b): Förderfibel Sonderprogramm „Stadt und Land“. Online verfügbar unter https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/Sonderprogramm_stadt_und_land.html, zuletzt aktualisiert am 05.12.2023.

Destatis (2023): Unfallatlas. Hg. v. Destatis.

Deutscher Tourismusverband Service GmbH (DTV) (Hg.) (o. J.): Radnetz Deutschland. Online verfügbar unter <http://www.radnetz-deutschland.de/>, zuletzt geprüft am 11.11.2019.

FaNaG (09.11.2021): Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz des Landes Nordrhein-Westfalen. In: *Gesetz- und Verordnungsblatt* (79), S. 1189–1208. Online verfügbar unter https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_vbl_de-tail_text?anw_nr=6&vd_id=19903&ver=8&val=19903&sg=0&menu=0&vd_back=N.

FGSV (Hg.) (2002): Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen. Köln: FGSV-Verlag GmbH.

FGSV (2010): Empfehlungen für Radverkehrsanlagen - ERA: FGSV-Verlag GmbH.

Hartkopf, G. (2013): Richtlinien für die Anlage von Landstraßen. RAL. Köln: FGVS-Verl. (FGSV, 201).

Heinrichs, Eckhart; Frank, Scherbath; Sommer, Karsten (2016): Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen. Hg. v. Umweltbundesamt. Fachgebiet 3.1 Umwelt und Verkehr. Dessau. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/2546/publikationen/wirkungen_von_tempo_30_an_hauptstrassen.pdf, zuletzt geprüft am 20.01.2023.

Helmert (2018): Mobilitätsbefragung 2018. Zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in den Kreisen Paderborn und Höxter.

Kreis Höxter (2023): Kurzportrait des Kreises Höxter, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

MHKBD: Minister Krischer: Der Ausbau der Radwegeinfrastruktur ist eine zentrale Säule der Mobilitätswende. Verkehrsministerium investiert 43 Millionen Euro in den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Landesstraßen. Hg. v. Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. Online verfügbar unter <https://www.umwelt.nrw.de/presse/detail/minister-krischer-der-ausbau-der-radwegeinfrastruktur-ist-eine-zentrale-saeule-der-mobilitaetswende-1685428225>, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

MHKBD (2024): Programmaufruf zur Städtebauförderung des Landes Nordrhein-Westfalen und des Bundes für das Förderjahr 2024. Hg. v. Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. Online verfügbar unter https://www.mhkbd.nrw/system/files/media/document/file/2023-07-14-mhkbd-stadtebauforderung-24-aufruf-redaktionell-korrigiert_0.pdf, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

MUNV NRW (2023a): Radverkehrsnetz NRW. Unter Mitarbeit von IVV GmbH & Co. KG. Hg. v. Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr.

MUNV NRW (2023b): Radwegeprogramm 2023. Hg. v. Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen. Düsseldorf. Online verfügbar unter https://www.umwelt.nrw.de/fileadmin/redaktion/PDFs/Pressemitteilung/munv_29.05.2023_Radwegeprogramm_2023.pdf, zuletzt aktualisiert am 19.04.2023, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

MWIKE NRW (2020): Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen. LEP NRW.

Nobis, Claudia (2019a): Mobilität in Deutschland - MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Unter Mitarbeit von Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung, IVT Research GmbH und infas 360 GmbH. Hg. v. Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas). Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

Nobis, Claudia (2019b): Mobilität in Deutschland - MiD. Analysen zum Radverkehr und Fußverkehr. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Unter Mitarbeit von Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt, Institut für Verkehrsforschung, IVT Research GmbH und infas 360 GmbH. Hg. v. Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas). Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. Bonn, Berlin.

OstWestfalenLippe GmbH (Hg.) (2021): Radnetz OWL. Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalen-Lippe. Kurzbericht. Bielefeld. Online verfügbar unter https://www.urbanland-owl.de/fileadmin/user_upload/REGIONALE_Files/Radnetz_OWL/Radnetz_OWL_Kurzbericht_aktualisiert_10.03.2021.pdf, zuletzt geprüft am 21.02.2023.

OWL GmbH (2021): Radnetz OWL. Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe. Bericht und Anlage. Unter Mitarbeit von SHP Ingenieure. Hannover.

PASTA (2023): Transport & Health. How far do they link up in cities? Hg. v. Physical Activity Through Sustainable Transport Approaches. Online verfügbar unter https://www.pastaproject.eu/fileadmin/editor-upload/sitecontent/Publications/documents/AM_Factsheet_Overview.pdf, zuletzt geprüft am 30.01.2024.

radfahren.de (2022): Umstieg vom Auto auf das Fahrrad: Diese Punkte sollte man beachten. In: *BVA BikeMedia GmbH*, 15.03.2022. Online verfügbar unter <https://www.radfahren.de/allgemein/umstieg-vom-auto-aufs-fahrrad/>, zuletzt geprüft am 26.01.2023.

SHP Ingenieure (2021): RADNETZ OWL Regionales Alltagsradwegenetz OstWestfalenLippe. Kurzbericht. Hg. v. OstWestfalenLippe GmbH und REGIONALE 2022. Bielefeld, Hannover.

sinus (2023): Fahrrad-Monitor 2023. Vollständiger Ergebnisbericht. Ergebnisse einer repräsentativen Online-Befragung. Online verfügbar unter https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrradmonitor-langfassung.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 22.01.2024.

Stadt Bad Driburg (2022): Radwegekonzept für den Alltagsverkehr in der Stadt Bad Driburg. Unter Mitarbeit von Jörg Felmeden, Luise Schmidt und Franz Stiegler. Hg. v. COOPERATIVE Infrastruktur und Umwelt. Kassel. Online verfügbar unter https://www.bad-driburg.de/weblication/grid5/tmpHTTP/_download_1613129889d84f9ff228b734ebde46ec/ANL_1_2022-07_RVK_Bad-Driburg-Bericht-1.pdf, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

Startup-Insider (2018): Fahrradkuriere und Lieferdienste. Hg. v. Startup-Insider. Online verfügbar unter <https://www.startup-insider.com/article/voll-in-fahrt-fahrradkuriere-und-lieferdienste>.

Statista Research Department (2023): Absatz von E-Bikes in Deutschland von 2011 bis 2022. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/152721/umfrage/absatz-von-e-bikes-in-deutschland/>, zuletzt geprüft am 22.01.2024.

Statistisches Bundesamt (Destatis) (Hg.) (2023): Verkehrsunfälle. Kraftrad- und Fahrradunfälle im Straßenverkehr 2021. Wiesbaden. Online verfügbar unter https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Verkehrsunfaelle/Publikationen/Downloads-Verkehrsunfaelle/unfaelle-zweirad-5462408217004.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt geprüft am 07.10.2023.

Statistisches Landesamt (2023): Kommunalprofil für kreisfreie Städte, Kreise und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen. Hg. v. Landesbetrieb IT.NRW, zuletzt aktualisiert am 29.03.2023, zuletzt geprüft am 20.12.2023.

Umweltbundesamt (2022): Spezifische Emissionen des Straßenverkehrs. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#minderungsziele-der-bundesregierung>, zuletzt aktualisiert am 26.01.2023, zuletzt geprüft am 26.01.2023.

VV SP "S&L" (22.12.2020): Verwaltungsvereinbarung Sonderprogramm „Stadt und Land“.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hg.) (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen. 3. Aufl.
Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.



Radverkehrskonzept für den
Alltagsradverkehr
im Kreis Höxter

Anhang zu Teil A

April 2024

Inhaltsverzeichnis Anhang A

11.1 Maßnahmenkatalog nach Stadt

11.1.1 Bad Driburg.....	94
11.1.2 Beverungen.....	97
11.1.3 Borgentreich.....	99
11.1.4 Brakel.....	103
11.1.5 Höxter.....	106
11.1.6 Marienmünster.....	111
11.1.7 Nieheim.....	113
11.1.8 Steinheim.....	115
11.1.9 Warburg.....	117
11.1.10 Willebadessen.....	119

Maßnahmenkatalog nach Baulastträger

11.1.11 Bund.....	122
11.1.12 Land.....	124
11.1.13 Kreis.....	130
11.1.14 Kommune.....	136

11.2 Maßnahmenkarten.....142

11.2.1 Bad Driburg.....	143
11.2.2 Beverungen.....	144
11.2.3 Borgentreich.....	145
11.2.4 Brakel.....	146
11.2.5 Höxter.....	147
11.2.6 Marienmünster.....	148
11.2.7 Nieheim.....	149
11.2.8 Steinheim.....	150
11.2.9 Warburg.....	151
11.3.10 Willebadessen.....	152

11.3 Maßnahmensteckbriefe.....	153
11.3.1 Bad Driburg.....	154
11.3.2 Beverungen.....	167
11.3.3 Borgentreich.....	176
11.3.4 Brakel.....	193
11.3.5 Höxter.....	203
11.3.6 Marienmünster.....	215
11.3.7 Nieheim.....	225
11.3.8 Steinheim.....	229
11.3.9 Warburg.....	240
11.3.10 Willebadessen.....	259

11.1 Maßnahmenkatalog

Auf folgenden Seiten werden in tabellarischer Form sowohl nach Stadt als auch nach Baulastträger sämtliche Maßnahmen des Konzeptes aufgelistet. Innerhalb dessen sind die Maßnahmen nach ihrer Dringlichkeit sortiert. Die jeweilige Verortung der Maßnahme kann im Kapitel 11.2 entnommen werden.

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Bad Driburg																		
1	Q10	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	B64	getrennte Querung		8.278	3	3	3	3	12	hohe	Bund	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
2	Q12	Querungshilfe	Bad Driburg	Dringenberg/Neuenheerse	L954	getrennte Querung		3.979	3	3	3	3	12	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
3	Q15	Querungshilfe	Bad Driburg	Neuenheerse	L828	getrennte Querung		3.085	3	3	3	3	12	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
4	Q71	Querungshilfe	Bad Driburg	Herste	B64	getrennte Querung	Querung einer übergeordneten Straße, bei Umbau B64 Unterführung mitdenken	8.278	3	3	3	3	12	hohe	Bund	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
5	N10	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	L954	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, westlich der Fahrbahn	3.979	3	2	3	3	11	hohe	Land	332	270.700	aus RVK Bad Driburg
6	N19	Neubau	Bad Driburg	Bad Driburg	Konrad-Adenauer-Ring	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	10.134	3	2	3	3	11	hohe	Land	607	334.000	aus RVK Bad Driburg
7	N94	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	L828	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Planung Bad Driburg	3.489	3	2	3	3	11	hohe	Land	3778	4.057.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
8	Q13	Querungshilfe	Bad Driburg	Neuenheerse	L954	getrennte Querung		3.979	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
9	Q14	Querungshilfe	Bad Driburg	Neuenheerse	L828	getrennte Querung		3.085	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
10	Q6	Querungshilfe	Bad Driburg	Reelsen	L954	getrennte Querung		5.692	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
11	Q7	Querungshilfe	Bad Driburg	Reelsen	L954	getrennte Querung		5.692	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
12	N23	Neubau	Bad Driburg	Reelsen	L954	Geh- und Radweg gemeinsam		5.692	3	1	3	3	10	hohe	Land	343	279.200	aus RVK Bad Driburg
13	O39	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Bad Driburg	Donhausen	Erneuerung Asphaltdecke		8.278	3	3	2	2	10	hohe	Kommune	169	80.300	aus RVK Bad Driburg
14	O43	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Herste	Radweg entlang B64	Erneuerung Asphaltdecke		8.278	3	3	2	2	10	hohe	Bund	860	283.800	aus RVK Bad Driburg
15	N7	Neubau	Bad Driburg	Reelsen	L954	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, westlich der Fahrbahn	5.692	3	1	3	2	9	mittlere	Land	1648	1.341.100	über 10m
16	O44	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Bad Driburg	Konrad-Adenauer-Ring	Erneuerung Asphaltdecke		9.897	3	2	2	2	9	mittlere	Bund	391	129.000	
17	W27	Wegeverbreiterung	Bad Driburg	Bad Driburg	B64	um 0,3m verbreitern	Anschluss an vorhandene Radwege	8.278	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	325	29.800	
18	W39	Wegeverbreiterung	Bad Driburg	Herste	B64	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	8.278	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	223	48.300	aus RVK Bad Driburg
19	WF53	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Neuenheerse	Klusstraße	bauliche Maßnahme	Mittelinsel	3.979	3	3	2	1	9	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
20	N96	Neubau	Bad Driburg	Langeland	L755	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	2.086	2	2	2	2	8	mittlere	Land	279	228.200	
21	Q3	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	L755			2.086	2	2	2	2	8	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
22	Q37	Querungshilfe	Bad Driburg	Langeland	L755			2.086	2	2	2	2	8	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
23	Q51	Querungshilfe	Bad Driburg	Siebenstern	L820			1.660	2	2	2	2	8	mittlere	Land	Punkt	44.000	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
24	G42	Geschwindigkeitsreduzierung	Bad Driburg	Erpentrup	Am Breitenbach	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.086	2	2	2	1	7	mittlere	Kreis	221	1.000	4x VZ 274-30, Versatzungen
25	G71	Geschwindigkeitsreduzierung	Bad Driburg	Alhausen	Auf der Thingsstätte	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	380	500	aus RVK Bad Driburg
26	N13	Neubau	Bad Driburg	Alhausen	K9	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, östlich der Fahrbahn	1.849	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	131	106.600	aus RVK Bad Driburg
27	N18	Neubau	Bad Driburg	Dringenberg/Neuenheerse	L953	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr nördlich der Fahrbahn	874	1	3	1	2	7	mittlere	Land	990	812.000	aus RVK Bad Driburg
28	N26	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	Paderborner Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	104	84.700	aus RVK Bad Driburg
29	N55	Neubau	Bad Driburg	Dringenberg	Wirtschaftsweg	Brückenneubau	bisherige Brücke zu schmal, Weg senkt sich ab und wird bei Regen überflutet		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune		648.000	aus RVK Bad Driburg
30	N6	Neubau	Bad Driburg	Bad Hermannsborn	K9	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	1.849	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	2355	1.932.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
31	N8	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	K13	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn		1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	451	366.300	aus RVK Bad Driburg
32	O5	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Dringenberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	besonders Seitenränder		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	1067	352.100	aus RVK Bad Driburg
33	O8	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Dringenberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	1796	592.700	aus RVK Bad Driburg
34	Q16	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	Lange Straße				1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	Punkt	27.000	aus RVK Bad Driburg

ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Bad Driburg																	
35	Q20	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	Konrad-Adenauer-Ring	Südliche Querungshilfe ausbauen, sodass ohne Absteigen gequert werden kann		1	3	1	2	7	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
36	WF10	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Neuenheerse	K13	bauliche Maßnahme	Mittelinsel, Fahrbahnmitbenutzung zu Wirtschaftsweg	1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
37	F3	Fahrradstraße	Bad Driburg	Bad Driburg	Dringenberger Straße	Fahrradstraße	PKW und Bürgerbus zugelassen im Zweirichtungsverkehr	1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	335	37.200	aus RVK Bad Driburg
38	F6	Fahrradstraße	Bad Driburg	Bad Driburg	Sulburring	Fahrradstraße	PKW und Bürgerbus zugelassen im Zweirichtungsverkehr	1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	1239	64.400	aus RVK Bad Driburg
39	N28	Neubau	Bad Driburg	Pömbesen	L952	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, westlich der Fahrbahn	733	1	2	1	6	niedrige	Land	162	133.000	aus RVK Bad Driburg
40	N33	Neubau	Bad Driburg	Alhausen	K18	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	1.937	2	1	2	6	niedrige	Kreis	27	22.000	aus RVK Bad Driburg
41	N38	Neubau	Bad Driburg	Reelsen	K9	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	1.136	2	1	2	6	niedrige	Kreis	903	734.800	aus RVK Bad Driburg
42	N52	Neubau	Bad Driburg	Alhausen	K18	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur, alternativ ggf. Mischverkehr bei 50 km/h möglich	1.937	2	1	2	6	niedrige	Kreis	1435	1.549.200	aus RVK Bad Driburg
43	N90	Neubau	Bad Driburg	Langeland	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr entlang der Bahn	1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	297	229.500	aus RVK Bad Driburg
44	O60	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Herste	Geh- und Radweg gemeinsam	Erneuerung Asphaltdecke	Aufarbeitung der Asphaltdecke	1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	958	455.200	aus RVK Bad Driburg
45	Q1	Querungshilfe	Bad Driburg	Alhausen	K18	gemeinsame Querung		1.937	2	1	2	6	niedrige	Kreis	Punkt	27.000	aus RVK Bad Driburg
46	Q17	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	Dringenberger Straße	Querungshilfe mit Aufstellfläche für von Norden kommende Radfahrende	Hohe Priorität	1	2	1	2	6	niedrige	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
47	Q47	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	Ringstraße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	2.086	2	1	2	6	niedrige	Land	Punkt	39.800	aus RVK Bad Driburg
48	Q48	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	Ringstraße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	2.086	2	1	2	6	niedrige	Land	Punkt	4.300	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
49	Q75	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	L954/L755	getrennte Querung		2.086	2	1	2	6	niedrige	Land	Punkt	44.000	bebautes Gebiet plus Beschilderung 2x VZ 240
50	WF12	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Bad Driburg	Lange Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu verkehrsberuhigter Bereich	1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	5.500	aus RVK Bad Driburg
51	WF38	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Pömbesen	Nieheimer Straße	bauliche Maßnahme	Mittelinsel	733	1	2	2	6	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
52	WF50	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Langeland	L755	bauliche Maßnahme	Von Mischverkehr zu gemeinsamer Geh- und Radweg mit Mittelinsel	2.086	2	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
53	WF54	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Neuenheerse	Stiftstraße	bauliche Maßnahme		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	8.000	2x VZ 274-30
54	N16	Neubau	Bad Driburg	Pömbesen	L952	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	733	1	1	2	5	niedrige	Land	989	812.000	aus RVK Bad Driburg
55	O1	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Alhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke		1.937	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1658	331.600	aus RVK Bad Driburg
56	O10	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Pömbesen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	717	236.600	aus RVK Bad Driburg
57	O4	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Langeland	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Überprüfen: Oberflächenenerneuerung auf ganzer Strecke	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1394	459.700	aus RVK Bad Driburg
58	O42	Oberflächenenerneuerung	Bad Driburg	Langeland	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Überprüfen: Oberflächenenerneuerung auf ganzer Strecke	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1061	350.100	aus RVK Bad Driburg
59	W31	Wegeverbreiterung	Bad Driburg	Erpentrup	L755	Verbreiterung plus Erneuerung Asphalt		1	2	1	1	5	niedrige	Land	468	42.900	um 0,5

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten		
Bad Driburg																				
60	WF16	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Bad Driburg	Sulburgring	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	8.000	aus RVK Bad Driburg		
61	WF18	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Alhausen	Reelser Straße	bauliche Maßnahme	Anpassung Mittelinsel		1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil		
62	WF29	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Erpentrup	Ringstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.086	2	1	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	1.300	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil		
63	WF36	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Erpentrup	Am Breitenbach	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.300	aus RVK Bad Driburg		
64	H2	Hindernisentfernung	Bad Driburg	Bad Driburg	Weg durch Stadtpark	Entfernung Poller			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	100	aus RVK Bad Driburg		
65	N11	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	K13	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr nördlich der Fahrbahn	515	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1274	1.037.000	aus RVK Bad Driburg		
66	N17	Neubau	Bad Driburg	Pömbesen	K9	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, westlich der Fahrbahn		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	713	580.400	aus RVK Bad Driburg		
67	N2	Neubau	Bad Driburg	Kühlsen/Dringenberg	K52	Geh- und Radweg gemeinsam	Straße soll 2026 erneuert werden	219	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1313	1.071.400	aus RVK Bad Driburg		
68	O6	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Alhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1826	602.600	aus RVK Bad Driburg		
69	O7	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Alhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1380	455.400			
70	Q4	Querungshilfe	Bad Driburg	Kühlsen	K13	gemeinsame Querung		515	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	27.000	aus RVK Bad Driburg		
71	WF17	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Kühlsen	Kühler Dorfstraße	bauliche Maßnahme	Mittelinsel, von gemeinsamen Geh- und Radweg zu Mischverkehr	219	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg		
72	WF40	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Reelsen	Im Lerchenfeld	Mittelinsel	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg		
																	Summe Kommune	4.988.700		
																		Summe Kreis	7.717.100	
																		Summe Land	8.972.400	
																		Summe Bund	578.900	
																		Summe Gesamt	22.257.100	

ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Beverungen																		
1	G95	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Beverungen	Bahnhofstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	11.002	3	3	3	2	11	hohe	Bund	140	600	2x VZ 274-30, 2x VZ 278-30
2	W15	Wegeverbreiterung	Beverungen	Herstelle	L763	um 0.5m verbreitern	derzeit 2m, Versetzen der Leitplanke notwendig	1.819	2	3	3	3	11	hohe	Land	303	71.300	auf Brücke
3	AF5	Änderung Führungsform	Beverungen	Beverungen	Hersteller Straße	Radfahrstreifen	es entfallen auf beiden Seiten Parkflächen und ein Radfahrstreifen entsteht	4.663	3	3	2	2	10	hohe	Bund	149	2.900	8x Piktogramm Rad, 6x Pfeil gerade, 4x VZ 237
4	M4	Markierung	Beverungen	Beverungen	Herstellerstraße	Neuordnung Straßenquerschnitt	Neuordnung des Querschnitts, KFZ-Fahrstreifen bisher je 4m, Einrichtung eines baulich getrennten Radwegs oestlich	3.445	3	1	3	3	10	hohe	Bund	663	11.300	
5	WF20	Wechsel Führungsform	Beverungen	Beverungen	Dalhauser Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	5.777	3	3	3	1	10	hohe	Bund	Punkt	900	2 Piktogramme Rad, 1x Piktogramm Gehweg, 1x Piktogramm Pfeil, Schild nach vorne versetzen
6	G58	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Tietelsen	Brakeler Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.215	2	3	2	2	9	mittlere	Land	293	2.100	8x VZ 274-30
7	N79	Neubau	Beverungen	Tietelsen	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	1.484	2	1	3	3	9	mittlere	Land	2719	2.915.700	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
8	Q11	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	B83	Neuordnung des Querschnitts		3.445	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	36.500	2x VZ 205, Mittelinsel, 2x VZ 138 mit ZZ 1000-30, 2x VZ 240, 2x Piktogramm gemeinsamer Geh- und Radweg
9	Q59	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	Hersteller Straße	Anpassung Lichtsignalanlage, Markierungsarbeiten	Radverkehr aus Dalhauser Straße fährt auf aufgeweiteten Radaufstellstreifen, vorgeschaltete Ampel gibt Gehenden und Radfahrenden über die Hersteller Straße gleichzeitig Grün, auf einer Furt fährt das Rad bis zum gegenüberliegenden Radfahrstreifen	4.663	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	Punkt	800	Radverkehr aus Dalhauser Straße fährt auf aufgeweiteten Radaufstellstreifen, vorgeschaltete Ampel gibt Gehenden und Radfahrenden über die Hersteller Straße gleichzeitig Grün, auf einer 12 Furt fährt das Rad bis zum gegenüberliegenden Radfahrstreifen
10	AF29	Änderung Führungsform	Beverungen	Drenke	Höxterstraße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, Straßenbreite 7 m - 8 m	1.484	2	3	2	2	9	mittlere	Land	248	3.600	Markierung
11	G84	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Drenke	Beverunger Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	574	1.600	6x VZ 274-30
12	G103	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Beverungen	Zum Spring	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	125	600	2x VZ 274-30, 2x VZ 278-30
13	N36	Neubau	Beverungen	Haarbrück	L838	Geh- und Radweg gemeinsam	westlich	1.111	2	1	3	2	8	mittlere	Land	213	228.400	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
14	W32	Wegeverbreiterung	Beverungen	Beverungen	Zum Spring	um 0,5m verbreitern	Schutzstreifen zu schmal, daher südlichen Gehweg verbreitern		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	369	36.400	Markierung Schutzstreifen beidseitig entfernen, 2x Beschilderung Gehweg plus ZusatzVZ
15	G85	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Amelunxen	Neuer Weg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	944	1	3	2	2	8	mittlere	Land	296	500	7x VZ 274-30, 1x VZ 274-50 plus 2x Überholverbot
16	G80	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Amelunxen	Drenker Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	944	1	3	2	2	8	mittlere	Land	312	1.900	7x VZ 274-30
17	B27	Beschilderung	Beverungen	Tietelsen	L837	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.472	2	3	1	1	7	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
18	G26	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Wehrden	K56	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 70 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1632	1.100	4x VZ 274-50
19	O20	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Amelunxen	Wirtschaftsweg östlich des Bahnüberganges	Herstellung Wassergebundene Decke	aktuell Grasweg		1	1	2	3	7	mittlere	Kommune	552	298.100	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Beverungen																		
20	O26	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Tietelsen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und hohe Grasnarbe		1	1	2	3	7	mittlere	Kommune	734	348.800	2,5 m x 734 m Länge
21	O54	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Dalhausen	Meierbreite	Erneuerung Asphaltdecke	Straße in schlechtem Zustand		1	1	2	3	7	mittlere	Kommune	265	125.900	2,5 m breit
22	Q55	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	L838	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Wirtschaftsweg	1.111	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	2.400	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x RZ 306, 2x VZ 205, Aufmerksamkeitsfeld Rillen
23	Q70	Querungshilfe	Beverungen	Tietelsen	L890	Anbringung Verkehrszeichen	Wirtschaftsweg kreuzt L890	1.036	2	3	1	1	7	mittlere	Land	Punkt	500	2x VZ 138
24	W4	Wegeverbreiterung	Beverungen	Beverungen	Wirtschaftsweg	Brückenverbreiterung			1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	5	450.000	kleiner als 25 m
25	B13	Beschilderung	Beverungen	Dernke	Beverunger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
26	B29	Beschilderung	Beverungen	Beverungen	Hinterm Graben	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240
27	B39	Beschilderung	Beverungen	Beverungen	Rosenweg	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240
28	B41	Beschilderung	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	500	2x VZ 240
29	G96	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Jakobsberg	K44	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	567	1	1	3	1	6	niedrige	Kreis	346	1.700	5x VZ 274-50, 1x 278-50, 5x Ueberholverbod VZ 277
30	H8	Hindernisentfernung	Beverungen	Würgassen	Wortweg	Entfernung Poller			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	100	
31	H17	Hindernisentfernung	Beverungen	Beverungen	Wirtschaftsweg	Entfernung Poller			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	100	
32	MP6	Markierung	Beverungen	Drenke	Beverunger Straße	Piktogramme	um motorisierten Verkehr auf Radverkehr aufmerksam zu machen	944	1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil
33	MP8	Markierung	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Piktogramme	bei Ein- und Ausfahrt		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	900	4x Piktogramme Rad, 2x Pfeil
34	MP12	Markierung	Beverungen	Beverungen	Hinterm Graben	Radverkehrsfurt	Furtmarkierung und Piktogramme		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	6 m Furt, 2x Piktogramm Rad, 2x Pfeil gerade
35	O21	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Beverungen	Wirtschaftsweg	Herstellung Wassergebundene Decke			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	890	178.000	
36	O63	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Roggenthal	Wirtschaftsweg	Brückenerneuerung	Herstellung Asphaltdecke		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	23	7.500	
37	Q56	Querungshilfe	Beverungen	Drenke	L837	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	1.484	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	40.700	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
38	Q58	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Markierungsarbeiten	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	800	10m durchgezogene Linie plus 15qm rote Fläche, 1x Piktogramm Rad
39	WF2	Wechsel Führungsform	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Übergang zu und von vorhandenem Geh- und Radweg zum Mischverkehr Richtung Dalhauser Straße		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	1.200	10x 1,85 m rote Farbe, 2x10m Linienmarkierung, 1x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Pfeil
40	WF34	Wechsel Führungsform	Beverungen	Beverungen	Hinterm Graben	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	1.700	4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 1x VZ 239, 1x VZ 240 plus Ende ZZ 1012-31, ohne Mittelinsel
41	B38	Beschilderung	Beverungen	Amelunxen	Neuer Weg	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	944	1	2	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	1.000	2x VZ 138-10, 2x ZZ 100-32, 2x Piktogramm Rad
42	G101	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Beverungen	Industriestraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	748	1.100	4x VZ 274-30
43	H9	Hindernisentfernung	Beverungen	Dalhausen	Aulter Platz	Entfernung Umlaufsperr			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	
44	H15	Hindernisentfernung	Beverungen	Dalhausen	Wirtschaftsweg	Entfernung Umlaufsperr			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	
45	H19	Hindernisentfernung	Beverungen	Dalhausen	Aulter Platz	Entfernung Umlaufsperr			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	
46	Q8	Querungshilfe	Beverungen	Würgassen	Würgasser Straße	Bauliche Maßnahme	Ausbau Mittelinsel, Verlängern, farbliche Markierung und Beschilderung		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	36.900	Verlängerung Mittelinsel, 6x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 205
47	Q73	Querungshilfe	Beverungen	Haarbrück	L838	Anbringung Verkehrszeichen	Wirtschaftsweg trifft aus L838	1.111	2	1	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	2.700	3x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 1x VZ 240, 2x VZ 138, 2x 274.70, 2x 278

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Beverungen																			
48	WF5	Wechsel Führungsform	Beverungen	Haarbrück	Klingelburgstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr	1.111	2	1	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	1.300	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138	
49	W30	Wegeverbreiterung	Beverungen	Haarbrück	Klingelburgstraße	um 0,3m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	567	1	1	1	1	4	niedrige	Land	535	47.400	Verbreiterung mit Asphaltierung	
50	N80	Neubau	Beverungen	Amelunxen	K56	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	188	201.600	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
51	O27	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Wehrden	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	510	168.900		
52	O38	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Haarbrück	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	2074	985.600	2,5 m breit	
53	O46	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Jakobsberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1754	350.800		
54	O53	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Rothe	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	820	389.700		
55	Q19	Querungshilfe	Beverungen	Würgassen	Lauenförder Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Achtung kreuzende Radfahrer		1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	500	2x VZ 138	
																	Summe Kommune	3.350.100	
																		Summe Kreis	244.100
																		Summe Land	3.320.600
																		Summe Bund	53.000
																		Summe Gesamt	6.967.800

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Borgentreich																			
1	N34	Neubau	Borgentreich	Borgentreich	L953	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an Wirtschaftsweg	1.205	2	3	3	3	11	hohe	Land	3207	3.441.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
2	N53	Neubau	Borgentreich	Borgentreich	Mühlenberg, K30	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.846	3	2	3	3	11	hohe	Kommune	892	957.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb, östliche Seite	
3	N76	Neubau	Borgentreich	Rösebeck	L838	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an vorhandenen Radweg nach Warburg Daseburg	2.819	3	1	3	3	10	hohe	Land	551	591.300	Anschluss an vorhandenen Radweg, 2x Piktogramme Rad plus Furt	
4	G16	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natzungen	L953	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.205	2	3	2	2	9	mittlere	Land	575	2.500	10 VZ 274-30	
5	G19	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Borgholzer Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	3	3	2	9	mittlere	Kreis	204	1.300	4x VZ 274-38, 1x 278-30	
6	Q2	Querungshilfe	Borgentreich	Borgentreich	K37	Querung klassifizierte Straße	in Verbindung mit Neubau Geh- und Radweg, mit Mittelinsel	1.205	2	3	2	2	9	mittlere	Kreis	Punkt	35.000	Anpassung Mittelinsel	
7	Q5	Querungshilfe	Borgentreich	Borgholz	B241	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	ohne Mittelinsel	4.712	3	2	3	1	9	mittlere	Bund	Punkt	1.000	2x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil gerade, 2x VZ 274-50, 1x VZ 278-50	
8	G108	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Kreuztor	Tempo 30 km/h	Gehweg Radfahrer frei auf südliche Seite nicht möglich, da nicht durchgehend 2,5m		1	3	2	2	8	mittlere	Land	227	2.500	10 VZ 274-30	
9	G109	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Liebenauer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	514	1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	611	2.000	8x VZ 274-30	
10	G111	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Mühlenstr	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	438	1.300	5x VZ 274-30	
11	G15	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Rösebeck	L838	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.819	3	1	2	2	8	mittlere	Land	642	2.000	6x VZ 274-30	
12	G20	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Bergholzer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	265	1.500	6x VZ 274-30	
13	G24	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Rottheimer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	193	1.000	4x VZ-274-30	
14	G25	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Auenhauser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	125	1.500	6x VZ 274-30	
15	G29	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natzungen	Frohnhäuser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	593	1	3	2	2	8	mittlere	Land	404	1.300	4x VZ 274-30, 1x VZ 278-30	
16	G7	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Steinweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	109	1.000	4x VZ 274-30	
17	G8	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Bruchsweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	234	2.300	9x VZ 274-30	
18	WF42	Wechsel Führungsform	Borgentreich	Rösebeck	L838	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.819	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	2.300	5x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138, 1x VZ 240, 1x ZZ 1012-31, 1x VZ 239	
19	G106	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Schlangenweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	91	500	2x VZ 274-30	
20	G86	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Emmerkertorstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	485	1.500	6x VZ 274-30	
21	N14	Neubau	Borgentreich	Lütgeneder	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an Wirtschaftsweg und Querungshilfe an K21	762	1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	494	530.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
22	N20	Neubau	Borgentreich	Natingen	K40	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Wirtschaftsweg, noerdlich	500	1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	126	135.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
23	N25	Neubau	Borgentreich	Natzungen	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	700	1	2	2	2	7	mittlere	Land	2822	3.028.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
24	N44	Neubau	Borgentreich	Natingen	K40	Geh- und Radweg gemeinsam		500	1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	1353	1.451.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Borgentreich																		
25	N63	Neubau	Borgentreich	Rösebeck	K30	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.040	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	4382	4.702.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb plus Querungshilfe an K21
26	O35	Oberflächen-erneuerung	Borgentreich	Natingen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	1264	252.800	
27	W10	Wegeverbreiterung	Borgentreich	Borgentreich	B241	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	4.712	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	3812	1.125.300	unbebautes Gebiet
28	W42	Wegeverbreiterung	Borgentreich	Borgholz	B241	um 0,4m verbreitern	mit Anschluss an Wirtschaftsweg	4.712	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	505	149.100	unbebautes Gebiet, Radweg
29	W5	Wegeverbreiterung	Borgentreich	Borgentreich	K37	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	1.205	2	3	1	1	7	mittlere	Land	351	103.600	unbebautes Gebiet, Radweg
30	G11	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natzungen	Schlisstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	904	1	2	2	1	6	niedrige	Land	915	3.500	14x VZ 274-30
31	G119	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Großeneder	Eissener Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	304	3.000	12x VZ 274-30
32	G2	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Emmerkertorstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land	155	500	2x VZ 274-30
33	G9	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Lütgeneder	Lindenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	819	1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	247	500	2x VZ 274-30
34	H10	Hindernisentfernung	Borgentreich	Körbecke	Wirtschaftsweg	Entfernung Schranke	Notwendigkeit prüfen		1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	Punkt	300	
35	N15	Neubau	Borgentreich	Körbecke	K21	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	160	171.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb plus Querung K21
36	N42	Neubau	Borgentreich	Körbecke	K28	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	514	1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	2517	2.701.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb plus Wechsel der Fuehrungsform am Ortseingang
37	N45	Neubau	Borgentreich	Manrode	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	848	1	1	2	2	6	niedrige	Land	1805	1.936.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
38	O56	Oberflächen-erneuerung	Borgentreich	Lütgeneder	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	399	79.800	
39	Q45	Querungshilfe	Borgentreich	Borgentreich	Mühlenberg, K30	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Wirtschaftsweg mündet auf K30		1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	Punkt	1.100	2x zuzätzliches ZZ 1000-30, 2x VZ 205, 2x VZ 240, 1x Piktogramm Geh- und Radweg
40	Q76	Querungshilfe	Borgentreich	Natzungen	Frohnhauser Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Wirtschaftsweg mündet an L953	593	1	3	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10, 2 Piktogramme Rad, 2x Piktogramm Pfeil, Wartelinie 5 m
41	W47	Wegeverbreiterung	Borgentreich	Rösebeck	L828	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	2.819	3	1	1	1	6	niedrige	Land	434	128.100	unbebautes Gebiet, Radweg
42	AF2	Änderung Führungsform	Borgentreich	Lütgeneder	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	von Gehweg Radfahrer frei im Einrichtungsverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	819	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	166	500	2x VZ 240
43	G10	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Großeneder	Hauptstrasse	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	377	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	550	3.000	12x VZ 274-30
44	G107	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Lütgeneder	Daseburgerstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	682	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	374	500	2x VZ 274-30
45	G13	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Großeneder	Bohlenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	377	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	205	2.000	8x VZ 274-30
46	G14	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Mühlentor	Tempo 30 km/h	Gehweg Radfahrer frei auf südliche Seite nicht möglich, da nicht durchgehend 2,5m		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	902	2.500	10x VZ 274-30
47	G17	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Marktplatz	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	512	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	223	800	2x VZ 274-50, 1x VZ 278-50
48	G18	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Lange Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	512	1	1	2	1	5	niedrige	Land	464	1.500	6x VZ 274-30
49	G27	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Zum Burgtor	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	204	3.000	12x VZ 274-30
50	G28	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Rother Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	512	1	1	2	1	5	niedrige	Land	255	500	2x VZ 274-30
51	N22	Neubau	Borgentreich	Borgentreich	Alte Bundesstraße	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an Radweg B241		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1768	1.897.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
52	N30	Neubau	Borgentreich	Lütgeneder	Kreuzfeld	Geh- und Radweg gemeinsam	südlich, Anschluss an vorhandenen Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	822	882.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Borgentreich																		
53	N32	Neubau	Borgentreich	Manrode	Trendelburger Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	in Abstimmung mit dem Landkreis Kassel	848	1	1	1	2	5	niedrige	Land	322	345.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
54	N51	Neubau	Borgentreich	Lütgeneder	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	Übergang nach Warburg	682	1	1	1	2	5	niedrige	Kreis	1525	1.636.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
55	O59	Oberflächen-erneuerung	Borgentreich	Körbecke	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1128	536.000	
56	W8	Wegeverbreiterung	Borgentreich	Borgentreich	L763	um 0,6m verbreitern	Von 1,9m auf 2,5m	1.597	2	1	1	1	5	niedrige	Land	1184	349.500	unbebautes Gebiet, Radweg
57	W9	Wegeverbreiterung	Borgentreich	Borgentreich	L763	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	1.597	2	1	1	1	5	niedrige	Land	469	138.400	unbebautes Gebiet, Radweg
58	WF22	Wechsel Führungsform	Borgentreich	Lütgeneder	Lindenstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	von Gehweg Radfahrer frei zu Mischverkehr	819	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	2.200	6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 3x Piktogramm Pfeil , 2xVZ 138, 1x VZ 239
59	Q49	Querungshilfe	Borgentreich	Lütgeneder	Spielberg, K21	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	in Verbindung mit Neubau Geh- und Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	2.000	Sperrfläche und durchgezogene Linie öffnen, farbige Fläche, auf Neubau leiten
60	W6	Wegeverbreiterung	Borgentreich	Körbecke	L838	um 0,4m verbreitern	von 2,1m auf 2,5m	882	1	1	1	1	4	niedrige	Land	2167	639.700	unbebautes Gebiet, Radweg
																Summe Kommune	4.619.700	
																Summe Kreis	11.490.500	
																Summe Land	10.614.400	
																Summe Bund	1.275.400	
																Summe Gesamt	28.000.000	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Brakel																		
1	N31	Neubau	Brakel	Gehrden	B252	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, westliche Seite	6.175	3	3	3	3	12	hohe	Bund	150	161.000	Beschilderung, Asphaltsschicht breite 2,5 m, Grunderwerb
2	N92	Neubau	Brakel	Riesel	K50	Radweg	Aufteilung an Brücke muss neu gedacht und Geschwindigkeit weiter reduziert werden	5.730	3	3	3	3	12	hohe	Kreis	992	1.057.800	Neubau plus Geschwindigkeitsreduktion auf 50, 40qm rote Markierung, 4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138, 2x 50 VZ 274-50, 1x 278-50
3	WF56	Wechsel Führungsform	Brakel	Gehrden	B252	Anbringung Verkehrszeichen	in Verbindung mit Neubau Geh- und Radweg	6.175	3	3	3	3	12	hohe	Bund	Punkt	1.600	k
4	Q62	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Ostheimer Straße	Anpassung Mittelinsel	bislang keine getrennte Querung und 2m breit	4.606	3	3	3	2	11	hohe	Kreis	Punkt	35.000	min 2,5 m breit
5	AF11	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Am Bahndamm	Radfahrstreifen	Für Radfahrstreifen Fahrbahnquerschnitt anpassen, nur in Zusammenhang mit AF12		1	3	3	3	10	hohe	Kreis	942	3.110.800	
6	AF12	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Am Bahndamm	Radfahrstreifen	Für Radfahrstreifen Nebenflächen anpassen, nur in Zusammenhang mit AF11		1	3	3	3	10	hohe	Kommune	942	1.046.400	Markierung Radfahrstreifen
7	N88	Neubau	Brakel	Siddessen	B252	Geh- und Radweg gemeinsam	auf bebautem Gebiet	6.175	3	1	3	3	10	hohe	Bund	62	74.700	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
8	Q22	Querungshilfe	Brakel	Siddessen	B252	Anbringung Verkehrszeichen	ohne Mittelinsel	6.175	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt	19.000	2x VZ 205, 2x VZ 138, 2x VZ 240, 2x Piktogramm gemeinsamer Geh- und Radweg, Wartelinie, Erweiterung der überfahrbaren Mittelinsel, Schild Tempo 50 versetzen
9	B12	Beschilderung	Brakel	Brakel	Warburger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg	4.605	3	3	2	1	9	mittlere	Kreis	Punkt	500	2x VZ 240
10	H12	Hindernisentfernung	Brakel	Brakel	Am Schützenanger	Entfernung Umlaufsperrung		3.833	3	3	1	2	9	mittlere	Kreis	Punkt	300	
11	Q40	Querungshilfe	Brakel	Bellersen	L825	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	2.501	2	1	3	3	9	mittlere	Land	Punkt	2.500	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 1x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
12	Q63	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Ostheimer Straße	Markierungsarbeiten	Aufgeweiteter Aufstellstreifen in Kombination mit Fußgängerampel als Anschluss zum Radweg. Neudenken des Straßenquerschnittes zugunsten des Rades wird geprüft		1	3	3	2	9	mittlere	Kommune	Punkt	600	vorgeschaltete Ampel zusammen mit Gehweg-Ampel
13	G102	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrden	Rotheweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	573	1.600	6x VZ 274-30
14	G104	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Hembsen	Lange Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	673	1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	432	1.600	6x VZ 274-30
15	G110	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrden	Rathausstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	547	1	3	2	2	8	mittlere	Land	330	500	2x VZ 274-30
16	G54	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Hampenhäuser	Parkstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	367	1.100	4x VZ 274-30
17	G56	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Auenhausen	Alte Dorfstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	484	2.100	8x VZ 274-30
18	G98	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrden	Rathausstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	547	1	3	2	2	8	mittlere	Land	436	2.100	8x VZ 274-30
19	N66	Neubau	Brakel	Bellersen	L825	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	2.501	2	1	3	2	8	mittlere	Land	184	227.600	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
20	Q39	Querungshilfe	Brakel	Bellersen	L825	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	2.501	2	1	3	2	8	mittlere	Land	Punkt	1.800	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
21	Q64	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Am Schützenanger	Anpassung Ampelanlage, Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten	Kreuzung wird von Am Hembser Berg kommend über Am Schützenanger und Bruchtauenstraße gequert		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	Punkt	2.300	Anpassung Fußgängerampel zsm mit Fahrrad, 2x Furtmarkierung, 5x Piktogramm Rad, 5x Pfeil gerade, 1x VZ 240, Aufstellfläche
22	AF21	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Bökendorfer Straße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	78	1.100	80 m
23	AF6	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Ostheimer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von Mischverkehr zu Gehweg Radfahrer frei		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	21	300	1x VZ 239 plus Rad frei

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Brakel																			
24	B33	Beschilderung	Brakel	Bellersen	L825	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.501	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
25	G105	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Erkeln	K39	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1368	500	2x VZ 274-50	
26	G63	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Bellersen	Im Hohlen Graben	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	1159	500	2x VZ 274-50	
27	G67	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Brakel	Schäferhof	Tempo 50 km/h	von Tempo 70 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	540	500	2x VZ 274-50	
28	G82	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Erkeln	Neue Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.215	2	1	2	2	7	mittlere	Land	145	1.300	5x VZ 274-30, 1x VZ 274-50	
29	G93	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Bellersen	Meinofusstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.501	2	1	2	2	7	mittlere	Land	789	2.700	10x VZ 274-50	
30	O66	Oberflächenerneuerung	Brakel	Bellersen	Wirtschaftsweg	Brückenoberfläche erneuern			1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	17	1.700	Antirutschbelag	
31	B40	Beschilderung	Brakel	Erkeln	Neue Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.215	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
32	G100	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Brakel	K57	Tempo 50 km/h	von Tempo 70 km/h zu Tempo 50 km/h	557	1	1	3	1	6	niedrige	Kreis	410	800	2x 50 VZ 274-50, 1x 278-50	
33	G87	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrden	Schloßstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	399	1.100	4x 30 VZ 274-30	
34	G97	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Rheder	Trompetensprung	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	215	500	2x 30 VZ 274-30	
35	MP9	Markierung	Brakel	Brakel	Heinefelder Weg	Radverkehrsfurt	Rot markierte Fahrbahnfurt für eine bessere Sichtbarkeit		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	Furt neu markieren, 2x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil	
36	N95	Neubau	Brakel	Hampenhäuser	K40	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	300	1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	2779	2.969.000	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
37	Q60	Querungshilfe	Brakel	Brakel	K18	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	Warnung vor kreuzendem Rad	1.344	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	1.700	1x VZ 306, Aufmerksamkeitsfeld Rillen, 2x VZ 138-10 mit Zusatz VZ 1000-32	
38	Q78	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Bökendorfer Straße	Markierungsarbeiten	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	1.000	25qm rote Fläche, 1 Piktogramm Rad	
39	W18	Wegeverbreiterung	Brakel	Riesel	K50	um 0,3m verbreitern	mit Wechsel der Führungsform an Ortseingang		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	222	28.600	mit Grunderwerb	
40	WF26	Wechsel Führungsform	Brakel	Bellersen	Meinolfstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.501	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	900	3x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 2x Piktogramm Pfeil	
41	WF27	Wechsel Führungsform	Brakel	Bellersen	Meinofusstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.501	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	700	3x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 2x Piktogramm Pfeil	
42	AF16	Änderung Führungsform	Brakel	Rheder	Nethetalstrasse	Geh- und Radweg gemeinsam	von getrenntem Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Bund	651	2.500	5x VZ 239 plus ZZ 1022-10, 5x Piktogramm Rad	
43	B18	Beschilderung	Brakel	Börkendorf	K39	Anbringung Verkehrszeichen	fehlt, gemeinsamer Geh- und Radweg	759	1	1	1	2	5	niedrige	Kreis	Punkt	300	1x VZ 240	
44	G113	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Brakel	Bökendorfer Str	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	883	1.600	6x 30 VZ 274-30	
45	G76	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Bökendorf	Dreizehnlindenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	759	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	547	2.700	10x VZ 274-30	
46	H14	Hindernisentfernung	Brakel	Brakel	Pahenwinkel	Entfernung Umlaufsperrung	zusätzlich wird Kante zwischen Weg und Asphalt verbessert		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	600		
47	M6	Markierung	Brakel	Bellersen	Meinofusstraße	Längsmarkierung und Beschilderung	Um Gegenverkehre jeweils auf die rechte Seite zu leiten werden Markierungsarbeiten angeordnet und entsprechende Schilder aufgestellt		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	150	2.900	Durchgehende Längsmarkierung, 2x VZ 12, 2x Pfeil gerade	
48	N59	Neubau	Brakel	Ovenhausen	K61	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	645	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	4062	4.329.600	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmen-effekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Brakel																			
49	N64	Neubau	Brakel	Schmechten	K20	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	542	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	3532	3.771.800	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
50	N93	Neubau	Brakel	Bellersen	L886	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	960	1	1	2	1	5	niedrige	Land	1042	1.136.600	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
51	O64	Oberflächen-erneuerung	Brakel	Gehrden	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	314	62.800		
52	B30	Beschilderung	Brakel	Beller	Kirchstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x VZ 138-10	
53	N89	Neubau	Brakel	Siddessen	Frohnhauser Strasse	Geh- und Radweg gemeinsam	westlich	524	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	90	97.300	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
54	N91	Neubau	Brakel	Siddessen	K43	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	593	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	3392	3.615.000	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
55	O45	Oberflächen-erneuerung	Brakel	Siddessen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	2069	983.200		
56	O47	Oberflächen-erneuerung	Brakel	Erkeln	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1796	853.500		
57	O48	Oberflächen-erneuerung	Brakel	Erkeln	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	4159	1.976.400		
58	Q25	Querungshilfe	Brakel	Bellersen	K39	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	759	1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	2.000	1x VZ 205 mit ZZ 1000-32, Radverkehrsfurt mit 40 qm roter Farbe	
59	Q31	Querungshilfe	Brakel	Börkendorf	K61	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	Warnung vor kreuzendem Rad	470	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	2.300	2x VZ 138-10, 2x VZ 306, 2x VZ 205, Aufmerksamkeitsfeld Rillen	
																	Summe Kommune	4.937.400	
																	Summe Kreis	19.032.500	
																	Summe Land	1.379.900	
																	Summe Bund	258.800	
																	Summe Gesamt	25.608.600	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Höxter																		
1	H5	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Bordsteinabsenkung	Bordsteinabsenkung um vom Radweg in den Mischverkehr zu gelangen bzw. andersherum	8.586	3	3	3	3	12	hohe	Land	Punkt	400	3 m
2	Q65	Querungshilfe	Höxter	Albaxen	Schwalenberger Straße	Anpassung Mittelinsel und Markierungsarbeiten	Markierungsarbeiten plus Verlängerung Mittelinsel	3.258	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	35.700	2x Piktogramm Rad, 4x Pfeil gerade, Verlängerung Mittelinsel
3	H7	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Westerbachstraße	Lichtsignalanlage	Ampel steht mittig, was eine zu enge Durchfahrt verursacht	15.379	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	-	Ampelmast umsetzen
4	Q18	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Querungsstelle mit Mittelinsel	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	8.403	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt	36.400	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
5	Q21	Querungshilfe	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	zur Querung auf Gehweg Radfahrer frei	7.607	3	2	3	2	10	hohe	Bund	Punkt	3.000	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 3x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
6	Q32	Querungshilfe	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	zur Querung der B83	12.345	3	2	3	2	10	hohe	Bund	Punkt	2.400	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 2x Piktogramm Rad 2x Piktogramm Pfeil, Rote Furt 20m
7	Q67	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	Mittelinsel zur Querung auf Steinkrugsweg	3.954	3	1	3	3	10	hohe	Land	Punkt	39.800	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
8	Q72	Querungshilfe	Höxter	Stahle	B64	Anpassung Lichtsignalanlage	Querung für Radverkehr mit vorgeschalteter Grünphase ermöglichen	12.009	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt		
9	Q74	Querungshilfe	Höxter	Höxter	B239	bauliche Maßnahme	Anpassung Mittelinsel	8.403	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt	35.000	Mittelinsel anpassen und Gruenstreifen teilweise asphaltieren
10	Q79	Querungshilfe	Höxter	Ovenhausen	Bosseborner Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor Radverkehr, Piktogramme auf der Fahrbahn aufbringen	3.484	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	3.100	3x VZ 138-10 plus ZZ 1000-32, 8x Piktogramm Rad, 8x Piktogramm Pfeil
11	H4	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Zu Lüre	Entfernung Poller			1	3	3	2	9	hohe	Kommune	Punkt	300	2 Poller
12	G70	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Ovenhausen	L755	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	3.484	3	1	3	2	9	mittlere	Land	18	500	2x VZ 274-50
13	G74	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Höxter	Zur Lüre	Tempo 50 km/h	Von Tempo 100 km/h auf Tempo 50 km/h		1	3	3	2	9	mittlere	Kommune	662	1.000	4x VZ 274-50
14	G83	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bruchhausen	Brokhusenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.757	2	3	2	2	9	mittlere	Land	391	2.400	8x VZ 274-30, 1x VZ 274-50
15	G91	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Ovenhausen	L755	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	3.484	3	2	2	2	9	mittlere	Land	828	1.500	6x VZ 274-30
16	N60	Neubau	Höxter	Brenkhausen	B239	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	7.205	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	110	118.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
17	N62	Neubau	Höxter	Fürstenau	L946	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	1	3	2	9	mittlere	Land	1418	1.520.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
18	N71	Neubau	Höxter	Höxter	B239	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	8.403	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	268	287.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
19	Q42	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Radverkehrsfurt	Verbreiterung der Wege auf mind. 2,5 m (gem. Geh- und Radweg) , Markierung der Furten für Radverkehr	8.403	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	800	vorher Q81
20	Q46	Querungshilfe	Höxter	Godelheim	Pyromonter Straße	Anbringung Verkehrszeichen	zur Querung auf Gehweg Radfahrer frei	12.345	3	2	3	1	9	mittlere	Bund	Punkt	3.200	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 4x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
21	Q57	Querungshilfe	Höxter	Höxter	B239	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	8.403	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	1.600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 2x VZ 222
22	WF13	Wechsel Führungsform	Höxter	Bödexen	Bödexer Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	1.700	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil
23	WF14	Wechsel Führungsform	Höxter	Bödexen	Bödexer Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radweg	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10 , 2x ZZ 1000-32, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil

ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Höxter																		
24	WF37	Wechsel Führungsform	Höxter	Fürstenau	Bödexer Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil
25	WF46	Wechsel Führungsform	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	von gemeinsamen Geh- und Radweg zu Mischverkehr, 25 m langer Einmündungstreifen, der bis zum Schutzstreifen anschließt und im Brückfeld quert	8.586	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	2.100	1x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil, 37,5 qm rote Farbe
26	WF47	Wechsel Führungsform	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	8.586	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	800	1x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil
27	WF49	Wechsel Führungsform	Höxter	Albaxen	L946	Anbringung Verkehrszeichen	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10 mit Zusatz VZ 1000-32
28	AF25	Änderung Führungsform	Höxter	Bödexen	Bödexer Tal	Schutzstreifen beidseitig	Von Mischverkehr zu Schutzstreifen	3.258	3	2	2	1	8	mittlere	Land	205	2.500	Markierung
29	MP1	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Radverkehrsfurt	Markierung erneuern und erweitern	13.968	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	300	1x Piktogramm Rad erneuern und 1x Piktogramm Rad hinzufügen
30	MP2	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Radverkehrsfurt	Markierung erneuern und erweitern	13.968	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	300	1x Piktogramm Rad erneuern und 1x Piktogramm Rad hinzufügen
32	MP3	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Radverkehrsfurt	Markierung erneuern und erweitern	13.968	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	300	1x Piktogramm Rad erneuern und 1x Piktogramm Rad hinzufügen
31	Q29	Querungshilfe	Höxter	Lüchtringen	K46	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung im Bereich der Einmündung auf neuen gemeinsamen Geh- und Radweg über Grünstreifen		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	Punkt	5.200	2x VZ 306, 2x VZ 240, 1x VZ 205 mit ZZ 1000-32, Neubau über Grünstreifen
33	Q50	Querungshilfe	Höxter	Ovenhausen	L755	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	3.484	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
34	W40	Wegeverbreiterung	Höxter	Höxter	Luetmarsener Straße	räumlich abtrennen	Noppen zur besseren Abgrenzung	9.862	3	2	2	1	8	mittlere	Land	252	16.400	Platten mit Noppenstruktur
35	WF41	Wechsel Führungsform	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	bauliche Maßnahme	Von einseitig gemeinsamen Geh- und Radweg auf beidseitig getrennten Geh- und Radweg	8.403	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	38.400	2x VZ 138, 1x VZ 205, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil, Mittelinsel, 2x VZ 222, 25 qm rote Farbe
36	N81	Neubau	Höxter	Lüchtringen	K46	Geh- und Radweg gemeinsam	Verlauf nördlich der K 46 bis nach Holzminen		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	992	945.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
37	AF18	Änderung Führungsform	Höxter	Höxter	Krämerstrasse	Geh- und Radweg gemeinsam	Von Gehweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	53	500	2x VZ 240
38	AF28	Änderung Führungsform	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7,5 m - 8 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	484	5.800	Markierung
39	B25	Beschilderung	Höxter	Höxter	Gartenstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Radwegweiser für den von der Gartenstraße kommenden Radverkehr	15.379	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	Punkt	1.300	Radwegweiser, 4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil
40	B43	Beschilderung	Höxter	Lütmarsen	L755	Versetzung Verkehrszeichen und weiteres anbringen	gemeinsamer Geh- und Radweg	3.484	3	2	1	1	7	mittlere	Land	Punkt	400	1x Geh und Radweg versetzen, 1x neues VZ 240 anbringen
41	B55	Beschilderung	Höxter	Albaxen	L946	Gehweg Radfahrer frei	von Gehweg zu Gehweg Radfahrer frei, Markierung bis Kapellenweg	3.258	3	1	1	2	7	mittlere	Land	220	1.600	6x VZ 241-30, 2x VZ 1012-31
42	G81	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bruchhausen	Borgholzer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	134	1.100	4x VZ 274-30

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Höxter																			
43	H18	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Kreisferienstraße	Entfernung Poller und Markierungsarbeiten		1.589	2	2	1	2	7	mittlere	Kreis	Punkt	300		
44	M7	Markierung	Höxter	Höxter	Fuerstenberger Straße	Schutzstreifen beidseitig ist zu verbreitern plus Piktogramme	für mehr Sicherheit bei den Radfahrenden sind die Schutzstreifen so zu verbreitern, sodass die Kfz-Fahrbahn bei 5,5m liegt. Für 30 km/h ist das völlig ausreichend.	8.586	3	2	1	1	7	mittlere	Land	155	1.000	2x VZ 274-30, 2x VZ 278-30	
45	N68	Neubau	Höxter	Ovenhausen	L890	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.079	2	1	2	2	7	mittlere	Land	519	556.700	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
46	N70	Neubau	Höxter	Ovenhausen	L890	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.079	2	1	2	2	7	mittlere	Kommune	715	766.900	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
47	N73	Neubau	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Vorhandene Rampe wird entschärft, um eine Zufahrt zu erleichtern		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	229	174.800	Asphaltsschicht Breite 2,5 m	
48	O12	Oberflächenenerneuerung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	849	275.100		
49	O33	Oberflächenenerneuerung	Höxter	Fürstenu	Wirtschaftsweg	Brückenerneuerung			1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	13	9.800		
50	O50	Oberflächenenerneuerung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	Umfahren des Häuschens bei Hochwasser ermöglichen		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	93	18.600	Wassergebundene Wegedecke	
51	Q34	Querungshilfe	Höxter	Höxter	B64	Lichtsignalanlage erweitern	Bisherige Lichtsignalanlage durch Bedarfsampel ergänzen		1	1	3	2	7	mittlere	Bund	Punkt	80.000	langfristig soll Kreuzung an Eugen-Diesel-Straße neu gedacht werden	
52	W19	Wegeverbreiterung	Höxter	Lütmarsen	L755	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.484	3	2	1	1	7	mittlere	Land	693	148.900		
53	W21	Wegeverbreiterung	Höxter	Bödexen	L946	um 0,6m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	2	1	1	7	mittlere	Land	1061	273.500		
54	W24	Wegeverbreiterung	Höxter	Albaxen	L946	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	2	1	1	7	mittlere	Land	2752	236.500		
55	W29	Wegeverbreiterung	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	7.607	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	894	194.300	9x VZ 240	
56	W34	Wegeverbreiterung	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg nordwestlich der B64	7.607	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	72	16.000	2x VZ 240	
57	W35	Wegeverbreiterung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Geh- und Radweg getrennt	Entfernung der Schutzstreifen und Nutzung dieser flächen fuer getrennten Geh- und Radweg	8.403	3	1	2	1	7	mittlere	Kommune	443	339.100	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 3,6 m	
58	AF19	Änderung Führungsform	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von getrenntem Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg, aktuell ca. 2,5 m breit, Wegoberfläche zweifarbig mit Andeutung von getrenntem Geh- und Radweg, jedoch dafür zu schmal	13.968	3	1	1	1	6	niedrige	Bund	807	5.600	22x VZ 240	
59	B34	Beschilderung	Höxter	Albaxen	L946	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg	3.258	3	1	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	500	2x VZ 240	
60	B51	Beschilderung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	keine Zufahrt für Kfz		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	300	1 VZ 250, ZZ 1022-10	
61	G112	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Fürstenu	Bodexer Straße	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land		2.000	8x VZ 274-30, 2x VZ 274-50	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Höxter																			
62	G78	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Höxter	Sportzentrum	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	520	500	2x VZ 274-30	
63	G88	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Ovenhausen	Bosseborner Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.079	2	1	2	1	6	niedrige	Land	330	1.500	6x VZ 274-30	
64	G94	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bödexen	Bödexter Tal	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land	1060	4.500	18x VZ 274-30	
65	M5	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Furtverbreiterung	Furt muss mindestens 2,5m breit sein, hier sind es nur 1,5m		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	12	8.800	25 m Länge plus Piktogramm Rad und Mensch	
66	Q24	Querungshilfe	Höxter	Höxter	K45	Anbringung Verkehrszeichen, Querungshilfe	Querung einer übergeordneten Straße		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x VZ 138	
67	Q43	Querungshilfe	Höxter	Lütmarsen	Lütmarsener Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Warnung vor kreuzendem Rad	3.484	3	1	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10 mit ZusatzVZ 1000-32	
68	W20	Wegeverbreiterung	Höxter	Lütmarsen	L755	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	3.484	3	1	1	1	6	niedrige	Land	481	103.300		
69	W22	Wegeverbreiterung	Höxter	Albaxen	L946	um 0,6m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	1	1	1	6	niedrige	Land	230	59.800	plus 2x VZ 240	
70	W25	Wegeverbreiterung	Höxter	Lütmarsen	L755	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	3.484	3	1	1	1	6	niedrige	Land	385	82.700		
71	W28	Wegeverbreiterung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	um 0,7m verbreitern	von 1,8m auf 2,5m	8.403	3	1	1	1	6	niedrige	Bund	15	5.000	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m	
72	WF3	Wechsel Führungsform	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	2.300	1x VZ 239, 25 x 1,5 m rote Farbe, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil, 25 m gestrichelte Linie	
73	WF48	Wechsel Führungsform	Höxter	Brenkhausen	Kreisstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr	1.876	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	1.600	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138, 1x VZ 239	
74	AF8	Änderung Führungsform	Höxter	Stahle	Corveyer Strasse	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 10 m - 11 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen		1	1	1	2	5	niedrige	Kommune	660	7.900	Markierung	
75	B1	Beschilderung	Höxter	Albaxen	Am Räuschenberg	Anbringung Verkehrszeichen	Gehweg Radfahrer frei		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 1000-32	
76	B32	Beschilderung	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240	
77	B47	Beschilderung	Höxter	Höxter	Stummrigestraße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240	
78	G118	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bosseborn	Ovenhäuser Straße	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Land	396	1.000	4x 30 VZ 274-30	
79	G77	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bosseborn	Heinemannstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	258	1	1	2	1	5	niedrige	Land	410	1.500	6x VZ 274-30	
80	G79	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	29	500	2x VZ 274-30	
81	H26	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Geh- und Radweg gemeinsam	Entfernung Umlaufsperrung	Umlaufsperrung steht zu eng zueinander, sodass ein Umfahren mit Anhänger oder Liegendrad nicht möglich ist		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	500		
82	M8	Markierung	Höxter	Höxter	B64	Furten	Alle vier Überwege sind getrennte Geh und Radwege, diese müssen farblich gekennzeichnet werden. Grün oder Rot möglich		1	2	1	1	5	niedrige	Bund	137	7.900	farbliche Markierung plus 4x4 piktogramme Rad und Mensch	
83	MP11	Markierung	Höxter	Höxter	Stummrigstraße	Markierungsarbeiten	Piktogramme Rad und Pfeil		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x Piktogramm Rad, 1x Pfeil	
84	O17	Oberflächenerneuerung	Höxter	Albaxen	Waldweg	Herstellung Wassergebundene Decke	aktuell teils schlammiger Waldweg		1	1	1	2	5	niedrige	Kommune	2180	436.000		
85	O19	Oberflächenerneuerung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Herstellung Wassergebundene Decke	aktuell teils schlammiger Waldweg mit Schlaglöchern		1	1	1	2	5	niedrige	Kommune	1158	231.600		
86	O24	Oberflächenerneuerung	Höxter	Albaxen	Rosenkranzweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	Schlaglöcher ausbessern und hohe Grasnarbe entfernen		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	858	171.600		
87	O25	Oberflächenerneuerung	Höxter	Bosseborn	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	aktuell Schotterweg mit Schlaglöchern		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	1457	291.400		

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Höxter																			
88	O49	Oberflächenerneuerung	Höxter	Bödexen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	mit Durchlassbauwerk an Saumer		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	678	219.700		
89	Q52	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Stummrigestraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	1.900	Aufstellfläche als Erweiterung der Mittelinsel, rote Fläche 2,5 x 2,5 m, 4x Piktogramm Rad, 5x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138	
90	W23	Wegeverbreiterung	Höxter	Albaxen	Hansastraße	um 1m verbreitern	Verbreiterung sodass Geh- und Radweg auch in beide Richtungen nutzbar wird		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	312	137.800	Markierung	
91	WF1	Wechsel Führungsform	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	900	VZ 237, 3x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Pfeil	
92	B10	Beschilderung	Höxter	Albaxen	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Führung über Ampel möglich		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	Hinweisschild zu Ampel und Weserradweg	
93	B46	Beschilderung	Höxter	Brenkhausen	Raeuschenbergstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Gehweg Radfahrer frei		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 1000-32	
94	B7	Beschilderung	Höxter	Fürstenu	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Radwegweiser zwischen Fürstenu und Brenkhausen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	Zwischenwegweiser	
95	H16	Hindernisentfernung	Höxter	Bosseborn	Wirtschaftsweg	Entfernung Schranke	Notwendigkeit prüfen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300		
96	M2	Markierung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Furt	gestrichelte Furt mit Piktogrammen		1	1	1	1	4	niedrige	Bund	4	600	Furtmarkierung, Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil	
97	N72	Neubau	Höxter	Bosseborn	L890	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	258	1	1	1	1	4	niedrige	Land	304	326.100	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
98	N83	Neubau	Höxter	Stahle	Hansastraße	Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr mit Furt an Im Wesertal		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	812	871.000	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
99	O28	Oberflächenerneuerung	Höxter	Fürstenu	Wirtschaftsweg	Erneuerung in 8 Abschnitten geplant			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	6033	1.954.700		
100	O30	Oberflächenerneuerung	Höxter	Albaxen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke, befindet sich in Privateigentum, Nutzungsrechte muessen geklaert werden			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	198	39.600		
101	O32	Oberflächenerneuerung	Höxter	Bosseborn	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	bereits in Planung, Anschluss an Radweg aus Ovenhausen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1766	353.200		
102	O52	Oberflächenerneuerung	Höxter	Ovenhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke	bereits in Planung, Anschluss an Neubau Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	630	208.700		
103	O65	Oberflächenerneuerung	Höxter	Fürstenu	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wirtschaftsweg			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	662	357.500		
104	WF11	Wechsel Führungsform	Höxter	Stahle	Corveyer Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Schutzstreifen zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	1.900	2x VZ 138, 5x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, , 4x Piktogramm Pfeil	
																	Summe Kommune	6.893.300	
																	Summe Kreis	951.900	
																	Summe Land	3.435.400	
																	Summe Bund	837.900	
																	Summe Gesamt	12.118.500	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Marienmünster																		
1	B3	Beschilderung	Marienmünster	Abtei	B239	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	6.169	3	2	3	2	10	hohe	Bund	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
2	AF22	Änderung Führungsform	Marienmünster	Bredenborn	Nieheimer Straße	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	940	5.600	Markierung
3	AF24	Änderung Führungsform	Marienmünster	Vörden	Talstraße	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	545	3.300	Markierung
4	WF33	Wechsel Führungsform	Marienmünster	Vörden	Talstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	Punkt	2.400	2x VZ 138, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil, Bordsteinabsenkung Beginn R+F
5	WF43	Wechsel Führungsform	Marienmünster	Bredenborn	Höxter Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	Punkt	1.800	2x VZ 138, 4x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil
6	G69	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Hohehaus	Hohehaus	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.707	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	590	2.500	10x VZ 274-30
7	G73	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Vörden	Amtstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.427	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	191	1.900	7x VZ 274-30
8	N57	Neubau	Marienmünster	Vörden	K59	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.707	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	2356	2.531.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
9	N61	Neubau	Marienmünster	Löwendorf	L946	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	2.329	2	1	3	2	8	mittlere	Land	960	1.031.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
10	B31	Beschilderung	Marienmünster	Hohehaus	Konrad-Reitz-Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.707	2	2	2	1	7	mittlere	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
11	B5	Beschilderung	Marienmünster	Löwendorf	Löwendorf	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.329	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil
12	G55	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Kollerbeck	K64	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	124	800	2x VZ 274-50, 1x VZ 278-50
13	G57	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Großenbreden	K64	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	170	1.000	4x VZ 274-50
14	G62	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Bredenborn	Zum Fahrenberg	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	960	1	1	3	2	7	mittlere	Land	235	500	2x VZ 274-50
15	G68	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Eilversen	K52	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	333	1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1073	1.000	4x VZ 274-50
16	G89	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Löwendorf	L946	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.329	2	1	2	2	7	mittlere	Land	173	800	2x VZ 274-30, 1x VZ 274-50
17	N67	Neubau	Marienmünster	Vörden	L825	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Brückenbau und Wegeverlauf östl. des Baches	1.272	2	1	2	2	7	mittlere	Land	1906	2.047.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
18	AF31	Änderung Führungsform	Marienmünster	Löwendorf	Löwendorf	Schutzstreifen beidseitig	Strassenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen	2.329	2	1	2	2	7	mittlere	Land	437	2.600	Markierung
19	W11	Wegeverbreiterung	Marienmünster	Münsterbrock	Abtei	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	6.169	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	193	24.900	unbebautes Gebiet
20	W43	Wegeverbreiterung	Marienmünster	Bredenborn	L755	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	3.172	3	2	1	1	7	mittlere	Land	3048	654.900	unbebautes Gebiet
21	B48	Beschilderung	Marienmünster	Bredenborn	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.272	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
22	G52	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Löwendorf	Saumer	Tempo 70 km/h	von Tempo 100 km/h auf Tempo 70 km/h	2.329	2	1	2	1	6	niedrige	Land	97	500	2x 70 VZ 274-70
23	G72	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Eilversen	Eilversen Ortsdurchfahrt	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	333	1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	295	2.000	8x VZ 274-30
24	G92	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Vörden	Auf der Trift	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land	636	3.200	12x VZ 274-30
25	N78	Neubau	Marienmünster	Münsterbrock	Münsterbrock	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	570	612.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
26	O41	Oberflächenenerneuerung	Marienmünster	Born	Wirtschaftsweg zw Born und Kariensiek	Erneuerung Wassergebundene Decke	aktuell Schlaglöcher und hohe Grasnarbe		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	489	97.800	
27	O15	Oberflächenenerneuerung	Marienmünster	Bredenborn	Klingelbach	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	147	69.900	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Mariemünster																		
28	W14	Wegeverbreiterung	Mariemünster	Vörden	L825	um 0,3m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	1	1	5	niedrige	Land	1661	356.900	unbebautes Gebiet
29	WF52	Wechsel Führungsform	Mariemünster	Vörden	Angerberg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr		1	2	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	2.100	2x VZ 138, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil
30	B14	Beschilderung	Mariemünster	Papenhöfen	Kapellenweg	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
31	B19	Beschilderung	Mariemünster	Papenhöfen	K64	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
32	B20	Beschilderung	Mariemünster	Großenbreden	K64	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
33	B21	Beschilderung	Mariemünster	Kollerbeck	K64	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
34	B42	Beschilderung	Mariemünster	Kleinbreden	Kleinbreden	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
35	B52	Beschilderung	Mariemünster	Kleinbreden	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	keine Durchfahrt Kfz, landwirtschaftlicher Verkehr und Rad frei		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	1 VZ 205 und 2 ZZ 1022-10
36	B53	Beschilderung	Mariemünster	Kleinbreden	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	keine Durchfahrt Kfz, landwirtschaftlicher Verkehr und Rad frei		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	400	1 VZ 205 und 2 ZZ 1022-10
37	B8	Beschilderung	Mariemünster	Bredenborn	Zum Fahrenberg	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	960	1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
38	N58	Neubau	Mariemünster	Vörden	K59	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	574	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	2515	2.702.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
39	O29	Oberflächenenerneuerung	Mariemünster	Münsterbrock	Wirtschaftsweg östlich L886	Erneuerung Schotterdecke	Teil des Niesetalweges		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	637	211.000	
40	O36	Oberflächenenerneuerung	Mariemünster	Kollerbeck	Wirtschaftsweg zw Mühlenweg und Triftweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	274	90.700	
41	O51	Oberflächenenerneuerung	Mariemünster	Münsterbrock	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke	Teil des Niesetalweges		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	724	239.800	
42	AF23	Änderung Führungsform	Mariemünster	Löwendorf	Löwendorf	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen		1	1	1	1	4	niedrige	Land	215	1.300	Markierung
																Summe Kommune	1.322.900	
																Summe Kreis	5.245.400	
																Summe Land	4.117.400	
																Summe Bund	25.500	
																Summe Gesamt	10.711.200	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Nieheim																		
1	Q35	Querungshilfe	Nieheim	Oeynhausen	L755	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	2.853	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	1.800	2x VZ 306, 2x VZ 205, Aufmerksamkeitsfeld Rillen
2	N24	Neubau	Nieheim	Nieheim	Bredenborner Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Weiterführung des vorhandenen Radwegs bis in die Innenstadt	3.172	3	1	3	2	9	mittlere	Land	794	853.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
3	Q36	Querungshilfe	Nieheim	Nieheim	L755	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg, Geschwindigkeitsreduzierung	3.172	3	1	3	2	9	mittlere	Land	Punkt	40.800	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222, 2x VZ 274-50 und 2x VZ 278
4	M1	Markierung	Nieheim	Nieheim	L755	Piktogramm	Piktogramme für den Radverkehr an den Ein- und Ausfahrten und im Kreisverkehr	4.009	3	2	2	1	8	mittlere	Land	49	3.300	15x Piktogramm Rad, 8x Piktogramm Pfeil
5	MP10	Markierung	Nieheim	Nieheim	Marktstraße	Piktogramme	um motorisierten Verkehr auf Radverkehr aufmerksam zu machen	4.009	3	2	2	1	8	mittlere	Land	Punkt	900	3x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil
6	B26	Beschilderung	Nieheim	Merlsheim	L755	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.177	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
7	F1	Fahrradstraße	Nieheim	Nieheim	Friedrich-Wilhelm-Weber-Straße	Fahrradstraße			1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	799	59.800	
8	G64	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Erwitzen	K1	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	347	1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	3309	500	2x VZ 274-50
9	H13	Hindernisentfernung	Nieheim	Nieheim	Friedrich-Wilhelm-Weber-Straße	Sonstiges	Baumeinbauten durch Schilder und Reflektoren auch bei Dunkelheit sichtbar machen		1	2	3	1	7	mittlere	Kreis	Punkt	400	BZ 241 plus Sicherheitsbake
10	B35	Beschilderung	Nieheim	Oeynhausen	Landstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.255	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
11	G1	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Himmighausen	Antoniusstraße	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	303	500	2x VZ 274-30
12	G114	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Sommersell	Sommersell	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	1011	3.400	13x VZ 274-30
13	G51	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Eversen	K4	Tempo 50 km/h		671	1	1	2	2	6	niedrige	Kreis	2105	500	2x VZ 274-50
14	G65	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Himmighausen	Wolfskamp	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	301	1.100	2x VZ 274.1-50, 2x VZ 274-30
15	G75	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Holzhausen	Im Oberdorf	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	335	1.100	4x VZ 274-30
16	N50	Neubau	Nieheim	Holzhausen	K1	Geh- und Radweg gemeinsam	Lückenschluss Wirtschaftswege und gem. Geh- und Radweg	557	1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	143	183.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
17	N82	Neubau	Nieheim	Sommersell	L886	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Radweg nach Münsterbrock	790	1	2	1	2	6	niedrige	Land	571	613.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
18	O13	Oberflächenenerneuerung	Nieheim	Entrup	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Bereits in Planung		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	1204	572.100	hohe Priorität
19	Q61	Querungshilfe	Nieheim	Holzhausen	K1	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	557	1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	2.500	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 1x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
20	AF14	Änderung Führungsform	Nieheim	Holzhausen	Dorfstraße	Geh- und Radweg gemeinsam	von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	383	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	394	14.100	6x VZ 240, 1x gestrichelte Furt, 4x Piktogramm Rad

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmen-effekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Nieheim																			
21	B56	Beschilderung	Nieheim	Himminghausen	Am Föhreden	Anbringung Verkehrszeichen	Rad frei		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	100	ZZ 1022-10	
22	B9	Beschilderung	Nieheim	Nieheim	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Gehweg Radfahrer frei		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	100	1x /Z 1000-32	
23	G59	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Nieheim	Alersfelde	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	694	1.600	6x VZ 274-30	
24	G60	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Eversen	K6	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	671	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	328	1.100	4x VZ 274-30	
25	O57	Oberflächen-erneuerung	Nieheim	Nieheim	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	774	367.800		
26	Q66	Querungshilfe	Nieheim	Holzhausen	Dorfstrasse	bauliche Maßnahme	Anpassung Querunginsel	383	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	35.000	Ausbau Querunginsel	
27	W12	Wegeverbreiterung	Nieheim	Nieheim	K4	um 0,3m verbreitern	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	671	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	198	25.500	mit Querung K4	
28	W41	Wegeverbreiterung	Nieheim	Holzhausen	Dorfstraße	um 0,3m verbreitern	von 2,2 m auf 2,5 m	383	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	171	22.100		
29	N49	Neubau	Nieheim	Nieheim	Laue	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur, Lückenschluss		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	189	203.100	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
30	N85	Neubau	Nieheim	Erwitzen	K1	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	347	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1379	1.482.200	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
31	O58	Oberflächen-erneuerung	Nieheim	Eversen	Wirtschaftsweg nach Entrup	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	789	374.900		
32	O9	Oberflächen-erneuerung	Nieheim	Entrup	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	758	360.200		
																	Summe Kommune	1.738.800	
																	Summe Kreis	1.973.900	
																	Summe Land	1.515.100	
																	Summe Bund	-	
																	Summe Gesamt	5.227.800	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Steinheim																		
1	B24	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Höxterstraße	Anbringung Verkehrszeichen	fehlende Beschilderung, gemeinsamer Geh- und Radweg	6.011	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	500	2x VZ 240
2	B36	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Marktstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Rutschgefahr bei Nässe		1	3	3	2	9	mittlere	Kommune	Punkt	300	VZ 114
3	B44	Beschilderung	Steinheim	Sandebeck	L954	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	3.874	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
4	N35	Neubau	Steinheim	Vinsebeck	Hornsche Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	2.862	3	1	3	2	9	mittlere	Land	139	149.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
5	N56	Neubau	Steinheim	Vinsebeck	L827	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	2.832	3	1	3	2	9	mittlere	Land	4300	4.624.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
6	B16	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Höxterstraße	Anbringung Verkehrszeichen	fehlende Beschilderung, gemeinsamer Geh- und Radweg	6.011	3	2	2	1	8	mittlere	Land	Punkt	500	2x VZ 240
7	B17	Beschilderung	Steinheim	Vinsebeck	Johannesbrücke	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.832	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
8	B2	Beschilderung	Steinheim	Vinsebeck	Bergheimer Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.862	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
9	B37	Beschilderung	Steinheim	Bergheim	Mittlere Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	4.483	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
10	G41	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Vinsebeck	L827	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.832	3	1	2	2	8	mittlere	Land	22	1.000	2x VZ 274-30, 2x 278-30
11	G50	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße parallel B 239	Tempo 50 km/h	bis zum Abzweig "Auf dem Zachel"		1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	374	500	2x 0 VZ 274-50
12	O16	Oberflächenerneuerung	Steinheim	Rolfzen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Bereits in Planung		1	1	3	3	8	mittlere	Kommune	239	77.400	hohe Priorität
13	O55	Oberflächenerneuerung	Steinheim	Steinheim	Detmolder Straße	Erneuerung Asphaltdecke			1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	15	4.900	14,5 m Kopfsteinpflaster
14	W26	Wegeverbreiterung	Steinheim	Steinheim	L827	um 1m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	4.465	3	2	2	1	8	mittlere	Land	492	211.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m
15	WF28	Wechsel Führungsform	Steinheim	Bergheim	Nordstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	4.483	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	1.300	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil
16	WF44	Wechsel Führungsform	Steinheim	Vinsebeck	Johannesbrücke	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Überleitung auf die Fahrbahn	2.832	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	800	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil
17	WF51	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Detmolder Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.617	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	2.100	2x VZ 138, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil
18	AF15	Änderung Führungsform	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von zu schmalen, getrennten Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	1206	2.600	10x VZ 240
19	AF17	Änderung Führungsform	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Strasse	Geh- und Radweg gemeinsam	von zu schmalen, getrennten Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	638	500	2x VZ 240
20	B4	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	Punkt	500	2x VZ 240
21	G43	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Grevenhagen	K3	Tempo 30/50 km/h	Querung Bahnlinie im Mischverkehr über die Brücke		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	54	3.400	2x VZ 274-50 plus Wechsel der Fuehrungsform Radweg zu Mischverkehr
22	G5	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Rolfzen	Stoppelbergstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	588	1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	207	1.500	6x VZ 274-30
23	G61	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Steinheim	Steinweg	Tempo 30 km/h	Beschilderung ergänzen		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	649	2.100	8x VZ 274-30
24	G66	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Rolfzen	K4	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	487	1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1087	2.100	4x VZ 274-50
25	G90	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Sandebeck	Teutoburger Wald Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	393	2.100	8x VZ 274-30
26	O18	Oberflächenerneuerung	Steinheim	Vinsebeck	Wirtschaftsweg	Brükenoberfläche			1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	10	1.000	
27	W13	Wegeverbreiterung	Steinheim	Sandebeck	L954	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.874	3	2	1	1	7	mittlere	Land	184	15.800	Asphalttschicht urspruenglich 2,5 m, mit Gras bewachsen
28	W33	Wegeverbreiterung	Steinheim	Eichholz	B252	um 1,2m verbreitern	aktuell schmaler Schotterweg zusätzlich von Fußgängerampel zu Verkehrsampel	6.670	3	1	2	1	7	mittlere	Bund	76	39.200	LSA wird ertüchtigt
29	W44	Wegeverbreiterung	Steinheim	Vinsebeck	L827	um 1m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	4.483	3	1	2	1	7	mittlere	Land	647	278.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
30	AF13	Änderung Führungsform	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße	Gehweg Radfahrer frei	von Mischverkehr außerorts zu Gehweg Radfahrer frei		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	63	700	2x VZ 239 plus 2x ZZ 1022-10

ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Steinheim																		
31	B15	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Detmolder Straße	Anbringung Verkehrszeichen		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	100	1x ZZ 1000-32	
32	B28	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x VZ 240	
33	H11	Hindernisentfernung	Steinheim	Vinsebeck	L827	Entfernung Schranke		2.832	3	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	300		
34	N40	Neubau	Steinheim	Sandebeck	Teutoburger Wald Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Verbindung Geh- und Radweg bis Ortseingang		1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	132	141.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
35	N54	Neubau	Steinheim	Rolfzen	K 4	Geh- und Radweg gemeinsam	Anbindung Rolfzen an Hagedorn und Weg nach Steinheim	588	1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	254	273.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
36	O22	Oberflächenenerneuerung	Steinheim	Sandebeck	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	aktuell teils schlammiger Waldweg, teilweise in Besitz des Landesforst		1	1	1	3	6	niedrige	Kommune	214	42.800	mittlere Priorität
37	W37	Wegeverbreiterung	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	400	34.400	Verbreiterung plus 6x VZ 240
38	W38	Wegeverbreiterung	Steinheim	Bergheim	L616	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg/ Radfahrer frei ab Ortseingang	4.483	3	1	1	1	6	niedrige	Land	1247	107.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m
39	WF23	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Löther Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Schutzstreifen zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.002	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	2.900	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 45 qm rote Farbe für Markierung der Furt
40	WF39	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	300	1x VZ 240
41	B22	Beschilderung	Steinheim	Rolfzen	K4	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	233	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
42	B23	Beschilderung	Steinheim	Grevenhagen	K3	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
43	B45	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Marktstraße	Anbringung Zusatzzeichen	an beiden Schildern zu Beginn der Zone		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	100	2x VZ 1012-32
44	N21	Neubau	Steinheim	Sandebeck	K8	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	862	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	3962	4.260.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb, Prio 2
45	O14	Oberflächenenerneuerung	Steinheim	Hagedorn	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	ggf. reicht es den Bewuchs zu entfernen		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	1430	463.300	
46	WF30	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Schutzstreifen zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.600	2x VZ 138, 4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil
47	WF31	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Gehweg-Rad frei in Mischverkehr		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil
48	WF32	Wechsel Führungsform	Steinheim	Grevenhagen	Steinweg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil
49	WF35	Wechsel Führungsform	Steinheim	Sandebeck	Teutoburger-Wald-Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil
50	B6	Beschilderung	Steinheim	Bergheim	Sandebecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
51	H6	Hindernisentfernung	Steinheim	Vinsebeck	Wanderweg	Entfernung Schranke	Notwendigkeit prüfen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	
52	WF6	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Ottenhausener Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	800	1x VZ 240, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil abiegen
																Summe Kommune	591.200	
																Summe Kreis	4.735.100	
																Summe Land	5.397.300	
																Summe Bund	39.200	
																Summe Gesamt	10.762.800	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Warburg																		
1	B11	Beschilderung	Warburg	Warburg	B7	Anbringung Verkehrszeichen	Vorfahrt achten des Radverkehrs verdeutlichen	12.863	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	600	aus RVK Warburg
2	MP13	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
3	MP18	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
4	MP19	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
5	MP4	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
6	MP5	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
7	Q68	Querungshilfe	Warburg	Ossendorf	Zum Warburger Tor	bauliche Maßnahme	Mittelinsel erweitern und Zugang von gemeinsamen Geh- und Radweg ermöglichen	9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	35.000	aus RVK Warburg
8	G116	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Warburg	Lange Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	4.318	3	3	3	2	11	hohe	Land	154	800	3x 30 VZ 274-30
9	G117	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Warburg	Neues Tor	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	4.318	3	3	3	2	11	hohe	Land	188	500	1x 30 VZ 274-30
10	Q69	Querungshilfe	Warburg	Hohenwepel	Northeimer Straße			5.327	3	2	3	2	10	hohe	Kreis	Punkt	35.000	aus RVK Warburg
11	B49	Beschilderung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Versetzung Verkehrszeichen	bisheriger Wechsel der Führungsform zu Mischverkehr kurz hinter Kreuzung nicht sicher, daher Verlagerung auf Einmündung Diemelweg	9.872	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	Punkt	700	1x Schild versetzen, 2 Piktogramme Rad, 2x Piktogramm Pfeil gerade
12	N69	Neubau	Warburg	Daseburg	Desenberger Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Phase 2	2.819	3	1	3	2	9	mittlere	Land	116	124.800	aus RVK Warburg
13	N9	Neubau	Warburg	Daseburg	L838	Geh- und Radweg gemeinsam		2.819	3	1	3	2	9	mittlere	Land	560	602.600	aus RVK Warburg
14	W1	Wegeverbreiterung	Warburg	Rimbeck	B7	um 0,3m verbreitern	von 2,2m auf 2,5m	9.782	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	2333	301.300	unbebautes Gebiet
15	W2	Wegeverbreiterung	Warburg	Ossendorf	B7	um 0,2m verbreitern	von 2,3m auf 2,5m	8.974	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	3123	403.300	unbebautes Gebiet
16	WF4	Wechsel Führungsform	Warburg	Welda	L552	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	4.430	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	1.000	aus RVK Warburg
17	F4	Fahrradstraße	Warburg	Warburg	Wirtschaftsweg	Fahrradstraße Anlieger frei	Ausbau zur Fahrradstraße mit Anlieger frei		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	595	44.600	aus RVK Warburg
18	N1	Neubau	Warburg	Warburg	Wirtschaftsweg	Brückenverbreiterung	bisherige Brücke nur 0,5m breit		1	2	2	3	8	mittlere	Kommune	35	648.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
19	N12	Neubau	Warburg	Daseburg	Desenberger Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Phase 3	2.819	3	1	2	2	8	mittlere	Land	1379	1.483.900	aus RVK Warburg
20	W3	Wegeverbreiterung	Warburg	Warburg	Wirtschaftsweg	um 2m verbreitern	von 1m auf 3m		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	1475	1.269.800	unbebautes Gebiet
21	W36	Wegeverbreiterung	Warburg	Welda	L552	um 0,3m verbreitern	in Zusammenarbeit mit Volkmarshausen	4.430	3	2	2	1	8	mittlere	Land	907	557.200	
22	G115	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Warburg	Burggraben	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	783	2.500	10x 30 VZ 274-30
23	G3	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Hohenwepel	Hohenwepeler Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	1106	500	2x VZ 274-50
24	G53	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Dalheim	Zur Diemelmühle	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	192	1.500	6x 30 VZ 274-30
25	N3	Neubau	Warburg	Warburg	L838	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	2.819	3	1	2	1	7	mittlere	Land	1877	2.019.800	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
26	N46	Neubau	Warburg	Hardehausen	K23	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	1113	1.197.700	mit Grunderwerb
27	N48	Neubau	Warburg	Rimbeck	K17	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.830	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	504	542.400	aus RVK Warburg
28	MP15	Markierung	Warburg	Ossendorf	Wethener Straße	Radverkehrsfurt			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
29	MP16	Markierung	Warburg	Ossendorf	Rabensweg	Radverkehrsfurt			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
30	MP17	Markierung	Warburg	Ossendorf	Alter Stadtweg	Radverkehrsfurt			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
31	N75	Neubau	Warburg	Dössel	Lehmkuhle	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.227	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	1600	1.721.800	aus RVK Warburg
32	WF45	Wechsel Führungsform	Warburg	Rimbeck	Diemelweg	Anpassung Mittelinsel, Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	Punkt	35.000	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Warburg																		
33	AF27	Änderung Führungsform	Warburg	Warburg	Burggraben	Schutzstreifen einseitig	Vom Mischverkehr zu Schutzstreifen einseitig		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	413	2.500	aus RVK Warburg
34	AF33	Änderung Führungsform	Warburg	Dalheim	Dalheimer Weg	Ausweisung als Radweg_landwirtschaftlicher Verkehr frei	Ausweisung als Radweg mit landwirtschaftlicher Verkehr frei		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	1305	700	aus RVK Warburg
35	AF34	Änderung Führungsform	Warburg	Warburg	Paderborner Tor	Gehweg Radfahrer frei	von Radweg ohne Benutzungspflicht zu Gehweg Radfahrer frei plus Furten		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	1832	1.300	aus RVK Warburg
36	F2	Fahrradstraße	Warburg	Calenberg	Wirtschaftsweg	Ausbau zur Fahrradstrasse Anlieger frei	Ausbau zur Fahrradstraße mit Anlieger frei		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	1333	99.800	aus RVK Warburg
37	H23	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Wormelner Straße	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie plus Geländer um Abbiegen im spitzen Winkel zu vermeiden	1.182	2	2	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	4.600	VZ 205 und Wartelinie plus Geländer um Abbiegen im spitzen Winkel zu vermeiden
38	N5	Neubau	Warburg	Bonenburg	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	977	1.051.300	aus RVK Warburg
39	MP14	Markierung	Warburg	Ossendorf	Menner Straße	Markierungsarbeiten erneuern			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	200	aus RVK Warburg
40	N87	Neubau	Warburg	Hohenwepel	Northeimer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	breite Unterfuehung		1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	154	165.700	aus RVK Warburg
41	O3	Oberflächenerneuerung	Warburg	Dalheim	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	1634	529.400	aus RVK Warburg
42	O34	Oberflächenerneuerung	Warburg	Rimbeck	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	Wassergebundenen mit schlechter Qualität		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	847	169.400	aus RVK Warburg
43	AF7	Änderung Führungsform	Warburg	Dalheim	Zur Diemelmühle	Landwirtschaftlicher Verkehr und Rad frei	von Wirtschaftsweg zu Landwirtschaftlicher Verkehr und Radfahrer frei, keine klare Beschilderung		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	618	400	1x kein Kraftverkehr VZ 260 plus Zusatzzeichen VZ 2211
44	H1	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Alter Bahnhofsweg	Entfernung Umlaufsperr			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	600	plus VZ Vorfahrt achten und Wartelinie
45	H21	Hindernisentfernung	Warburg	Wormeln	Geh- und Radweg gemeinsam	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	VZ 205 und Wartelinie
46	H22	Hindernisentfernung	Warburg	Wormeln	Geh- und Radweg gemeinsam	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	VZ 205 und Wartelinie
47	H24	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Wormelner Straße	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie plus Geländer um Abbiegen im spitzen Winkel zu vermeiden		1	2	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	300	aus RVK Warburg
48	H25	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Calenberger Straße	Entfernung Umlaufsperr			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	aus RVK Warburg
49	O2	Oberflächenerneuerung	Warburg	Rimbeck	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Asphalt mit schlechter Qualität		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	542	175.600	aus RVK Warburg
50	O40	Oberflächenerneuerung	Warburg	Dössel	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	864	172.800	
51	BS1	Beschilderung	Warburg	Hohenwepel	Northeimer Straße	klare Beschilderung an beiden Enden	klare Beschilderung an beiden Enden		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	737	500	aus RVK Warburg
52	N4	Neubau	Warburg	Ossendorf	K14	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	811	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1699	1.828.300	aus RVK Warburg
53	N47	Neubau	Warburg	Ossendorf	K14	Geh- und Radweg gemeinsam	zusammen mit Waldeck-Frankenberg		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	703	756.500	aus RVK Warburg
54	N65	Neubau	Warburg	Herlighausen	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Bau eines Radwegs in Tallage als Ortsverbindungen zw Dalheim und Herlighausen:Teil einer weiter auszubauenden Verbindung nach Kassel, Spatenstich erfolgte 2023		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1609	1.731.400	aus RVK Warburg, bereits in Pplanung und Finanzierung
55	N74	Neubau	Warburg	Daseburg	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	682	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	634	682.200	aus RVK Warburg
56	N86	Neubau	Warburg	Menne	Boerdestraße	Geh- und Radweg gemeinsam	Platz genügt nicht aus		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	160	172.200	aus RVK Warburg
57	O37	Oberflächenerneuerung	Warburg	Calenberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1993	645.700	aus RVK Warburg
																Summe Kommune	6.626.500	
																Summe Kreis	7.107.300	
																Summe Land	4.795.300	
																Summe Bund	750.600	
																Summe Gesamt	19.279.700	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Willebadessen																		
1	H20	Hindernisentfernung	Willebadessen	Willebadessen	Lange Straße	Bordsteinabsenkung	Für 3m Bordsteinabsenkung	3.317	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	400	Bordsteinabsenkung 3 m
2	N84	Neubau	Willebadessen	Willebadessen	L828	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.142	3	2	3	3	11	hohe	Land	3830	4.118.600	
3	Q9	Querungshilfe	Willebadessen	Willebadessen	Eggestraße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	Wirtschaftsweg kreuzt L828	3.489	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	35.700	Mittelinsel, 1x VZ 240, 1x VZ 205, 1x Piktogramm gemeinsamer Geh- und Radweg
4	G33	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Helmernsche Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.028	2	1	3	3	9	mittlere	Land	463	1.600	6x VZ 274-30
5	Q23	Querungshilfe	Willebadessen	Eissen	B252	Anbringung Verkehrszeichen	Radweg kreuzt B252	5.119	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	3.200	4x Tempo 70 VZ 274-70, 2x VZ 278, 2x VZ 138-10, 2x VZ 138-20, 2x Piktogramm Rad, 4x Pfeil gerade
6	Q38	Oberflächenenerneuerung	Willebadessen	Fölsen	L763	bauliche Maßnahme	Mittelinsel	2.028	2	2	3	2	9	mittlere	Land	Punkt	35.000	Mittelinsel
7	Q54	Oberflächenenerneuerung	Willebadessen	Fölsen	L763	bauliche Maßnahme		2.028	2	2	3	2	9	mittlere	Land	Punkt	35.000	Mittelinsel
8	AF20	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Lange Straße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, beidseitig	3.317	3	2	2	2	9	mittlere	Land	550	30.400	beidseitige Markierung, 12x Einmündungen und Furten
9	G31	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Luetzer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	2	2	2	8	mittlere	Land	339	2.100	8x VZ 274-30
10	G46	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Frohnhausener Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	2	3	2	8	mittlere	Kreis	678	500	2x VZ 274-50
11	G6	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Engar	Hohenwepeler Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	803	500	2x VZ 274-50
12	N37	Neubau	Willebadessen	Peckelsheim	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an K19	2.028	2	1	3	2	8	mittlere	Land	1704	1.832.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
13	N41	Neubau	Willebadessen	Helmern	K19	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an L763	2.028	2	1	3	2	8	mittlere	Kreis	1677	1.803.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
14	Q53	Oberflächenenerneuerung	Willebadessen	Helmern	Wirtschaftsweg	Brückenneubau	bisherige Brücke zu schmal mit Modalfilter gegen motorisierten Verkehr		1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	Punkt	450.000	
15	AF26	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Fölsener Straße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, beidseitig	3.317	3	1	2	2	8	mittlere	Land	345	10.100	beidseitige Markierung, plus 3 Einmündungen und Furten
16	AF32	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, beidseitig	3.317	3	1	2	2	8	mittlere	Land	809	23.600	beidseitige Markierung, 7 Einmündungen und Furten
17	AF4	Änderung Führungsform	Willebadessen	Foelsen	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	von Fussweg zu gemeinsamen Fuss und Radweg	2.028	2	2	1	2	7	mittlere	Land	70	500	2x VZ 240
18	G21	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Schweckhausen	L837	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	700	1	2	2	2	7	mittlere	Land	437	1.900	7x VZ 274-30
19	G22	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Lange Torstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	795	1	2	2	2	7	mittlere	Land	657	3.200	12x VZ 274-30
20	G30	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Wassertorstrasse	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	1	2	2	7	mittlere	Land	132	1.300	5x 30 VZ 274-30
21	G32	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Eissener Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	1	2	2	7	mittlere	Land	415	1.600	6x VZ 274-30
22	G34	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Eissen	Agissenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	1	2	2	7	mittlere	Land	910	2.700	10x VZ 274-30
23	G36	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Lützer Weg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	513	1.600	6x VZ 274-30, 2x Aufösen 278-50
24	G37	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Borlinghausen	Bonnenburger Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	421	1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	74	800	3xVZ 274-30
25	G38	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Am Spielberg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	90	500	2x VZ 274-30
26	G39	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Am Spielberg	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	432	500	2x VZ 274-50
27	G4	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Willebadessen	Bachstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	358	1.100	4x VZ 274-30
28	G45	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghauser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	123	500	2x VZ 274-30
29	G47	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Frohnhausener Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	382	1.300	5x VZ 274-30
30	G48	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Löwen	Brunnenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	795	1	2	2	2	7	mittlere	Land	954	2.400	9x VZ 274-30
31	G49	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Engar	Im Dorf	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	331	1.100	4x VZ 274-30

ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Willebadessen																		
32	H3	Hindernisentfernung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Anbringung Verkehrsschilder, Warnhinweise		1	2	3	1	7	mittlere	Kommune	Punkt	500		
33	N39	Neubau	Willebadessen	Eissen	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an vorhandenem Fuss_und_Radweg	1.597	2	1	2	7	mittlere	Land	2601	2.797.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
34	W7	Wegeverbreiterung	Willebadessen	Eissen	B252	um 0,5m verbreitern	mit Erneuerung Asphaltdecke	5.119	3	1	2	7	mittlere	Bund	347	59.700	unbebautes Gebiet, Radweg	
35	AF1	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Geh- und Radweg getrennt	von gemeinsamen Geh- und Radweg zu getrennten Geh- und Radweg		1	2	2	6	niedrige	Kommune	77	1.000	2x Schild ersetzen, 2x Pfeil gerade, 2x Piktogramm Rad	
36	AF3	Änderung Führungsform	Willebadessen	Peckelsheim	Luetzer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von Mischverkehr zu Fussweg Radfahrer frei		1	2	2	6	niedrige	Kommune	376	2.300	7x VZ 239 plus Rad frei	
37	G12	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Eissen	Zum Südholz	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	6	niedrige	Kreis	489	1.600	6x 30 VZ 274-30	
38	G23	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	An der Stadtmauer Süd	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	6	niedrige	Kommune	197	500	2x VZ 274-30	
39	G35	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Helmern	Kilianstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	6	niedrige	Kreis	273	500	2x VZ 274-30	
40	G40	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Altenheerse	St Georgstrasse	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	790	1	1	2	6	niedrige	Kreis	671	2.900	11x VZ 274-30	
41	AF10	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	Gehweg Radfahrer frei	von Mischverkehr zu Gehweg- Radfahrer frei	429	1	1	2	5	niedrige	Land	383	2.300	7x VZ 239 plus Rad frei	
42	AF9	Änderung Führungsform	Willebadessen	Niesen	Lützer Weg	Geh- und Radweg gemeinsam	von Fussweg Radfahrer frei zu gemeinsamen Fuss und Radweg		1	2	1	5	niedrige	Kreis	212	500	2x VZ 240	
43	B50	Beschilderung	Willebadessen	Peckelsheim		Anbringung Verkehrszeichen	Gemeinsamer Geh- und Radweg		1	1	2	5	niedrige	Kommune	Punkt	500	2x VZ 240	
44	MP7	Markierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Radverkehrsfurt	Ecke Augustin-Gockel-Weg		1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	6 m Furt	
45	MP8	Markierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Radverkehrsfurt	Ecke Josefweg		1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	6 m Furt	
46	MP20	Markierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Radverkehrsfurt	Ecke Sankt Johannesstraße		1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	3.000	9 m Furt	
47	N43	Neubau	Willebadessen	Altenheerse	K19	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	790	1	1	2	5	niedrige	Kreis	1399	1.504.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
48	N77	Neubau	Willebadessen	Peckelsheim	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anbindung an Abdinghofweg	700	1	1	2	5	niedrige	Land	2138	2.299.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
49	O62	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Helmern	Zum Osterberg	Erneuerung Asphaltdecke	ganze Straße	643	1	2	1	5	niedrige	Kreis	297	96.200		
50	Q26	Querungshilfe	Willebadessen	Niesen	K41	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	ohne Mittelinsel		1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.300	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil , 2x VZ 138	
51	Q27	Querungshilfe	Willebadessen	Niesen	K41	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	ohne Mittelinsel		1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.300	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil gerade, 2x VZ 138	
52	Q33	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Willebadessen	K19	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	in Verbindung mit Neubau Geh- und Radweg	643	1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.000	4x VZ 138, 4x VZ 274-70, 1x VZ 278, 2x VZ 205, Wartelinie 5 m, 2x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil gerade	
53	Q41	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Niesen	Am Spielberg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten			1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil , 1x Piktogramm gemeinsamer Geh- und, Radweg, 2x VZ 138, 3 m Wartelinie	
54	Q44	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Niesen	Lützerweg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	in Verbindung mit Änderung Führungsform		1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	3.500	2x VZ 274-50, 1x VZ 274-70, 1x VZ 278, 4x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 6x Piktogramm Pfeil, 2x Piktogramm Gemeinsamer Geh- und Radweg	
55	W17	Wegeverbreiterung	Willebadessen	Peckelsheim	L763	um 0,4m verbreitern	von 2,1 auf 2,5m	1.597	2	1	1	5	niedrige	Land	268	46.100	Gemeinsamer Geh- und Radweg, unbebautes Gebiet	
56	W46	Wegeverbreiterung	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	um 1m verbreitern	von 1,5 auf 2,5m	429	1	1	2	5	niedrige	Land	383	65.900	unbebautes Gebiet, Gehweg ausserorts	
57	WF15	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Auf den Ängern	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von getrenntem Geh- und Radweg zu Mischverkehr		1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	1.800	6x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Willebadessen																			
58	WF21	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Landwehweise	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	900	6 m Wartelinie, 1x VZ 205, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil	
59	WF24	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Peckelsheim	Lützer Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	von Mischverkehr auf Gehweg Radfahrer frei		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	800	1x VZ 239, 2x Piktogramm Pfeil, 2x Piktogramm Rad	
60	WF25	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Niesen	Lützerweg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	3.200	5x Piktogramm Rad, 5x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138, 30qm rote Färbung, 1x VZ 239	
61	N27	Neubau	Willebadessen	Peckelsheim	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	795	1	1	1	1	4	niedrige	Land	1841	1.977.400	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
62	N29	Neubau	Willebadessen	Helmern	K 19	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	643	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	2560	2.752.900	Beschilderung, Asphaltsschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
63	O11	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Willebadessen	Strangweg	Herstellung Wassergebundene Decke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	303	60.600		
64	O31	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Niesen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1851	613.100		
65	O61	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Eissen	Großenedererweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	545	180.500		
66	Q77	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	Radverkehrsfurt	mit Gehweg Radfahrer frei	429	1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	2.000		
67	W16	Wegeverbreiterung	Willebadessen	Willebadessen	L765	um 0,4m verbreitern	von 2,1m auf 2,5m	429	1	1	1	1	4	niedrige	Land	429	75.800	plus Furt an Einmündung	
68	W45	Wegeverbreiterung	Willebadessen	Peckelsheim	Verbindungsweg	um 0,8m verbreitern	von 1,7m auf 2,5m		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	90	15.500	unbebautes Gebiet	
69	WF55	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Peckelsheim	L763	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	800	1x VZ 240 plus 2x Piktogramm Pfeil plus 2x Piktogramm Rad	
																	Summe Kommune	1.333.100	
																	Summe Kreis	6.191.700	
																	Summe Land	13.388.700	
																	Summe Bund	62.900	
																	Summe Gesamt	20.976.400	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Bund																		
1	Q10	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	B64	getrennte Querung		8.278	3	3	3	3	12	hohe	Bund	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
2	Q71	Querungshilfe	Bad Driburg	Herste	B64	getrennte Querung	Querung einer übergeordneten Straße, bei Umbau B64 Unterführung mitdenken	8.278	3	3	3	3	12	hohe	Bund	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
3	N31	Neubau	Brakel	Gehrden	B252	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, westliche Seite	6.175	3	3	3	3	12	hohe	Bund	150	161.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
4	WF56	Wechsel Führungsform	Brakel	Gehrden	B252	Anbringung Verkehrszeichen	in Verbindung mit Neubau Geh- und Radweg	6.175	3	3	3	3	12	hohe	Bund	Punkt	1.600	k
5	G95	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Beverungen	Bahnhofsstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	11.002	3	3	3	2	11	hohe	Bund	140	600	2x VZ 274-30, 2x VZ 278-30
6	B11	Beschilderung	Warburg	Warburg	B7	Anbringung Verkehrszeichen	Vorfahrt achten des Radverkehrs verdeutlichen	12.863	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	600	aus RVK Warburg
7	MP13	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
8	MP18	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
9	MP19	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
10	MP4	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
11	MP5	Markierung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Radverkehrsfurt		9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	2.000	aus RVK Warburg
12	Q68	Querungshilfe	Warburg	Ossendorf	Zum Warburger Tor	bauliche Maßnahme	Mittelinsel erweitern und Zugang von gemeinsamen Geh- und Radweg ermöglichen	9.782	3	3	3	2	11	hohe	Bund	Punkt	35.000	aus RVK Warburg
13	O43	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Herste	Radweg entlang B64	Erneuerung Asphaltdecke		8.278	3	3	2	2	10	hohe	Bund	860	283.800	aus RVK Bad Driburg
14	AF5	Änderung Führungsform	Beverungen	Beverungen	Hersteller Straße	Radfahrstreifen	es entfallen auf beiden Seiten Parkflächen und ein Radfahrstreifen entsteht	4.663	3	3	2	2	10	hohe	Bund	149	2.900	8x Piktogramm Rad, 6x Pfeil gerade, 4x VZ 237
15	M4	Markierung	Beverungen	Beverungen	Herstellerstraße	Neuordnung Straßenquerschnitt	Neuordnung des Querschnitts, KFZ-Fahrstreifen bisher je 4m, Einrichtung eines baulich getrennten Radwegs oestlich	3.445	3	1	3	3	10	hohe	Bund	663	11.300	
16	WF20	Wechsel Führungsform	Beverungen	Beverungen	Dalhauser Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	5.777	3	3	3	1	10	hohe	Bund	Punkt	900	2 Piktogramme Rad, 1x Piktogramm Gehweg, 1x Pfeil, Schild nach vorne versetzen
17	N88	Neubau	Brakel	Siddessen	B252	Geh- und Radweg gemeinsam	auf bebautem Gebiet	6.175	3	1	3	3	10	hohe	Bund	62	74.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
18	Q22	Querungshilfe	Brakel	Siddessen	B252	Anbringung Verkehrszeichen	ohne Mittelinsel	6.175	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt	19.000	2x VZ 205, 2x VZ 138, 2x VZ 240, 2x Piktogramm gemeinsamer Geh- und Radweg, Wartelinie, Erweiterung der überfahrbaren Mittelinsel, Schild Tempo 50 versetzen
19	Q18	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Querungsstelle mit Mittelinsel	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	8.403	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt	36.400	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
20	Q21	Querungshilfe	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	zur Querung auf Gehweg Radfahrer frei	7.607	3	2	3	2	10	hohe	Bund	Punkt	3.000	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 3x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
21	Q32	Querungshilfe	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	zur Querung der B83	12.345	3	2	3	2	10	hohe	Bund	Punkt	2.400	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 2x Piktogramm Rad 2x Piktogramm Pfeil, Rote Furt 20m
22	Q72	Querungshilfe	Höxter	Stahle	B64	Anpassung Lichtsignalanlage	Querung für Radverkehr mit vorgeschalteter Grünphase ermöglichen	12.009	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt		
23	Q74	Querungshilfe	Höxter	Höxter	B239	bauliche Maßnahme	Anpassung Mittelinsel	8.403	3	1	3	3	10	hohe	Bund	Punkt	35.000	Mittelinsel anpassen und Gruenstreifen teilweise asphaltieren
24	B3	Beschilderung	Marienmünster	Abtei	B239	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	6.169	3	2	3	2	10	hohe	Bund	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
25	O44	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Bad Driburg	Konrad-Adenauer-Ring	Erneuerung Asphaltdecke		9.897	3	2	2	2	9	mittlere	Bund	391	129.000	
26	W27	Wegeverbreiterung	Bad Driburg	Bad Driburg	B64	um 0,3m verbreitern	Anschluss an vorhandene Radwege	8.278	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	325	29.800	
27	W39	Wegeverbreiterung	Bad Driburg	Herste	B64	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	8.278	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	223	48.300	aus RVK Bad Driburg
28	Q11	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	B83	Neuordnung des Querschnitts		3.445	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	36.500	2x VZ 205, Mittelinsel, 2x VZ 138 mit ZZ 1000-30, 2x VZ 240, 2x Piktogramm gemeinsamer Geh- und Radweg
29	Q59	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	Hersteller Straße	Anpassung Lichtsignalanlage, Markierungsarbeiten	Radverkehr aus Dalhauser Straße fährt auf aufgeweiteten Radaufstellstreifen, vorgeschaltete Ampel gibt Gehenden und Radfahrenden über die Hersteller Straße gleichzeitig Grün, auf einer Furt fährt das Rad bis zum gegenüberliegenden Radfahrstreifen	4.663	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	Punkt	800	Radverkehr aus Dalhauser Straße fährt auf aufgeweiteten Radaufstellstreifen, vorgeschaltete Ampel gibt Gehenden und Radfahrenden über die Hersteller Straße gleichzeitig Grün, auf einer 12 Furt fährt das Rad bis zum gegenüberliegenden Radfahrstreifen

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Bund																		
30	Q5	Querungshilfe	Borgentreich	Borgholz	B241	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	ohne Mittelinsel	4.712	3	2	3	1	9	mittlere	Bund	Punkt	1.000	2x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil gerade, 2x VZ 274-50, 1x VZ 278-50
31	N60	Neubau	Höxter	Brenkhausen	B239	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	7.205	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	110	118.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
32	N71	Neubau	Höxter	Höxter	B239	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	8.403	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	268	287.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
33	Q42	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Radverkehrsfurt	Verbreiterung der Wege auf mind. 2,5 m (gem. Geh- und Radweg), Markierung der Furten für Radverkehr	8.403	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	800	vorher Q81
34	Q46	Querungshilfe	Höxter	Godelheim	Pyrmonter Straße	Anbringung Verkehrszeichen	zur Querung auf Gehweg Radfahrer frei	12.345	3	2	3	1	9	mittlere	Bund	Punkt	3.200	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 4x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
35	Q57	Querungshilfe	Höxter	Höxter	B239	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	8.403	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	1.600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 2x VZ 222
36	B49	Beschilderung	Warburg	Rimbeck	Ossendorfer Straße	Versetzung Verkehrszeichen	bisheriger Wechsel der Führungsform zu Mischverkehr kurz hinter Kreuzung nicht sicher, daher Verlagerung auf Einmündung Diemelweg	9.872	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	Punkt	700	1x Schild versetzen, 2 Piktogramme Rad, 2x Piktogramm Pfeil gerade
37	W1	Wegever-breiterung	Warburg	Rimbeck	B7	um 0,3m verbreitern	von 2,2m auf 2,5m	9.782	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	2333	301.300	unbebautes Gebiet
38	W2	Wegever-breiterung	Warburg	Ossendorf	B7	um 0,2m verbreitern	von 2,3m auf 2,5m	8.974	3	3	2	1	9	mittlere	Bund	3123	403.300	unbebautes Gebiet
39	Q23	Querungshilfe	Willebadessen	Eissen	B252	Anbringung Verkehrszeichen	Radweg kreuzt B252	5.119	3	1	3	2	9	mittlere	Bund	Punkt	3.200	4x Tempo 70 VZ 274-70, 2x VZ 278, 2x VZ 138-10, 2x VZ 138-20, 2x Piktogramm Rad, 4x Pfeil gerade
40	MP1	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Radverkehrsfurt	Markierung erneuern und erweitern	13.968	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	300	1x Piktogramm Rad erneuern und 1x Piktogramm Rad hinzufügen
41	MP2	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Radverkehrsfurt	Markierung erneuern und erweitern	13.968	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	300	1x Piktogramm Rad erneuern und 1x Piktogramm Rad hinzufügen
42	MP3	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Radverkehrsfurt	Markierung erneuern und erweitern	13.968	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	300	1x Piktogramm Rad erneuern und 1x Piktogramm Rad hinzufügen
43	WF41	Wechsel Führungsform	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	bauliche Maßnahme	Von einseitig gemeinsamen Geh- und Radweg auf beidseitig getrennten Geh- und Radweg	8.403	3	1	3	1	8	mittlere	Bund	Punkt	38.400	2x VZ 138, 1x VZ 205, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil, Mittelinsel, 2x VZ 222, 25 qm rote Farbe
44	W10	Wegever-breiterung	Borgentreich	Borgentreich	B241	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	4.712	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	3812	1.125.300	unbebautes Gebiet
45	W42	Wegever-breiterung	Borgentreich	Borgholz	B241	um 0,4m verbreitern	mit Anschluss an Wirtschaftsweg	4.712	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	505	149.100	unbebautes Gebiet, Radweg
46	B25	Beschilderung	Höxter	Höxter	Gartenstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Radwegweiser für den von der Gartenstraße kommenden Radverkehr	15.379	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	Punkt	1.300	Radwegweiser, 4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil
47	Q34	Querungshilfe	Höxter	Höxter	B64	Lichtsignalanlage erweitern	Bisherige Lichtsignalanlage durch Bedarfssampel ergänzen		1	1	3	2	7	mittlere	Bund	Punkt	80.000	langfristig soll Kreuzung an Eugen-Diesel-Straße neu gedacht werden
48	W29	Wegever-breiterung	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	7.607	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	894	194.300	9x VZ 240
49	W34	Wegever-breiterung	Höxter	Godelheim	Driburger Straße	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg nordwestlich der B64	7.607	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	72	16.000	2x VZ 240
50	W11	Wegever-breiterung	Marienmünster	Münsterbrock	Abtei	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	6.169	3	2	1	1	7	mittlere	Bund	193	24.900	unbebautes Gebiet
51	W33	Wegever-breiterung	Steinheim	Eichholz	B252	um 1,2m verbreitern	aktuell schmaler Schotterweg zusätzlich von Fußgängerampel zu Verkehrsampel	6.670	3	1	2	1	7	mittlere	Bund	76	39.200	LSA wird ertüchtigt
52	W7	Wegever-breiterung	Willebadessen	Eissen	B252	um 0,5m verbreitern	mit Erneuerung Asphaltdecke	5.119	3	1	2	1	7	mittlere	Bund	347	59.700	unbebautes Gebiet, Radweg
53	AF19	Änderung Führungsform	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von getrenntem Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg, aktuell ca. 2,5 m breit, Wegoberfläche zweifarbig mit Andeutung von getrenntem Geh- und Radweg, jedoch dafür zu schmal	13.968	3	1	1	1	6	niedrige	Bund	807	5.600	22x VZ 240
54	W28	Wegever-breiterung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	um 0,7m verbreitern	von 1,8m auf 2,5m	8.403	3	1	1	1	6	niedrige	Bund	15	5.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m
55	AF16	Änderung Führungsform	Brakel	Rheder	Nethetalstrasse	Geh- und Radweg gemeinsam	von getrenntem Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Bund	651	2.500	5x VZ 239 plus ZZ 1022-10, 5x Piktogramm Rad
56	M8	Markierung	Höxter	Höxter	B64	Furten	Alle vier Überwege sind getrennte Geh und Radwege, diese müssen farblich gekennzeichnet werden. Grün oder Rot möglich		1	2	1	1	5	niedrige	Bund	137	7.900	farbliche Markierung plus 4x4 piktogramme Rad und Mensch
57	M2	Markierung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Furt	gestrichelte Furt mit Piktogrammen		1	1	1	1	4	niedrige	Bund	4	600	Furtmarkierung, Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil
Summe																	3.882.500	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Land																		
1	Q12	Querungshilfe	Bad Driburg	Dringenberg/Neuenheerse	L954	getrennte Querung		3.979	3	3	3	3	12	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
2	Q15	Querungshilfe	Bad Driburg	Neuenheerse	L828	getrennte Querung		3.085	3	3	3	3	12	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
3	H5	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Bordsteinabsenkung	Bordsteinabsenkung um vom Radweg in den Mischverkehr zu gelangen bzw. andersherum	8.586	3	3	3	3	12	hohe	Land	Punkt	400	3 m
4	N10	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	L954	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, westlich der Fahrbahn	3.979	3	2	3	3	11	hohe	Land	332	270.700	aus RVK Bad Driburg
5	N19	Neubau	Bad Driburg	Bad Driburg	Konrad-Adenauer-Ring	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	10.134	3	2	3	3	11	hohe	Land	607	334.000	aus RVK Bad Driburg
6	N94	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	L828	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Planung Bad Driburg	3.489	3	2	3	3	11	hohe	Land	3778	4.057.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
7	Q13	Querungshilfe	Bad Driburg	Neuenheerse	L954	getrennte Querung		3.979	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
8	Q14	Querungshilfe	Bad Driburg	Neuenheerse	L828	getrennte Querung		3.085	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
9	Q6	Querungshilfe	Bad Driburg	Reelsen	L954	getrennte Querung		5.692	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
10	Q7	Querungshilfe	Bad Driburg	Reelsen	L954	getrennte Querung		5.692	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
11	W15	Wegeverbreiterung	Beverungen	Herstelle	L763	um 0,5m verbreitern	derzeit 2m, Versetzen der Leitplanke notwendig	1.819	2	3	3	3	11	hohe	Land	303	71.300	auf Brücke
12	N34	Neubau	Borgentreich	Borgentreich	L953	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an Wirtschaftsweg	1.205	2	3	3	3	11	hohe	Land	3207	3.441.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
13	Q65	Querungshilfe	Höxter	Albaxen	Schwalenberger Straße	Anpassung Mittelinsel und Markierungsarbeiten	Markierungsarbeiten plus Verlängerung Mittelinsel	3.258	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	35.700	2x Piktogramm Rad, 4x Pfeil gerade, Verlängerung Mittelinsel
14	G116	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Warburg	Lange Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	4.318	3	3	3	2	11	hohe	Land	154	800	3x 30 VZ 274-30
15	G117	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Warburg	Neues Tor	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	4.318	3	3	3	2	11	hohe	Land	188	500	1x 30 VZ 274-30
16	H20	Hindernisentfernung	Willebadessen	Willebadessen	Lange Straße	Bordsteinabsenkung	Für 3m Bordsteinabsenkung	3.317	3	2	3	3	11	hohe	Land	Punkt	400	Bordsteinabsenkung 3 m
17	N84	Neubau	Willebadessen	Willebadessen	L828	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.142	3	2	3	3	11	hohe	Land	3830	4.118.600	
18	N23	Neubau	Bad Driburg	Reelsen	L954	Geh- und Radweg gemeinsam		5.692	3	1	3	3	10	hohe	Land	343	279.200	aus RVK Bad Driburg
19	N76	Neubau	Borgentreich	Rösebeck	L838	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an vorhandenen Radweg nach Warburg Daseburg	2.819	3	1	3	3	10	hohe	Land	551	591.300	Anschluss an vorhandenen Radweg, 2x Piktogramme Rad plus Furt
20	H7	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Westerbachstraße	Lichtsignalanlage	Ampel steht mittig, was eine zu enge Durchfahrt verursacht	15.379	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	-	Ampelmast umsetzen
21	Q67	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	Mittelinsel zur Querung auf Steinkrugsweg	3.954	3	1	3	3	10	hohe	Land	Punkt	39.800	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
22	Q79	Querungshilfe	Höxter	Ovenhausen	Bosseborner Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor Radverkehr, Piktogramme auf der Fahrbahn aufbringen	3.484	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	3.100	3x VZ 138-10 plus ZZ 1000-32, 8x Piktogramm Rad, 8x Piktogramm Pfeil
23	Q35	Querungshilfe	Nieheim	Oeynhaus	L755	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	2.853	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	1.800	2x VZ 306, 2x VZ 205, Aufmerksamkeitsfeld Rillen
24	Q9	Querungshilfe	Willebadessen	Willebadessen	Eggstraße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	Wirtschaftsweg kreuzt L828	3.489	3	2	3	2	10	hohe	Land	Punkt	35.700	Mittelinsel, 1x VZ 240, 1x VZ 205, 1x Piktogramm gemeinsamer Geh- und Radweg
25	N7	Neubau	Bad Driburg	Reelsen	L954	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, westlich der Fahrbahn	5.692	3	1	3	2	9	mittlere	Land	1648	1.341.100	über 10m
26	WF53	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Neuenheerse	Klusstraße	bauliche Maßnahme	Mittelinsel	3.979	3	3	2	1	9	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
27	G58	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Tietelsen	Brakeler Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.215	2	3	2	2	9	mittlere	Land	293	2.100	8x VZ 274-30
28	N79	Neubau	Beverungen	Tietelsen	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	1.484	2	1	3	3	9	mittlere	Land	2719	2.915.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
29	AF29	Änderung Führungsform	Beverungen	Drenke	Höxterstraße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, Straßenbreite 7 m - 8 m	1.484	2	3	2	2	9	mittlere	Land	248	3.600	Markierung
30	G16	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natzungen	L953	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.205	2	3	2	2	9	mittlere	Land	575	2.500	10 VZ 274-30
31	Q40	Querungshilfe	Brakel	Bellersen	L825	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	2.501	2	1	3	3	9	mittlere	Land	Punkt	2.500	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 1x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen
32	G70	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Ovenhausen	L755	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	3.484	3	1	3	2	9	mittlere	Land	18	500	2x VZ 274-50
33	G83	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bruchhausen	Brokhusenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.757	2	3	2	2	9	mittlere	Land	391	2.400	8x VZ 274-30, 1x VZ 274-50
34	G91	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Ovenhausen	L755	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	3.484	3	2	2	2	9	mittlere	Land	828	1.500	6x VZ 274-30

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Land																			
35	N62	Neubau	Höxter	Fürstenau	L946	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	1	3	2	9	mittlere	Land	1418	1.520.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
36	WF13	Wechsel Führungsform	Höxter	Bödexen	Bödexer Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	1.700	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil	
37	WF14	Wechsel Führungsform	Höxter	Bödexen	Bödexer Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radweg	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil	
38	WF37	Wechsel Führungsform	Höxter	Fürstenau	Bödexer Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil	
39	WF46	Wechsel Führungsform	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	von gemeinsamen Geh- und Radweg zu Mischverkehr, 25 m langer Einmündungstreifen, der bis zum Schutzstreifen anschließt und im Brückfeld quert	8.586	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	2.100	1x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil, 37,5 qm rote Farbe	
40	WF47	Wechsel Führungsform	Höxter	Höxter	Fürstenberger Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	8.586	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	800	1x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil	
41	WF49	Wechsel Führungsform	Höxter	Albaxen	L946	Anbringung Verkehrszeichen	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.258	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10 mit ZusatzVZ 1000-32	
42	AF22	Änderung Führungsform	Marienmünster	Bredenborn	Nieheimer Straße	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	940	5.600	Markierung	
43	AF24	Änderung Führungsform	Marienmünster	Vörden	Talstraße	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	545	3.300	Markierung	
44	WF33	Wechsel Führungsform	Marienmünster	Vörden	Talstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	Punkt	2.400	2x VZ 138, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil, Bordsteinabsenkung	
45	WF43	Wechsel Führungsform	Marienmünster	Bredenborn	Höxter Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	3.172	3	2	2	2	9	mittlere	Land	Punkt	1.800	2x VZ 138, 4x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil	
46	N24	Neubau	Nieheim	Nieheim	Bredenborner Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Weiterführung des vorhandenen Radwegs bis in die Innenstadt	3.172	3	1	3	2	9	mittlere	Land	794	853.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
47	Q36	Querungshilfe	Nieheim	Nieheim	L755	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg, Geschwindigkeitsreduzierung	3.172	3	1	3	2	9	mittlere	Land	Punkt	40.800	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222, 2x VZ 274-50 und 2x VZ 278	
48	B24	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Höxterstraße	Anbringung Verkehrszeichen	fehlende Beschilderung, gemeinsamer Geh- und Radweg	6.011	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	500	2x VZ 240	
49	B44	Beschilderung	Steinheim	Sandebeck	L954	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	3.874	3	2	3	1	9	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
50	N35	Neubau	Steinheim	Vinsebeck	Hornsche Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	2.862	3	1	3	2	9	mittlere	Land	139	149.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
51	N56	Neubau	Steinheim	Vinsebeck	L827	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	2.832	3	1	3	2	9	mittlere	Land	4300	4.624.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
52	N69	Neubau	Warburg	Daseburg	Desenberger Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Phase 2	2.819	3	1	3	2	9	mittlere	Land	116	124.800	aus RVK Warburg	
53	N9	Neubau	Warburg	Daseburg	L838	Geh- und Radweg gemeinsam		2.819	3	1	3	2	9	mittlere	Land	560	602.600	aus RVK Warburg	
54	G33	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Helmernsche Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.028	2	1	3	3	9	mittlere	Land	463	1.600	6x VZ 274-30	
55	Q38	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Fölsen	L763	bauliche Maßnahme	Mittelinsel	2.028	2	2	3	2	9	mittlere	Land	Punkt	35.000	Mittelinsel	
56	Q54	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Fölsen	L763	bauliche Maßnahme		2.028	2	2	3	2	9	mittlere	Land	Punkt	35.000	Mittelinsel	
57	AF20	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Lange Straße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, beidseitig	3.317	3	2	2	2	9	mittlere	Land	550	30.400	beidseitige Markierung, 12x Einmündungen und Furten	
58	N96	Neubau	Bad Driburg	Langeland	L755	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	2.086	2	2	2	2	8	mittlere	Land	279	228.200		
59	Q3	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	L755			2.086	2	2	2	2	8	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg	
60	Q37	Querungshilfe	Bad Driburg	Langeland	L755			2.086	2	2	2	2	8	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg	
61	Q51	Querungshilfe	Bad Driburg	Siebenstern	L820			1.660	2	2	2	2	8	mittlere	Land	Punkt	44.000	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen	
62	N36	Neubau	Beverungen	Haarbrück	L838	Geh- und Radweg gemeinsam	westlich	1.111	2	1	3	2	8	mittlere	Land	213	228.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
63	G85	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Amelunxen	Neuer Weg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	944	1	3	2	2	8	mittlere	Land	296	500	7x VZ 274-30, 1x VZ 274-50 plus 2x Überholverbod	
64	G80	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Amelunxen	Drenker Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	944	1	3	2	2	8	mittlere	Land	312	1.900	7x VZ 274-30	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahme-n-effekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Land																			
65	G108	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Kreuztor	Tempo 30 km/h	Gehweg Radfahrer frei auf südliche Seite nicht möglich, da nicht durchgehend 2,5m		1	3	2	2	8	mittlere	Land	227	2.500	10 VZ 274-30	
66	G15	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Rösebeck	L838	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.819	3	1	2	2	8	mittlere	Land	642	2.000	6x VZ 274-30	
67	G29	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natzungen	Frohnhäuser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	593	1	3	2	2	8	mittlere	Land	404	1.300	4x VZ 274-30, 1x VZ 278-30	
68	WF42	Wechsel Führungsform	Borgentreich	Roesebeck	L838	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.819	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	2.300	5x Piktogramm Rad 4x Piktogramm Pfeil gerade, 2x VZ 138, 1x VZ 240, 1x ZZ 1012-31, 1x VZ 239	
69	G110	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrden	Rathausstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	547	1	3	2	2	8	mittlere	Land	330	500	2x VZ 274-30	
70	G98	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrden	Rathausstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	547	1	3	2	2	8	mittlere	Land	436	2.100	8x VZ 274-30	
71	N66	Neubau	Brakel	Bellersen	L825	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	2.501	2	1	3	2	8	mittlere	Land	184	227.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
72	Q39	Querungshilfe	Brakel	Bellersen	L825	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	2.501	2	1	3	2	8	mittlere	Land	Punkt	1.800	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen	
73	AF25	Anderung Führungsform	Höxter	Bödexen	Bödexer Tal	Schutzstreifen beidseitig	Von Mischverkehr zu Schutzstreifen	3.258	3	2	2	1	8	mittlere	Land	205	2.500	Markierung	
74	Q50	Querungshilfe	Höxter	Ovenhausen	L755	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	3.484	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
75	W40	Wegever-breiterung	Höxter	Höxter	Luetmarscher Straße	räumlich abtrennen	Noppen zur besseren Abgrenzung	9.862	3	2	2	1	8	mittlere	Land	252	16.400	Platten mit Noppenstruktur	
76	N61	Neubau	Marienmünster	Löwendorf	L946	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	2.329	2	1	3	2	8	mittlere	Land	960	1.031.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
77	M1	Markierung	Nieheim	Nieheim	L755	Piktogramm	Piktogramme für den Radverkehr an den Ein- und Ausfahrten und im Kreisverkehr um motorisierten Verkehr auf Radverkehr aufmerksam zu machen	4.009	3	2	2	1	8	mittlere	Land	49	3.300	15x Piktogramm Rad, 8x Piktogramm Pfeil	
78	MP10	Markierung	Nieheim	Nieheim	Marktstraße	Piktogramme		4.009	3	2	2	1	8	mittlere	Land	Punkt	900	3x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil	
79	B16	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Höxterstraße	Anbringung Verkehrszeichen	fehlende Beschilderung, gemeinsamer Geh- und Radweg	6.011	3	2	2	1	8	mittlere	Land	Punkt	500	2x VZ 240	
80	B17	Beschilderung	Steinheim	Vinsebeck	Johannesbrücke	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.832	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
81	B2	Beschilderung	Steinheim	Vinsebeck	Bergheimer Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.862	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
82	B37	Beschilderung	Steinheim	Bergheim	Mittlere Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	4.483	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
83	G41	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Vinsebeck	L827	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.832	3	1	2	2	8	mittlere	Land	22	1.000	2x VZ 274-30, 2x 278-30	
84	W26	Wegever-breiterung	Steinheim	Steinheim	L827	um 1m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	4.465	3	2	2	1	8	mittlere	Land	492	211.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m	
85	WF28	Wechsel Führungsform	Steinheim	Bergheim	Nordstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	4.483	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	1.300	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil	
86	WF44	Wechsel Führungsform	Steinheim	Vinsebeck	Johannesbrücke	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Überleitung auf die Fahrbahn	2.832	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	800	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil	
87	WF51	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Detmolder Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.617	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	2.100	2x VZ 138, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil	
88	WF4	Wechsel Führungsform	Warburg	Welda	L552	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	4.430	3	1	3	1	8	mittlere	Land	Punkt	1.000	aus RVK Warburg	
89	N12	Neubau	Warburg	Daseburg	Desenberger Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Phase 3	2.819	3	1	2	2	8	mittlere	Land	1379	1.483.900	aus RVK Warburg	
90	W36	Wegever-breiterung	Warburg	Welda	L552	um 0,3m verbreitern	in Zusammenarbeit mit Volkmarsen	4.430	3	2	2	1	8	mittlere	Land	907	557.200		
91	G31	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Luetzer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	2	2	2	8	mittlere	Land	339	2.100	8x VZ 274-30	
92	N37	Neubau	Willebadessen	Peckelsheim	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an K19	2.028	2	1	3	2	8	mittlere	Land	1704	1.832.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
93	AF26	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Fölsener Straße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, beidseitig	3.317	3	1	2	2	8	mittlere	Land	345	10.100	beidseitige Markierung, plus 3 Einmündungen und Furten	
94	AF32	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen, beidseitig	3.317	3	1	2	2	8	mittlere	Land	809	23.600	beidseitige Markierung, 7 Einmündungen und Furten	
95	N18	Neubau	Bad Driburg	Dringenberg/Neue nheerse	L953	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr nördlich der Fahrbahn	874	1	3	1	2	7	mittlere	Land	990	812.000	aus RVK Bad Driburg	
96	Q20	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	Konrad-Adenauer-Ring	Südliche Querungshilfe ausbauen, sodass ohne			1	3	1	2	7	mittlere	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg	
97	B27	Beschilderung	Beverungen	Tietelsen	L837	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.472	2	3	1	1	7	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
98	Q55	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	L838	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Wirtschaftsweg	1.111	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	2.400	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x RZ 306, 2x VZ 205, Aufmerksamkeitsfeld Rillen	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Land																			
99	Q70	Querungshilfe	Beverungen	Tietelsen	L890	Anbringung Verkehrszeichen	Wirtschaftsweg kreuzt L890	1.036	2	3	1	1	7	mittlere	Land	Punkt	500	2x VZ 138	
100	N25	Neubau	Borgentreich	Natzungen	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	700	1	2	2	2	7	mittlere	Land	2822	3.028.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
101	W5	Wegever-breiterung	Borgentreich	Borgentreich	K37	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	1.205	2	3	1	1	7	mittlere	Land	351	103.600	unbebautes Gebiet, Radweg	
102	B33	Beschilderung	Brakel	Bellersen	L825	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.501	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
103	G82	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Erkeln	Neue Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.215	2	1	2	2	7	mittlere	Land	145	1.300	5x VZ 274-30, 1x VZ 274-50	
104	G93	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Bellersen	Meinolfusstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.501	2	1	2	2	7	mittlere	Land	789	2.700	10x VZ 274-50	
105	B43	Beschilderung	Höxter	Lütmarsen	L755	Versetzung Verkehrszeichen und weiteres anbringen	gemeinsamer Geh- und Radweg	3.484	3	2	1	1	7	mittlere	Land	Punkt	400	1x Geh und Radweg versetzen, 1x neues VZ 240 anbringen	
106	B55	Beschilderung	Höxter	Albaxen	L946	Gehweg Radfahrer frei	von Gehweg zu Gehweg Radfahrer frei, Markierung bis Kapellenweg	3.258	3	1	1	2	7	mittlere	Land	220	1.600	6x VZ 241-30, 2x VZ 1012-31	
107	M7	Markierung	Höxter	Höxter	Fuerstenberger Straße	Schutzstreifen beidseitig ist zu verbreitern plus Piktogramme	für mehr Sicherheit bei den Radfahrenden sind die Schutzstreifen so zu verbreitern, sodass die Kfz-Fahrbahn bei 5,5m liegt. Für 30 km/h ist das völlig ausreichend.	8.586	3	2	1	1	7	mittlere	Land	155	1.000	2x VZ 274-30, 2x VZ 278-30	
108	N68	Neubau	Höxter	Ovenhausen	L890	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.079	2	1	2	2	7	mittlere	Land	519	556.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
109	W19	Wegever-breiterung	Höxter	Lütmarsen	L755	um 0,5m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.484	3	2	1	1	7	mittlere	Land	693	148.900		
110	W21	Wegever-breiterung	Höxter	Bödexen	L946	um 0,6m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	2	1	1	7	mittlere	Land	1061	273.500		
111	W24	Wegever-breiterung	Höxter	Albaxen	L946	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	2	1	1	7	mittlere	Land	2752	236.500		
112	B5	Beschilderung	Marienmünster	Löwendorf	Löwendorf	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.329	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil	
113	G62	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Bredenborn	Zum Fahrenberg	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	960	1	1	3	2	7	mittlere	Land	235	500	2x VZ 274-50	
114	G89	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Löwendorf	L946	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.329	2	1	2	2	7	mittlere	Land	173	800	2x VZ 274-30, 1x VZ 274-50	
115	N67	Neubau	Marienmünster	Vörden	L825	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Brückenbau und Wegeverlauf östl. des Baches	1.272	2	1	2	2	7	mittlere	Land	1906	2.047.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
116	AF31	Änderung Führungsform	Marienmünster	Löwendorf	Löwendorf	Schutzstreifen beidseitig	Strassenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen	2.329	2	1	2	2	7	mittlere	Land	437	2.600	Markierung	
117	W43	Wegever-breiterung	Marienmünster	Bredenborn	L755	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	3.172	3	2	1	1	7	mittlere	Land	3048	654.900	unbebautes Gebiet	
118	B26	Beschilderung	Nieheim	Merlshiem	L755	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.177	2	2	2	1	7	mittlere	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
119	W13	Wegever-breiterung	Steinheim	Sandebeck	L954	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.874	3	2	1	1	7	mittlere	Land	184	15.800	Asphalttschicht ursprünglich 2,5 m, mit Gras bewachsen	
120	W44	Wegever-breiterung	Steinheim	Vinsebeck	L827	um 1m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	4.483	3	1	2	1	7	mittlere	Land	647	278.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
121	N3	Neubau	Warburg	Warburg	L838	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	2.819	3	1	2	1	7	mittlere	Land	1877	2.019.800	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
122	AF4	Änderung Führungsform	Willebadessen	Foelsen	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	von Fussweg zu gemeinsamen Fuss und Radweg	2.028	2	2	1	2	7	mittlere	Land	70	500	2x VZ 240	
123	G21	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Schweckhausen	L837	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	700	1	2	2	2	7	mittlere	Land	437	1.900	7x VZ 274-30	
124	G22	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Lange Torstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	795	1	2	2	2	7	mittlere	Land	657	3.200	12x VZ 274-30	
125	G30	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Wassertorstrasse	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	1	2	2	7	mittlere	Land	132	1.300	5x 30 VZ 274-30	
126	G32	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	Eissener Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	1	2	2	7	mittlere	Land	415	1.600	6x VZ 274-30	
127	G34	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Eissen	Agissenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	1	2	2	7	mittlere	Land	910	2.700	10x VZ 274-30	
128	G48	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Löwen	Brunnenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	795	1	2	2	2	7	mittlere	Land	954	2.400	9x VZ 274-30	
129	N39	Neubau	Willebadessen	Eissen	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an vorhandenem Fuss_und_Radweg	1.597	2	1	2	2	7	mittlere	Land	2601	2.797.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
130	N28	Neubau	Bad Driburg	Pömben	L952	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, westlich der Fahrbahn	733	1	2	1	2	6	niedrige	Land	162	133.000	aus RVK Bad Driburg	
131	Q17	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	Dringenberger Straße	Querungshilfe mit Aufstellfläche für von Norden kommende Radfahrende	Hohe Priorität		1	2	1	2	6	niedrige	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg	
132	Q47	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	Ringstraße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	2.086	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	39.800	aus RVK Bad Driburg	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Land																		
133	Q48	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	Ringstraße	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	2.086	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	4.300	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
134	Q75	Querungshilfe	Bad Driburg	Erpentrup	L954/L755	getrennte Querung		2.086	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	44.000	bebautes Gebiet plus Beschilderung 2x VZ 240
135	WF50	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Langeland	L755	bauliche Maßnahme	Von Mischverkehr zu gemeinsamer Geh- und Radweg mit Mittelinsel	2.086	2	2	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
136	Q56	Querungshilfe	Beverungen	Drenke	L837	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	1.484	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	40.700	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 2x VZ 240, 4x Aufmerksamkeitsfeld Rillen, Mittelinsel, 2x VZ 222
137	G11	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natzungen	Schlisstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	904	1	2	2	1	6	niedrige	Land	915	3.500	14x VZ 274-30
138	G2	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Emmerkortorstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land	155	500	2x VZ 274-30
139	N45	Neubau	Borgentreich	Manrode	L763	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	848	1	1	2	2	6	niedrige	Land	1805	1.936.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
140	Q76	Querungshilfe	Borgentreich	Natzungen	Frohnhauser Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Wirtschaftsweg mündet an L953	593	1	3	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	1.200	2x VZ 138-10, 2 Piktogramme Rad, 2x Piktogramm Pfeil, Wartelinie 5 m
141	W47	Wegever-breiterung	Borgentreich	Rösebeck	L828	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	2.819	3	1	1	1	6	niedrige	Land	434	128.100	unbebautes Gebiet, Radweg
142	B40	Beschilderung	Brakel	Erkeln	Neue Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.215	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
143	WF26	Wechsel Führungsform	Brakel	Bellersen	Meinolfstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.501	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	900	3x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 2x Piktogramm Pfeil
144	WF27	Wechsel Führungsform	Brakel	Bellersen	Meinolfstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.501	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	700	3x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 2x Piktogramm Pfeil
145	B34	Beschilderung	Höxter	Albaxen	L946	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg	3.258	3	1	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	500	2x VZ 240
146	G112	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Fürstenu	Bodexer Straße	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land		2.000	8x VZ 274-30, 2x VZ 274-50
147	G88	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Ovenhausen	Bosseborner Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.079	2	1	2	1	6	niedrige	Land	330	1.500	6x VZ 274-30
148	G94	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bödexen	Bödexer Tal	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land	1060	4.500	18x VZ 274-30
149	Q43	Querungshilfe	Höxter	Lütmarsen	Lütmarser Tal	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Warnung vor kreuzendem Rad	3.484	3	1	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10 mit Zusatz VZ 1000-32
150	W20	Wegever-breiterung	Höxter	Lütmarsen	L755	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	3.484	3	1	1	1	6	niedrige	Land	481	103.300	
151	W22	Wegever-breiterung	Höxter	Albaxen	L946	um 0,6m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.258	3	1	1	1	6	niedrige	Land	230	59.800	plus 2x VZ 240
152	W25	Wegever-breiterung	Höxter	Lütmarsen	L755	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	3.484	3	1	1	1	6	niedrige	Land	385	82.700	
153	B48	Beschilderung	Marienmünster	Bredenborn	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.272	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
154	G52	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Löwendorf	Saumer	Tempo 70 km/h	von Tempo 100 km/h auf Tempo 70 km/h	2.329	2	1	2	1	6	niedrige	Land	97	500	2x 70 VZ 274-70
155	G92	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Vörden	Auf der Trift	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Land	636	3.200	12x VZ 274-30
156	B35	Beschilderung	Nieheim	Oeynhaus	Landstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	2.255	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
157	N82	Neubau	Nieheim	Sommersell	L886	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Radweg nach Münsterbrock	790	1	2	1	2	6	niedrige	Land	571	613.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
158	H11	Hindernisentfernung	Steinheim	Vinsebeck	L827	Entfernung Schranke	Notwendigkeit prüfen	2.832	3	1	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	300	
159	W38	Wegever-breiterung	Steinheim	Bergheim	L616	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg/ Radfahrer frei ab Ortseingang	4.483	3	1	1	1	6	niedrige	Land	1247	107.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m
160	WF23	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Löther Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Schutzstreifen zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.002	2	1	2	1	6	niedrige	Land	Punkt	2.900	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 45 qm rote Farbe für Markierung der Furt
161	H23	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Wormelner Straße	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie plus Geländer um Abbiegen im spitzen Winkel zu vermeiden	1.182	2	2	1	1	6	niedrige	Land	Punkt	4.600	VZ 205 und Wartelinie plus Geländer um Abbiegen im spitzen Winkel zu vermeiden
162	N16	Neubau	Bad Driburg	Pömben	L952	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	733	1	1	2	1	5	niedrige	Land	989	812.000	aus RVK Bad Driburg
163	W31	Wegever-breiterung	Bad Driburg	Erpentrup	L755	Verbreiterung plus Erneuerung Asphalt			1	2	1	1	5	niedrige	Land	468	42.900	um 0,5
164	WF29	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Erpentrup	Ringstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	2.086	2	1	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	1.300	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil
165	B38	Beschilderung	Beverungen	Amelunxen	Neuer Weg	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	944	1	2	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	1.000	2x VZ 138-10, 2x ZZ 100-32, 2x Piktogramm Rad

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Land																		
166	Q73	Querungshilfe	Beverungen	Haarbrück	L838	Anbringung Verkehrszeichen	Wirtschaftsweg trifft aus L838	1.111	2	1	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	2.700	3x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 1x VZ 240, 2x VZ 138, 2x 274.70, 2x 278
167	WF5	Wechsel Führungsform	Beverungen	Haarbrück	Klingelburgstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr	1.111	2	1	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	1.300	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138
168	G18	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Lange Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	512	1	1	2	1	5	niedrige	Land	464	1.500	6x VZ 274-30
169	G28	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Rother Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	512	1	1	2	1	5	niedrige	Land	255	500	2x VZ 274-30
170	N32	Neubau	Borgentreich	Manrode	Trendelburger Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	in Abstimmung mit dem Landkreis Kassel	848	1	1	1	2	5	niedrige	Land	322	345.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
171	W8	Wegever-Breiterung	Borgentreich	Borgentreich	L763	um 0,6m verbreitern	Von 1,9m auf 2,5m	1.597	2	1	1	1	5	niedrige	Land	1184	349.500	unbebautes Gebiet, Radweg
172	W9	Wegever-breiterung	Borgentreich	Borgentreich	L763	um 0,5m verbreitern	von 2,0m auf 2,5m	1.597	2	1	1	1	5	niedrige	Land	469	138.400	unbebautes Gebiet, Radweg
173	N93	Neubau	Brakel	Bellersen	L886	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	960	1	1	2	1	5	niedrige	Land	1042	1.136.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
174	G118	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bosseborn	Ovenhäuser Straße	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Land	396	1.000	4x 30 VZ 274-30
175	G77	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bosseborn	Heinemannstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	258	1	1	2	1	5	niedrige	Land	410	1.500	6x VZ 274-30
176	W14	Wegever-breiterung	Marienmünster	Vörden	L825	um 0,3m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	1	1	5	niedrige	Land	1661	356.900	unbebautes Gebiet
177	WF52	Wechsel Führungsform	Marienmünster	Vörden	Angerberg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr		1	2	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	2.100	2x VZ 138, 6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil
178	H24	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Wormelner Straße	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie plus Geländer um Abbiegen im spitzen Winkel zu vermeiden		1	2	1	1	5	niedrige	Land	Punkt	300	aus RVK Warburg
179	AF10	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	Gehweg Radfahrer frei	von Mischverkehr zu Gehweg- Radfahrer frei	429	1	1	2	1	5	niedrige	Land	383	2.300	7x VZ 239 plus Rad frei
180	N77	Neubau	Willebadessen	Peckelsheim	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anbindung an Abdinghofweg	700	1	1	2	1	5	niedrige	Land	2138	2.299.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
181	W17	Wegever-breiterung	Willebadessen	Peckelsheim	L763	um 0,4m verbreitern	von 2,1 auf 2,5m	1.597	2	1	1	1	5	niedrige	Land	268	46.100	Gemeinsamer Geh- und Radweg, unbebautes Gebiet
182	W46	Wegever-breiterung	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	um 1m verbreitern	von 1,5 auf 2,5m	429	1	1	2	1	5	niedrige	Land	383	65.900	unbebautes Gebiet, Gehweg ausserorts
183	Q19	Querungshilfe	Beverungen	Würgassen	Lauenförder Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Achtung kreuzende Radfahrer		1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	500	2x VZ 138
184	W6	Wegever-breiterung	Borgentreich	Körbecke	L838	um 0,4m verbreitern	von 2,1m auf 2,5m	882	1	1	1	1	4	niedrige	Land	2167	639.700	unbebautes Gebiet, Radweg
185	Q25	Querungshilfe	Brakel	Bellersen	K39	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf Geh- und Radweg	759	1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	2.000	1x VZ 205 mit ZZ 1000-32, Radverkehrsfurt mit 40 qm roter Farbe
186	W30	Wegever-breiterung	Beverungen	Haarbrück	Klingelburgstraße	um 0,3m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	567	1	1	1	1	4	niedrige	Land	535	47.400	
187	N72	Neubau	Höxter	Bosseborn	L890	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	258	1	1	1	1	4	niedrige	Land	304	326.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
188	B8	Beschilderung	Marienmünster	Bredenborn	Zum Fahrenberg	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	960	1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
189	AF23	Änderung Führungsform	Marienmünster	Löwendorf	Löwendorf	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7 m - 7,5 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen		1	1	1	1	4	niedrige	Land	215	1.300	Markierung
190	N27	Neubau	Willebadessen	Peckelsheim	L837	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	795	1	1	1	1	4	niedrige	Land	1841	1.977.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
191	Q77	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Willebadessen	Bahnhofstraße	Radverkehrsfurt	mit Gehweg Radfahrer frei	429	1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	2.000	
192	W16	Wegever-breiterung	Willebadessen	Willebadessen	L765	um 0,4m verbreitern	von 2,1m auf 2,5m	429	1	1	1	1	4	niedrige	Land	429	75.800	plus Furt an Einmündung
193	WF55	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Peckelsheim	L763	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Land	Punkt	800	1x VZ 240 plus 2x Piktogramm Pfeil plus 2x Piktogramm Rad
Summe																	57.041.900	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Kreis																		
1	N92	Neubau	Brakel	Riesel	K50	Radweg	Aufteilung an Brücke muss neu gedacht und Geschwindigkeit weiter reduziert werden	5.730	3	3	3	3	12	hohe	Kreis	992	1.057.800	Neubau plus Geschwindigkeitsreduktion auf 50, 40qm rote Markierung, 4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138, 2x 50 VZ 274-50, 1x 278-50
2	Q62	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Ostheimer Straße	Anpassung Mittelinsel	bislang keine getrennte Querung und 2m breit	4.606	3	3	3	2	11	hohe	Kreis	Punkt	35.000	min 2,5 m breit
3	AF11	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Am Bahndamm	Radfahrstreifen	Für Radfahrstreifen Fahrbahnquerschnitt anpassen, nur in Zusammenhang mit AF12		1	3	3	3	10	hohe	Kreis	942	3.110.800	
4	Q69	Querungshilfe	Warburg	Hohenwepel	Northeimer Straße			5.327	3	2	3	2	10	hohe	Kreis	Punkt	35.000	aus RVK Warburg
5	G19	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Borgholzer Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	3	3	2	9	mittlere	Kreis	204	1.300	4x VZ 274-38, 1x 278-30
6	Q2	Querungshilfe	Borgentreich	Borgentreich	K37	Querung klassifizierte Straße	in Verbindung mit Neubau Geh- und Radweg, mit Mittelinsel	1.205	2	3	2	2	9	mittlere	Kreis	Punkt	35.000	Anpassung Mittelinsel
7	B12	Beschilderung	Brakel	Brakel	Warburger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg	4.605	3	3	2	1	9	mittlere	Kreis	Punkt	500	2x VZ 240
8	H12	Hindernisentfernung	Brakel	Brakel	Am Schützenanger	Entfernung Umlaufsperr		3.833	3	3	1	2	9	mittlere	Kreis	Punkt	300	
9	G84	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Drenke	Beverunger Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	574	1.600	6x VZ 274-30
10	G103	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Beverungen	Zum Spring	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	125	600	2x VZ 274-30, 2x VZ 278-30
11	W32	Wegeverbreiterung	Beverungen	Beverungen	Zum Spring	um 0,5m verbreitern	Schutzstreifen zu schmal, daher südlichen Gehweg verbreitern		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	369	36.400	Markierung Schutzstreifen beidseitig entfernen, 2x Beschilderung Gehweg plus ZusatzVZ
12	G109	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Liebenauer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	514	1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	611	2.000	8x VZ 274-30
13	G111	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Mühlenstr	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.597	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	438	1.300	5x VZ 274-30
14	G20	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Borgholzer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	265	1.500	6x VZ 274-30
15	G25	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Auenhauser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	125	1.500	6x VZ 274-30
16	G102	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrd	Rothweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	573	1.600	6x VZ 274-30
17	G104	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Hembsen	Lange Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	673	1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	432	1.600	6x VZ 274-30
18	G54	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Hampenhäuser	Parkstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	367	1.100	4x VZ 274-30
19	G56	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Auenhausen	Alte Dorfstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	484	2.100	8x VZ 274-30
20	Q29	Querungshilfe	Höxter	Lüchtringen	K46	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung im Bereich der Einmündung auf neuen gemeinsamen Geh- und Radweg über Grünstreifen		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	Punkt	5.200	2x VZ 306, 2x VZ 240, 1x VZ 205 mit ZZ 1000-32, Neubau über Grünstreifen
21	N81	Neubau	Höxter	Lüchtringen	K46	Geh- und Radweg gemeinsam	Verlauf nördlich der K 46 bis nach Holzmind		1	3	2	2	8	mittlere	Kreis	992	945.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
22	G69	Geschwindigkeitsreduzierung	Marientmünster	Hohehaus	Hohehaus	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1.707	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	590	2.500	10x VZ 274-30
23	G73	Geschwindigkeitsreduzierung	Marientmünster	Vörden	Amtstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.427	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	191	1.900	7x VZ 274-30
24	N57	Neubau	Marientmünster	Vörden	K59	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.707	2	2	2	2	8	mittlere	Kreis	2356	2.531.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
25	G46	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Frohnhauser Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	2	3	2	8	mittlere	Kreis	678	500	2x VZ 274-50

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kreis																			
26	N41	Neubau	Willebadessen	Helmern	K19	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an L763	2.028	2	1	3	2	8	mittlere	Kreis	1677	1.803.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
27	G42	Geschwindigkeitsreduzierung	Bad Driburg	Erpentrup	Am Breitenbach	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	2.086	2	2	2	1	7	mittlere	Kreis	221	1.000	4x VZ 274-30, Versatzungen	
28	N13	Neubau	Bad Driburg	Alhausen	K9	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, östlich der Fahrbahn	1.849	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	131	106.600	aus RVK Bad Driburg	
29	N6	Neubau	Bad Driburg	Bad Hermannsborn	K9	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	1.849	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	2355	1.932.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
30	N8	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	K13	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn		1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	451	366.300	aus RVK Bad Driburg	
31	Q16	Querungshilfe	Bad Driburg	Bad Driburg	Lange Straße				1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	Punkt	27.000	aus RVK Bad Driburg	
32	WF10	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Neuenheerse	K13	bauliche Maßnahme	Mittelinsel, Fahrbahnmitbenutzung zu Wirtschaftsweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg	
33	G26	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Wehrden	K56	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 70 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1632	1.100	4x VZ 274-50	
34	N14	Neubau	Borgentreich	Lütgeneder	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an Wirtschaftsweg und Querungshilfe an K21	762	1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	494	530.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
35	N20	Neubau	Borgentreich	Natingen	K40	Geh- und Radweg gemeinsam	Anschluss an Wirtschaftsweg, noerdlich	500	1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	126	135.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
36	N44	Neubau	Borgentreich	Natingen	K40	Geh- und Radweg gemeinsam		500	1	3	1	2	7	mittlere	Kreis	1353	1.451.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
37	N63	Neubau	Borgentreich	Rösebeck	K30	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.040	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	4382	4.702.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb plus Querungshilfe an K21	
38	G105	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Erkeln	K39	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1368	500	2x VZ 274-50	
39	H18	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Kreisferienstraße	Entfernung Poller und Markierungsarbeiten		1.589	2	2	1	2	7	mittlere	Kreis	Punkt	300		
40	B31	Beschilderung	Mariemünster	Hohehaus	Konrad-Reitz-Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	1.707	2	2	2	1	7	mittlere	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
41	G55	Geschwindigkeitsreduzierung	Mariemünster	Kollerbeck	K64	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	124	800	2x VZ 274-50, 1x VZ 278-50	
42	G57	Geschwindigkeitsreduzierung	Mariemünster	Großenbreden	K64	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	170	1.000	4x VZ 274-50	
43	G68	Geschwindigkeitsreduzierung	Mariemünster	Eilversen	K52	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	333	1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1073	1.000	4x VZ 274-50	
44	G64	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Erwitzen	K1	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	347	1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	3309	500	2x VZ 274-50	
45	H13	Hindernisentfernung	Nieheim	Nieheim	Friedrich-Wilhelm-Weber-Straße	Sonstiges	Baumeinbauten durch Schilder und Reflektoren auch bei Dunkelheit sichtbar machen		1	2	3	1	7	mittlere	Kreis	Punkt	400	BZ 241 plus Sicherheitsbake	
46	AF15	Änderung Führungsform	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von zu schmalem, getrennten Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	1206	2.600	10x VZ 240	
47	AF17	Änderung Führungsform	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Strasse	Geh- und Radweg gemeinsam	von zu schmalem, getrennten Geh- und Radweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	638	500	2x VZ 240	
48	G43	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Grevenhagen	K3	Tempo 30/50 km/h	Querung Bahnlinie im Mischverkehr über die Brücke		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	54	3.400	2x VZ 274-50 plus Wechsel der Fuehrungsform Radweg zu Mischverkehr	
49	G5	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Rolfzen	Stoppelbergstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	588	1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	207	1.500	6x VZ 274-30	
50	G61	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Steinheim	Steinweg	Tempo 30 km/h	Beschilderung ergänzen		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	649	2.100	8x VZ 274-30	
51	G66	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Rolfzen	K4	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	487	1	1	3	2	7	mittlere	Kreis	1087	2.100	4x VZ 274-50	
52	G90	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Sandebeck	Teutoburger Wald Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	393	2.100	8x VZ 274-30	
53	G115	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Warburg	Burggraben	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	783	2.500	10x 30 VZ 274-30	
54	G53	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Dalheim	Zur Diemelmühle	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	192	1.500	6x 30 VZ 274-30	
55	N46	Neubau	Warburg	Hardehausen	K23	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	3	2	1	7	mittlere	Kreis	1113	1.197.700	mit Grunderwerb	
56	N48	Neubau	Warburg	Rimbeck	K17	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.830	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	504	542.400	aus RVK Warburg	
57	N75	Neubau	Warburg	Dössel	Lehmkuhle	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.227	2	1	2	2	7	mittlere	Kreis	1600	1.721.800	aus RVK Warburg	
58	G36	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Lützer Weg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	513	1.600	6x VZ 274-30, 2x Aufösen 278-50	
59	G37	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Borlinghausen	Bonnenburger Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	421	1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	74	800	3xVZ 274-30	
60	G38	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Am Spielberg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	90	500	2x VZ 274-30	
61	G39	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Am Spielberg	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	432	500	2x VZ 274-50	
62	G47	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Niesen	Frohnhausener Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	382	1.300	5x VZ 274-30	
63	G49	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Engar	Im Dorf	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kreis	331	1.100	4x VZ 274-30	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kreis																			
64	N33	Neubau	Bad Driburg	Alhausen	K18	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	1.937	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	27	22.000	aus RVK Bad Driburg	
65	N38	Neubau	Bad Driburg	Reelsen	K9	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn	1.136	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	903	734.800	aus RVK Bad Driburg	
66	N52	Neubau	Bad Driburg	Alhausen	K18	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur, alternativ ggf. Mischverkehr bei 50 km/h möglich	1.937	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	1435	1.549.200	aus RVK Bad Driburg	
67	Q1	Querungshilfe	Bad Driburg	Alhausen	K18	gemeinsame Querung		1.937	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	27.000	aus RVK Bad Driburg	
68	WF12	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Bad Driburg	Lange Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu verkehrsberuhigter Bereich		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	5.500	aus RVK Bad Driburg	
69	WF38	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Pömsen	Nieheimer Straße	bauliche Maßnahme	Mittelinsel	733	1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg	
70	B13	Beschilderung	Beverungen	Dernke	Beverunger Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
71	G96	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Jakobsberg	K44	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h	567	1	1	3	1	6	niedrige	Kreis	346	1.700	5x VZ 274-50, 1x 278-50, 5x Ueberholverbot VZ 277	
72	MP6	Markierung	Beverungen	Drenke	Beverunger Straße	Piktogramme	um motorisierten Verkehr auf Radverkehr aufmerksam zu machen	944	1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil	
73	G9	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Lütgeneder	Lindenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	819	1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	247	500	2x VZ 274-30	
74	N15	Neubau	Borgentreich	Körbecke	K21	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	160	171.700	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb plus Querung K21	
75	N42	Neubau	Borgentreich	Körbecke	K28	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	514	1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	2517	2.701.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb plus Wechsel der Fuehrungsform am Ortseingang	
76	Q45	Querungshilfe	Borgentreich	Borgentreich	Mühlenberg, K30	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Wirtschaftsweg müudet auf K30		1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	Punkt	1.100	2x zusätzliches ZZ 1000-30, 2x VZ 205, 2x VZ 240, 1x Piktogramm Geh- und Radweg	
77	G100	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Brakel	K57	Tempo 50 km/h	von Tempo 70 km/h zu Tempo 50 km/h	557	1	1	3	1	6	niedrige	Kreis	410	800	2x 50 VZ 274-50, 1x 278-50	
78	G87	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Gehrden	Schloßstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	399	1.100	4x 30 VZ 274-30	
79	G97	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Rheder	Trompetensprung	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	215	500	2x 30 VZ 274-30	
80	N95	Neubau	Brakel	Hampenhäusen	K40	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	300	1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	2779	2.969.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
81	Q60	Querungshilfe	Brakel	Brakel	K18	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	Warnung vor kreuzendem Rad	1.344	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	1.700	1x VZ 306, Aufmerksamkeitsfeld Rillen, 2x VZ 138-10 mit ZusatzVZ 1000-32	
82	W18	Wegeverbreiterung	Brakel	Riesel	K50	um 0,3m verbreitern	mit Wechsel der Führungsform an Ortseingang		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	222	28.600	mit Grunderwerb	
83	Q24	Querungshilfe	Höxter	Höxter	K45	Anbringung Verkehrszeichen, Querungshilfe	Querung einer übergeordneten Straße		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x VZ 138	
84	WF48	Wechsel Führungsform	Höxter	Brenkhausen	Kreisstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr	1.876	2	1	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	1.600	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138, 1x VZ 239	
85	G72	Geschwindigkeitsreduzierung	Marienmünster	Eilversen	Eilversen Ortsdurchfahrt	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	333	1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	295	2.000	8x VZ 274-30	
86	G1	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Himmighausen	Antoniusstraße	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	303	500	2x VZ 274-30	
87	G114	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Sommersell	Sommersell	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	1011	3.400	13x VZ 274-30	
88	G51	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Eversen	K4	Tempo 50 km/h		671	1	1	2	2	6	niedrige	Kreis	2105	500	2x VZ 274-50	
89	N50	Neubau	Nieheim	Holzhausen	K1	Geh- und Radweg gemeinsam	Lückenschluss Wirtschaftswege und gem. Geh- und Radweg	557	1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	143	183.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
90	Q61	Querungshilfe	Nieheim	Holzhausen	K1	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme	zur Querung auf neuen Geh- und Radweg	557	1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	2.500	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32, 1x VZ 240, 2x Aufmerksamkeitsfeld Rillen	
91	AF13	Änderung Führungsform	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße	Gehweg Radfahrer frei	von Mischverkehr außerorts zu Gehweg Radfahrer frei		1	2	2	1	6	niedrige	Kreis	63	700	2x VZ 239 plus 2x ZZ 1022-10	
92	B28	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x VZ 240	
93	N40	Neubau	Steinheim	Sandebeck	Teutoburger Wald Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Verbindung Geh- und Radweg bis Ortseingang		1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	132	141.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahme-n-effekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kreis																			
94	N54	Neubau	Steinheim	Rolfzen	K 4	Geh- und Radweg gemeinsam	Anbindung Rolfzen an Hagedorn und Weg nach Steinheim	588	1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	254	273.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
95	W37	Wegever-breiterung	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	um 0,2m verbreitern	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	400	34.400	Verbreiterung plus 6x VZ 240	
96	WF39	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	Punkt	300	1x VZ 240	
97	AF27	Änderung Führungsform	Warburg	Warburg	Burggraben	Schutzstreifen einseitig	Vom Mischverkehr zu Schutzstreifen einseitig		1	3	1	1	6	niedrige	Kreis	413	2.500	aus RVK Warburg	
98	N87	Neubau	Warburg	Hohenwepel	Northeimer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	breite Unterfuehung		1	2	1	2	6	niedrige	Kreis	154	165.700	aus RVK Warburg	
99	G12	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Eissen	Zum Südholz	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	2	6	niedrige	Kreis	489	1.600	6x 30 VZ 274-30	
100	G35	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Helmern	Kilianstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	2	6	niedrige	Kreis	273	500	2x VZ 274-30	
101	G40	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Altenheerse	St Georgstrasse	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	790	1	1	2	2	6	niedrige	Kreis	671	2.900	11x VZ 274-30	
102	WF18	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Alhausen	Reelser Straße	bauliche Maßnahme	Anpassung Mittelinsel		1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil	
103	WF36	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Erpentrup	Am Breitenbach	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.300	aus RVK Bad Driburg	
104	AF2	Änderung Führungsform	Borgentreich	Lütgeneder	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	von Gehweg Radfahrer frei im Einrichtungsverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr	819	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	166	500	2x VZ 240	
105	G10	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Großeneder	Hauptstrasse	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	377	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	550	3.000	12x VZ 274-30	
106	G107	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Lütgeneder	Daseburgerstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	682	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	374	500	2x VZ 274-30	
107	G13	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Großeneder	Bohlenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	377	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	205	2.000	8x VZ 274-30	
108	G17	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Marktplatz	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	512	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	223	800	2x VZ 274-50, 1x VZ 278-50	
109	G27	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgholz	Zum Burgtor	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	204	3.000	12x VZ 274-30	
110	N51	Neubau	Borgentreich	Lütgeneder	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	Übergang nach Warburg	682	1	1	1	2	5	niedrige	Kreis	1525	1.636.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
111	WF22	Wechsel Führungsform	Borgentreich	Lütgeneder	Lindenstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	von Gehweg Radfahrer frei zu Mischverkehr	819	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	2.200	6x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 3x Piktogramm Pfeil, 2xVZ 138, 1x VZ 239	
112	B18	Beschilderung	Brakel	Börkendorf	K39	Anbringung Verkehrszeichen	fehlt, gemeinsamer Geh- und Radweg	759	1	1	1	2	5	niedrige	Kreis	Punkt	300	1x VZ 240	
113	G76	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Bökendorf	Dreizehnlindenstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	759	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	547	2.700	10x VZ 274-30	
114	N59	Neubau	Brakel	Ovenhausen	K61	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	645	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	4062	4.329.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
115	N64	Neubau	Brakel	Schmechten	K20	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	542	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	3532	3.771.800	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
116	G79	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	29	500	2x VZ 274-30	
117	AF14	Änderung Führungsform	Nieheim	Holzhausen	Dorfstraße	Geh- und Radweg gemeinsam	von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	383	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	394	14.100	6x VZ 240, 1x gestrichelte Furt, 4x Piktogramm Rad	
118	G60	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Eversen	K6	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	671	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	328	1.100	4x VZ 274-30	
119	Q66	Querungshilfe	Nieheim	Holzhausen	Dorfstrasse	bauliche Maßnahme	Anpassung Querungsinsel	383	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	35.000	Ausbau Querungsinsel	
120	W12	Wegever-breiterung	Nieheim	Nieheim	K4	um 0,3m verbreitern	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	671	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	198	25.500	mit Querung K4	
121	W41	Wegever-breiterung	Nieheim	Holzhausen	Dorfstraße	um 0,3m verbreitern	von 2,2 m auf 2,5 m	383	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	171	22.100		
122	B22	Beschilderung	Steinheim	Rolfzen	K4	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad	233	1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
123	B23	Beschilderung	Steinheim	Grevenhagen	K3	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
124	N21	Neubau	Steinheim	Sandebeck	K8	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	862	1	1	2	1	5	niedrige	Kreis	3962	4.260.500	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb, Prio 2	
125	WF30	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Schutzstreifen zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.600	2x VZ 138, 4x Piktogramm Rad, 7x Piktogramm Pfeil	
126	WF31	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Gehweg-Rad frei in Mischverkehr		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil	

ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Kreis																	
127	WF32	Wechsel Führungsform	Steinheim	Grevenhagen	Steinweg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil
128	WF35	Wechsel Führungsform	Steinheim	Sandebeck	Teutoburger-Wald-Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x VZ 138, 3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil
129	AF9	Änderung Führungsform	Willebadessen	Niesen	Lützer Weg	Geh- und Radweg gemeinsam		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	212	500	2x VZ 240
130	N43	Neubau	Willebadessen	Altenheerse	K19	Geh- und Radweg gemeinsam		790	1	1	2	5	niedrige	Kreis	1399	1.504.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
131	O62	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Helmern	Zum Osterberg	Erneuerung Asphaltdecke		643	1	2	1	5	niedrige	Kreis	297	96.200	
132	Q26	Querungshilfe	Willebadessen	Niesen	K41	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.300	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138
133	Q27	Querungshilfe	Willebadessen	Niesen	K41	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.300	3x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138
134	Q33	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Willebadessen	K19	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme		643	1	2	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.000	4x VZ 138, 4x VZ 274-70, 1x VZ 278, 2x VZ 205, Wartelinie 5 m, 2x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil gerade
135	Q41	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Niesen	Am Spielberg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	1.400	2x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 1x Piktogramm gemeinsamer Geh- und Radweg, 2x VZ 138, 3 m Wartelinie
136	Q44	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Niesen	Lützerweg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	3.500	2x VZ 274-50, 1x VZ 274-70, 1x VZ 278, 4x VZ 138, 2x Piktogramm Rad, 6x Piktogramm Pfeil, 2x Piktogramm Gemeinsamer Geh- und Radweg,
137	WF25	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Niesen	Lützerweg	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten		1	2	1	1	5	niedrige	Kreis	Punkt	3.200	5x Piktogramm Rad, 2x VZ 138, 5x Piktogramm Pfeil gerade, 30qm rote Färbung, 1x VZ 239
138	N11	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	K13	Geh- und Radweg gemeinsam		515	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1274	1.037.000	aus RVK Bad Driburg
139	N17	Neubau	Bad Driburg	Pömsen	K9	Geh- und Radweg gemeinsam		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	713	580.400	aus RVK Bad Driburg
140	N2	Neubau	Bad Driburg	Kühlsen/Dringenberg	K52	Geh- und Radweg gemeinsam		219	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1313	1.071.400	aus RVK Bad Driburg
141	Q4	Querungshilfe	Bad Driburg	Kühlsen	K13	gemeinsame Querung		515	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	27.000	aus RVK Bad Driburg
142	WF17	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Kühlsen	Kühls Dorfstraße	bauliche Maßnahme		219	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
143	WF40	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Reelsen	Im Lerchenfeld	Mittelinsel		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	44.000	aus RVK Bad Driburg
144	N80	Neubau	Beverungen	Amelunxen	K56	Geh- und Radweg gemeinsam		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	188	201.600	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
145	Q49	Querungshilfe	Borgentreich	Lütgeneder	Spielberg, K21	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	2.000	Sperrfläche und durchgezogene Linie öffnen, farbige Fläche, auf Neubau leiten
146	B30	Beschilderung	Brakel	Beller	Kirchstraße	Anbringung Verkehrszeichen		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	500	2x VZ 138-10
147	N89	Neubau	Brakel	Siddessen	Frohnhauser Strasse	Geh- und Radweg gemeinsam		524	1	1	1	4	niedrige	Kreis	90	97.300	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
148	N91	Neubau	Brakel	Siddessen	K43	Geh- und Radweg gemeinsam		593	1	1	1	4	niedrige	Kreis	3392	3.615.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
149	Q31	Querungshilfe	Brakel	Börkendorf	K61	Anbringung Verkehrszeichen, bauliche Maßnahme		470	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	2.300	2x VZ 138-10, 2x VZ 306, 2x VZ 205, Aufmerksamkeitsfeld Rillen
150	B14	Beschilderung	Marienmünster	Papenhöfen	Kapellenweg	Anbringung Verkehrszeichen		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
151	B19	Beschilderung	Marienmünster	Papenhöfen	K64	Anbringung Verkehrszeichen		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
152	B20	Beschilderung	Marienmünster	Großenbreden	K64	Anbringung Verkehrszeichen		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
153	B21	Beschilderung	Marienmünster	Kollerbeck	K64	Anbringung Verkehrszeichen		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
154	N58	Neubau	Marienmünster	Vörden	K59	Geh- und Radweg gemeinsam		574	1	1	1	4	niedrige	Kreis	2515	2.702.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmen-effekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kreis																			
155	N49	Neubau	Nieheim	Nieheim	Laue	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur, Lückenschluss		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	189	203.100	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
156	N85	Neubau	Nieheim	Erwitzen	K1	Geh- und Radweg gemeinsam	Radwegeanschluss an vorhandene Infrastruktur	347	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1379	1.482.200	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
157	B6	Beschilderung	Steinheim	Bergheim	Sandebecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32	
158	WF6	Wechsel Führungsform	Steinheim	Steinheim	Ottenhausener Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	Punkt	800	1x VZ 240, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil abiegen	
159	BS1	Beschilderung	Warburg	Hohenwepel	Northeimer Straße	klare Beschilderung an beiden Enden	klare Beschilderung an beiden Enden		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	737	500	aus RVK Warburg	
160	N4	Neubau	Warburg	Ossendorf	K14	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	811	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	1699	1.828.300	aus RVK Warburg	
161	N47	Neubau	Warburg	Ossendorf	K14	Geh- und Radweg gemeinsam	zusammen mit Waldeck-Frankenberg		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	703	756.500	aus RVK Warburg	
162	N74	Neubau	Warburg	Daseburg	K16	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	682	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	634	682.200	aus RVK Warburg	
163	N86	Neubau	Warburg	Menne	Boerdestraße	Geh- und Radweg gemeinsam	Platz genügt nicht aus		1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	160	172.200	aus RVK Warburg	
164	N29	Neubau	Willebadessen	Helmern	K 19	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	643	1	1	1	1	4	niedrige	Kreis	2560	2.752.900	Beschilderung, Asphalt-schicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
Summe																64.579.600			

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kommune																			
1	N53	Neubau	Borgentreich	Borgentreich	Mühlenberg, K30	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	3.846	3	2	3	3	11	hohe	Kommune	892	957.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb, östliche Seite	
2	O39	Oberflächen-erneuerung	Bad Driburg	Bad Driburg	Donhausen	Erneuerung Asphaltdecke		8.278	3	3	2	2	10	hohe	Kommune	169	80.300	aus RVK Bad Driburg	
3	AF12	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Am Bahndamm	Radfahrstreifen	Für Radfahrstreifen Nebenflächen anpassen, nur in Zusammenhang mit AF11		1	3	3	3	10	hohe	Kommune	942	1.046.400	Markierung Radfahrstreifen	
4	Q63	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Ostheimer Straße	Markierungsarbeiten	Aufgeweiteter Aufstellstreifen in Kombination mit Fußgängerampel als Anschluss zum Radweg, Neudenken des Straßenquerschnittes zugunsten des Rades wird geprüft		1	3	3	2	9	mittlere	Kommune	Punkt	600	vorgeschaltete Ampel zusammen mit Gehweg-Ampel	
5	H4	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Zu Lüre	Entfernung Poller			1	3	3	2	9	hohe	Kommune	Punkt	300	2 Poller	
6	G74	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Höxter	Zur Lüre	Tempo 50 km/h	Von Tempo 100 km/h auf Tempo 50 km/h		1	3	3	2	9	mittlere	Kommune	662	1.000	4x VZ 274-50	
7	B36	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Marktstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Rutschgefahr bei Nässe		1	3	3	2	9	mittlere	Kommune	Punkt	300	VZ 114	
8	G24	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Natingen	Rottheimer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	193	1.000	4x VZ-274-30	
9	G7	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Steinweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	109	1.000	4x VZ 274-30	
10	G8	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Bruchsweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	234	2.300	9x VZ 274-30	
11	Q64	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Am Schützenanger	Anpassung Ampelanlage, Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten	Kreuzung wird von Am Hembser Berg kommend über Am Schützenanger und Bruchtauenstraße gequert		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	Punkt	2.300	Anpassung Fußgängerampel zsm mit Fahrrad, 2x Furtmarkierung, 5x Piktogramm Rad, 5x Pfeil gerade, 1x VZ 240, Aufstellfläche	
12	G50	Geschwindigkeitsreduzierung	Steinheim	Steinheim	Rolfzener Straße parallel B 239	Tempo 50 km/h	bis zum Abzweig "Auf dem Zachel"		1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	374	500	2x 0 VZ 274-50	
13	O16	Oberflächen-erneuerung	Steinheim	Rolfzen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Bereits in Planung		1	1	3	3	8	mittlere	Kommune	239	77.400	hohe Priorität	
14	O55	Oberflächen-erneuerung	Steinheim	Steinheim	Detmolder Straße	Erneuerung Asphaltdecke			1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	15	4.900	14,5 m Kopfsteinpflaster	
15	F4	Fahrradstraße	Warburg	Warburg	Wirtschaftsweg	Fahrradstraße Anlieger frei	Ausbau zur Fahrradstraße mit Anlieger frei		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	595	44.600	aus RVK Warburg	
16	N1	Neubau	Warburg	Warburg	Wirtschaftsweg	Brückenverbreiterung	bisherige Brücke nur 0,5m breit		1	2	2	3	8	mittlere	Kommune	35	648.000	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
17	W3	Wegeverbreiterung	Warburg	Warburg	Wirtschaftsweg	um 2m verbreitern	von 1m auf 3m		1	3	2	2	8	mittlere	Kommune	1475	1.269.800	unbebautes Gebiet	
18	G6	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Engar	Hohenwepeler Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	803	500	2x VZ 274-50	
19	Q53	Oberflächen-erneuerung	Willebadessen	Helmern	Wirtschaftsweg	Brückenneubau	bisherige Brücke zu schmal mit Modalfilter gegen motorisierten Verkehr		1	2	3	2	8	mittlere	Kommune	Punkt	450.000		

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kommune																			
20	G71	Geschwindigkeitsreduzierung	Bad Driburg	Alhausen	Auf der Thingsstätte	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	380	500	aus RVK Bad Driburg	
21	N26	Neubau	Bad Driburg	Neuenheerse	Paderborner Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr, südlich der Fahrbahn		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	104	84.700	aus RVK Bad Driburg	
22	N55	Neubau	Bad Driburg	Dringenberg	Wirtschaftsweg	Brückenneubau	bisherige Brücke zu schmal, Weg senkt sich ab und wird bei Regen überflutet		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune		648.000	aus RVK Bad Driburg	
23	O5	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Dringenberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	besonders Seitenränder		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	1067	352.100	aus RVK Bad Driburg	
24	O8	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Dringenberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	1796	592.700	aus RVK Bad Driburg	
25	O20	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Amelunxen	Wirtschaftsweg östlich des Bahnüberganges	Herstellung Wassergebundene Decke	aktuell Grasweg		1	1	2	3	7	mittlere	Kommune	552	298.100		
26	O26	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Tietelsen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und hohe Grasnarbe		1	1	2	3	7	mittlere	Kommune	734	348.800	2,5 m x 734 m Länge	
27	O54	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Dalhausen	Meierbreite	Erneuerung Asphaltdecke	Straße in schlechtem Zustand		1	1	2	3	7	mittlere	Kommune	265	125.900	2,5 m breit	
28	W4	Wegeverbreiterung	Beverungen	Beverungen	Wirtschaftsweg	Brückenverbreiterung			1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	5	450.000	kleiner als 25 m	
29	G106	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Schlangenweg	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	91	500	2x VZ 274-30	
30	G86	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Borgentreich	Emmerktorstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	485	1.500	6x VZ 274-30	
31	O35	Oberflächenerneuerung	Borgentreich	Natingen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	1264	252.800		
32	AF21	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Bökendorfer Straße	Schutzstreifen beidseitig	von Mischverkehr zu Schutzstreifen		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	78	1.100	80 m	
33	AF6	Änderung Führungsform	Brakel	Brakel	Ostheimer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von Mischverkehr zu Gehweg Radfahrer frei		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	21	300	1x VZ 239 plus Rad frei	
34	G63	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Bellersen	Im Hohlen Graben	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	1159	500	2x VZ 274-50	
35	G67	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Brakel	Schäferhof	Tempo 50 km/h	von Tempo 70 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	540	500	2x VZ 274-50	
36	O66	Oberflächenerneuerung	Brakel	Bellersen	Wirtschaftsweg	Brückenoberfläche erneuern			1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	17	1.700	Antirutschbelag	
37	AF18	Änderung Führungsform	Höxter	Höxter	Krämerstrasse	Geh- und Radweg gemeinsam	Von Gehweg zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	53	500	2x VZ 240	
38	AF28	Änderung Führungsform	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 7,5 m - 8 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	484	5.800	Markierung	
39	G81	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Bruchhausen	Borgholzer Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	134	1.100	4x VZ 274-30	
40	N70	Neubau	Höxter	Ovenhausen	L890	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr	1.079	2	1	2	2	7	mittlere	Kommune	715	766.900	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
41	N73	Neubau	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Vorhandene Rampe wird entschärft, um eine Zufahrt zu erleichtern		1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	229	174.800	Asphalttschicht Breite 2,5 m	
42	O12	Oberflächenerneuerung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	849	275.100		
43	O33	Oberflächenerneuerung	Höxter	Fürstenau	Wirtschaftsweg	Brückenerneuerung			1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	13	9.800		
44	O50	Oberflächenerneuerung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	Umfahren des Häuschens bei Hochwasser ermöglichen		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	93	18.600	Wassergebundene Wegedecke	
45	W35	Wegeverbreiterung	Höxter	Höxter	Brenkhäuser Straße	Geh- und Radweg getrennt	Entfernung der Schutzstreifen und Nutzung dieser flächen fuer getrennten Geh- und Radweg	8.403	3	1	2	1	7	mittlere	Kommune	443	339.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 3,6 m	
46	F1	Fahrradstraße	Nieheim	Nieheim	Friedrich-Wilhelm-Weber-Straße	Fahrradstraße			1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	799	59.800		
47	B4	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Billerbecker Straße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	Punkt	500	2x VZ 240	
48	O18	Oberflächenerneuerung	Steinheim	Vinsebeck	Wirtschaftsweg	Brückenoberfläche			1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	10	1.000		
49	G3	Geschwindigkeitsreduzierung	Warburg	Hohenwepel	Hohenwepeler Straße	Tempo 50 km/h	von Tempo 100 km/h zu Tempo 50 km/h		1	1	3	2	7	mittlere	Kommune	1106	500	2x VZ 274-50	
50	MP15	Markierung	Warburg	Ossendorf	Wethener Straße	Radverkehrsfurt			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	Punkt	2.000	aus RVK Warburg	
51	MP16	Markierung	Warburg	Ossendorf	Rabensweg	Radverkehrsfurt			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	Punkt	2.000	aus RVK Warburg	
52	MP17	Markierung	Warburg	Ossendorf	Alter Stadtweg	Radverkehrsfurt			1	3	1	2	7	mittlere	Kommune	Punkt	2.000	aus RVK Warburg	
53	WF45	Wechsel Führungsform	Warburg	Rimbeck	Diemelweg	Anpassung Mittelinsel, Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	2	1	7	mittlere	Kommune	Punkt	35.000		
54	G4	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Willebadessen	Bachstraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	358	1.100	4x VZ 274-30	
55	G45	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghauser Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	2	7	mittlere	Kommune	123	500	2x VZ 274-30	
56	H3	Hindernisentfernung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Anbringung Verkehrsschilder, Warnhinweise	Beschilderung und Warnhinweise vor Baum		1	2	3	1	7	mittlere	Kommune	Punkt	500		

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kommune																			
57	F3	Fahrradstraße	Bad Driburg	Bad Driburg	Dringenberger Straße	Fahrradstraße	PKW und Bürgerbus zugelassen im Zweirichtungsverkehr		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	335	37.200	aus RVK Bad Driburg	
58	F6	Fahrradstraße	Bad Driburg	Bad Driburg	Sulburring	Fahrradstraße	PKW und Bürgerbus zugelassen im Zweirichtungsverkehr		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	1239	64.400	aus RVK Bad Driburg	
59	N90	Neubau	Bad Driburg	Langeland	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr entlang der Bahn		1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	297	229.500	aus RVK Bad Driburg	
60	O60	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Herste	Geh- und Radweg gemeinsam	Erneuerung Asphaltdecke	Aufarbeitung der Asphaltdecke		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	958	455.200	aus RVK Bad Driburg	
61	WF54	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Neuenheerse	Stiftstraße	bauliche Maßnahme			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	8.000	2x VZ 274-30	
62	B29	Beschilderung	Beverungen	Beverungen	Hinterm Graben	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240	
63	B39	Beschilderung	Beverungen	Beverungen	Rosenweg	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240	
64	B41	Beschilderung	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	500	2x VZ 240	
65	H8	Hindernisentfernung	Beverungen	Würgassen	Wortweg	Entfernung Poller			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	100		
66	H17	Hindernisentfernung	Beverungen	Beverungen	Wirtschaftsweg	Entfernung Poller			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	100		
67	MP8	Markierung	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Piktogramme	bei Ein- und Ausfahrt		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	900	4x Piktogramme Rad, 2x Pfeil	
68	MP12	Markierung	Beverungen	Beverungen	Hinterm Graben	Radverkehrsfurt	Furtmarkierung und Piktogramme		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	6 m Furt, 2x Piktogramm Rad, 2x Pfeil gerade	
69	O21	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Beverungen	Wirtschaftsweg	Herstellung Wassergebundene Decke			1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	890	178.000		
70	O63	Oberflächenerneuerung	Beverungen	Roggenthal	Wirtschaftsweg	Brückenerneuerung	Herstellung Asphaltdecke		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	23	7.500		
71	Q58	Querungshilfe	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Markierungsarbeiten	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	800	10m durchgezogene Linie plus 15qm rote Fläche, 1x Piktogramm Rad	
72	WF2	Wechsel Führungsform	Beverungen	Beverungen	Lindenstraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Übergang zu und von vorhandenem Geh- und Radweg zum Mischverkehr Richtung Dalhauser Straße		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	1.200	10x 1,85 m rote Farbe, 2x10m Linienmarkierung, 1x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Pfeil	
73	WF34	Wechsel Führungsform	Beverungen	Beverungen	Hinterm Graben	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	1.700	4x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 1x VZ 239, 1x VZ 240 plus Ende ZZ 1012-31, ohne Mittelinsel	
74	G119	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Großeneder	Eissener Straße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	304	3.000	12x VZ 274-30	
75	H10	Hindernisentfernung	Borgentreich	Körbecke	Wirtschaftsweg	Entfernung Schranke	Notwendigkeit prüfen		1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	Punkt	300		
76	O56	Oberflächenerneuerung	Borgentreich	Lütgeneder	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	399	79.800		
77	MP9	Markierung	Brakel	Brakel	Heinefelder Weg	Radverkehrsfurt	Rot markierte Fahrbahnfurt für eine bessere Sichtbarkeit		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	Furt neu markieren, 2x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil	
78	Q78	Querungshilfe	Brakel	Brakel	Bökendorfer Straße	Markierungsarbeiten	Aufgeweiteter Radaufstellstreifen		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	1.000	25qm rote Fläche, 1 Piktogramm Rad	
79	B51	Beschilderung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	keine Zufahrt für Kfz		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	300	1 VZ 250, ZZ 1022-10	
80	G78	Geschwindigkeitsreduzierung	Höxter	Höxter	Sportzentrum	Tempo 30 km/h	Von Tempo 50 km/h auf Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	520	500	2x VZ 274-30	
81	M5	Markierung	Höxter	Höxter	Albaxer Straße	Furtverbreiterung	Furt muss mindestens 2,5m breit sein, hier sind es nur 1,5m		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	12	8.800	25 m Länge plus Piktogramm Rad und Mensch	
82	WF3	Wechsel Führungsform	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von gemeinsamen Geh- und Radweg in Mischverkehr		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	2.300	1x VZ 239, 25 x 1,5 m rote Farbe, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil, 25 m gestrichelte Linie	
83	N78	Neubau	Marienmünster	Münsterbrock	Münsterbrock	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	570	612.400	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb	
84	O41	Oberflächenerneuerung	Marienmünster	Born	Wirtschaftsweg zw Born und Kariensiek	Erneuerung Wassergebundene Decke	aktuell Schlaglöcher und hohe Grasnarbe		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	489	97.800		
85	G65	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Himmighausen	Wolfskamp	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	301	1.100	2x VZ 274.1-50, 2x VZ 274-30	
86	G75	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Holzhausen	Im Oberdorf	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	335	1.100	4x VZ 274-30	
87	O13	Oberflächenerneuerung	Nieheim	Entrup	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Bereits in Planung		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	1204	572.100	hohe Priorität	
88	B15	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Detmolder Straße	Anbringung Verkehrszeichen	Gehweg Radfahrer frei		1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	100	1x ZZ 1000-32	
89	O22	Oberflächenerneuerung	Steinheim	Sandebeck	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	aktuell teils schlammiger Waldweg, teilweise in Besitz des Landesforst		1	1	1	3	6	niedrige	Kommune	214	42.800	mittlere Priorität	
90	AF33	Änderung Führungsform	Warburg	Dalheim	Dalheimer Weg	Ausweisung als Radweg, landwirtschaftlicher Verkehr frei	Ausweisung als Radweg mit landwirtschaftlicher Verkehr frei		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	1305	700	aus RVK Warburg	
91	AF34	Änderung Führungsform	Warburg	Warburg	Paderborner Tor	Gehweg Radfahrer frei	von Radweg ohne Benutzungspflicht zu Gehweg Radfahrer frei plus Furten		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	1832	1.300	aus RVK Warburg	
92	F2	Fahrradstraße	Warburg	Calenberg	Wirtschaftsweg	Ausbau zur Fahrradstrasse Anlieger frei	Ausbau zur Fahrradstraße mit Anlieger frei		1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	1333	99.800	aus RVK Warburg	
93	N5	Neubau	Warburg	Bonenburg	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr		1	2	1	2	6	niedrige	Kommune	977	1.051.300	aus RVK Warburg	

ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
Kommune																	
94	MP14	Markierung	Warburg	Ossendorf	Menner Straße	Markierungsarbeiten erneuern		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	Punkt	200	aus RVK Warburg
95	O3	Oberflächenerneuerung	Warburg	Dalheim	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke		1	3	1	1	6	niedrige	Kommune	1634	529.400	aus RVK Warburg
96	O34	Oberflächenerneuerung	Warburg	Rimbeck	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	Wassergebundenen mit schlechter Qualität	1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	847	169.400	aus RVK Warburg
97	AF1	Änderung Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Geh- und Radweg getrennt	von gemeinsamen Geh- und Radweg zu getrennten Geh- und Radweg	1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	77	1.000	2x Schild ersetzen, 2x Pfeil gerade, 2x Piktogramm Rad
98	AF3	Änderung Führungsform	Willebadessen	Peckelsheim	Luetzer Straße	Geh- und Radweg gemeinsam	von Mischverkehr zu Fussweg Radfahrer frei	1	2	2	1	6	niedrige	Kommune	376	2.300	7x VZ 239 plus Rad frei
99	G23	Geschwindigkeitsreduzierung	Willebadessen	Peckelsheim	An der Stadtmauer Süd	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1	1	2	2	6	niedrige	Kommune	197	500	2x VZ 274-30
100	O1	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Alhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke		1.937	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1658	331.600	aus RVK Bad Driburg
101	O10	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Pömsen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	717	236.600	aus RVK Bad Driburg
102	O4	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Langeland	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Überprüfen: Oberflächenerneuerung auf ganzer Strecke	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1394	459.700	aus RVK Bad Driburg
103	O42	Oberflächenerneuerung	Bad Driburg	Langeland	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Überprüfen: Oberflächenerneuerung auf ganzer Strecke	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1061	350.100	aus RVK Bad Driburg
104	WF16	Wechsel Führungsform	Bad Driburg	Bad Driburg	Sulburgring	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	8.000	aus RVK Bad Driburg
105	G101	Geschwindigkeitsreduzierung	Beverungen	Beverungen	Industriestraße	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	748	1.100	4x VZ 274-30
106	H9	Hindernisentfernung	Beverungen	Dalhausen	Aulter Platz	Entfernung Umlaufsperr		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	
107	H15	Hindernisentfernung	Beverungen	Dalhausen	Wirtschaftsweg	Entfernung Umlaufsperr		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	
108	H19	Hindernisentfernung	Beverungen	Dalhausen	Aulter Platz	Entfernung Umlaufsperr		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	
109	Q8	Querungshilfe	Beverungen	Würgassen	Würgasser Straße	Bauliche Maßnahme	Ausbau Mittelinsel, Verlängern, farbliche Markierung und Beschilderung	1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	36.900	Verlängerung Mittelinsel, 6x Piktogramm Rad, 4x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 205
110	G14	Geschwindigkeitsreduzierung	Borgentreich	Körbecke	Mühlentor	Tempo 30 km/h	Gehweg Radfahrer frei auf südliche Seite nicht möglich, da nicht durchgehend 2,5m	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	902	2.500	10x VZ 274-30
111	N22	Neubau	Borgentreich	Borgentreich	Alte Bundesstraße	Geh- und Radweg gemeinsam	mit Anschluss an Radweg B241	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1768	1.897.200	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
112	N30	Neubau	Borgentreich	Lütgeneder	Kreuzfeld	Geh- und Radweg gemeinsam	südlich, Anschluss an vorhandenen Radweg	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	822	882.100	Beschilderung, Asphalttschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
113	O59	Oberflächenerneuerung	Borgentreich	Körbecke	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	1128	536.000	
114	G113	Geschwindigkeitsreduzierung	Brakel	Brakel	Bökendorfer Str	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h	1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	883	1.600	6x 30 VZ 274-30
115	H14	Hindernisentfernung	Brakel	Brakel	Pahenwinkel	Entfernung Umlaufsperr	zusätzlich wird Kante zwischen Weg und Asphalt verbessert	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	600	
116	M6	Markierung	Brakel	Bellersen	Meinolfusstraße	Längsmarkierung und Beschilderung	Um Gegenverkehre jeweils auf die rechte Seite zu leiten werden Markierungsarbeiten angeordnet und entsprechende Schilder aufgestellt	1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	150	2.900	Durchgehende Längsmarkierung, 2x VZ 12, 2x Pfeil gerade
117	O64	Oberflächenerneuerung	Brakel	Gehrden	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	314	62.800	
118	AF8	Änderung Führungsform	Höxter	Stahle	Corveyer Strasse	Schutzstreifen beidseitig	Straßenbreite 10 m - 11 m, Schutzstreifen von 1,5 m Breite aufbringen	1	1	1	2	5	niedrige	Kommune	660	7.900	Markierung
119	B1	Beschilderung	Höxter	Albaxen	Am Rauschenberg	Anbringung Verkehrszeichen	Gehweg Radfahrer frei	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 1000-32
120	B32	Beschilderung	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240
121	B47	Beschilderung	Höxter	Höxter	Stummrigestraße	Anbringung Verkehrszeichen	gemeinsamer Geh- und Radweg	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 240
122	H26	Hindernisentfernung	Höxter	Höxter	Geh- und Radweg gemeinsam	Entfernung Umlaufsperr	Umlaufsperr steht zu eng zueinander, sodass ein Umfahren mit Anhänger oder Liegendrad nicht möglich ist	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	500	
123	MP11	Markierung	Höxter	Höxter	Stummrigstraße	Markierungsarbeiten	Piktogramme Rad und Pfeil	1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x Piktogramm Rad, 1x Pfeil
124	O17	Oberflächenerneuerung	Höxter	Albaxen	Waldweg	Herstellung Wassergebundene Decke	aktuell teils schlammiger Waldweg	1	1	1	2	5	niedrige	Kommune	2180	436.000	
125	O19	Oberflächenerneuerung	Höxter	Höxter	Wirtschaftsweg	Herstellung Wassergebundene Decke	aktuell teils schlammiger Waldweg mit Schlaglöchern	1	1	1	2	5	niedrige	Kommune	1158	231.600	
126	O24	Oberflächenerneuerung	Höxter	Albaxen	Rosenkranzweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	Schlaglöcher ausbessern und hohe Grasnarbe entfernen	1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	858	171.600	
127	O25	Oberflächenerneuerung	Höxter	Bosseborn	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	aktuell Schotterweg mit Schlaglöchern	1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	1457	291.400	
128	O49	Oberflächenerneuerung	Höxter	Bödexen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	mit Durchlassbauwerk an Saumer	1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	678	219.700	
129	Q52	Querungshilfe	Höxter	Höxter	Stummrigestraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	1.900	Aufstellfläche als Erweiterung der Mittelinsel, rote Fläche 2,5 x 2,5 m, 4x Piktogramm Rad, 5x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138

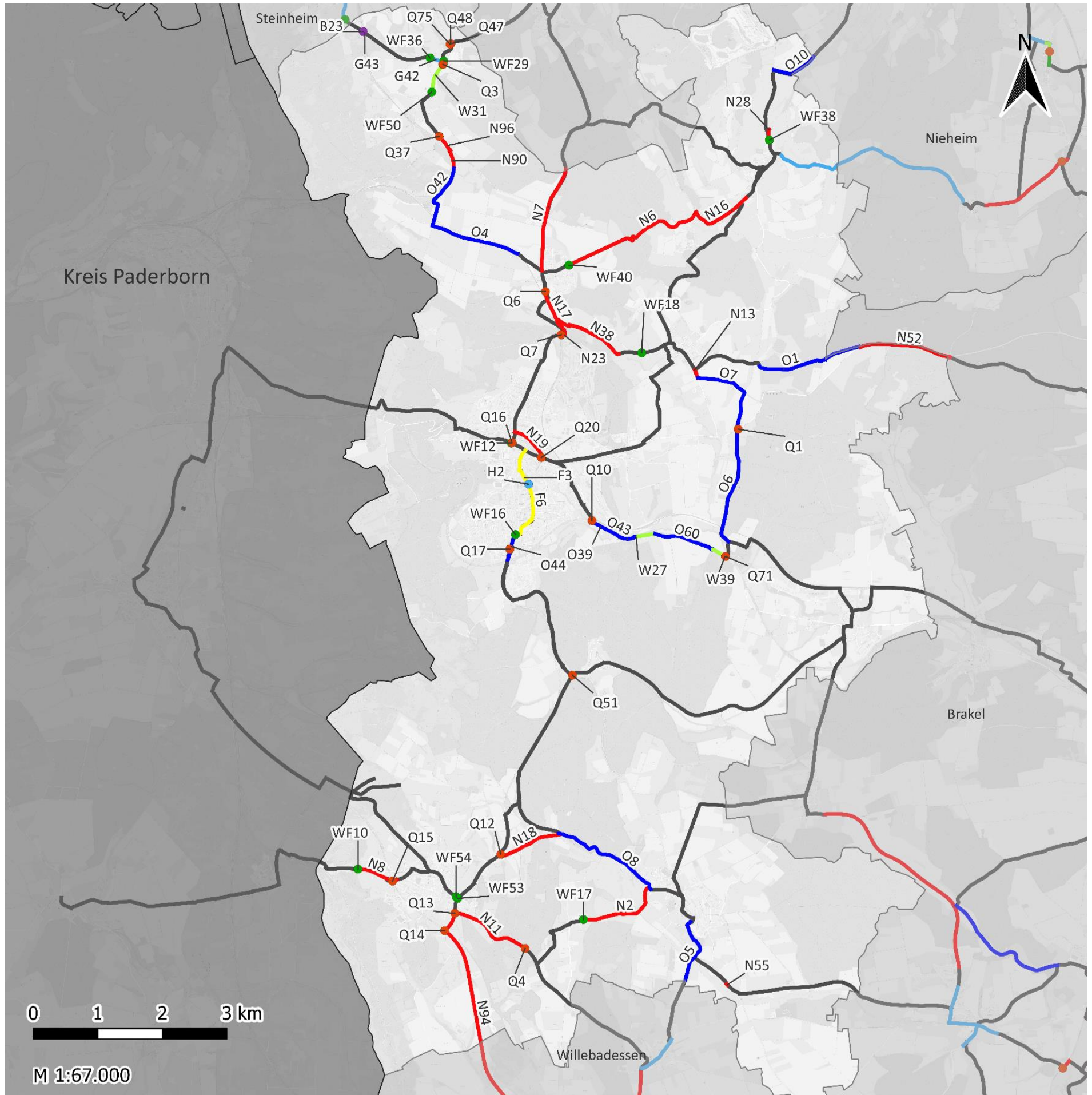
ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten	
Kommune																		
130	W23	Wegever-breiterung	Höxter	Albaxen	Hansastraße	um 1m verbreitern	Verbreiterung sodass Geh- und Radweg auch in beide Richtungen nutzbar wird		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	312	137.800	Markierung
131	WF1	Wechsel Führungsform	Höxter	Albaxen	Hansastraße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	900	VZ 237, 3x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Pfeil
132	O15	Oberflächen-erneuerung	Marienmünster	Bredenborn	Klingelbach	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	147	69.900	
133	B56	Beschilderung	Nieheim	Himminghausen	Am Föhreden	Anbringung Verkehrszeichen	Rad frei		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	100	ZZ 1022-10
134	B9	Beschilderung	Nieheim	Nieheim	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Gehweg Radfahrer frei		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	100	1x /Z 1000-32
135	G59	Geschwindigkeitsreduzierung	Nieheim	Nieheim	Alersfelde	Tempo 30 km/h	von Tempo 50 km/h zu Tempo 30 km/h		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	694	1.600	6x VZ 274-30
136	O57	Oberflächen-erneuerung	Nieheim	Nieheim	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	774	367.800	
137	B45	Beschilderung	Steinheim	Steinheim	Marktstraße	Anbringung Zusatzzeichen	an beiden Schildern zu Beginn der Zone		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	100	2x VZ 1012-32
138	O14	Oberflächen-erneuerung	Steinheim	Hagedorn	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	ggf. reicht es den Bewuchs zu entfernen		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	1430	463.300	
139	AF7	Änderung Führungsform	Warburg	Dalheim	Zur Diemelmühle	Landwirtschaftlicher Verkehr und Rad frei	von Wirtschaftsweg zu Landwirtschaftlicher Verkehr und Radfahrer frei, keine klare Beschilderung		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	618	400	1x kein Kraftverkehr VZ 260 plus Zusatzzeichen VZ 2211
140	H1	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Alter Bahnhofsweg	Entfernung Umlaufsperr			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	600	plus VZ Vorfahrt achten und Wartelinie
141	H21	Hindernisentfernung	Warburg	Wormeln	Geh- und Radweg gemeinsam	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	VZ 205 und Wartelinie
142	H22	Hindernisentfernung	Warburg	Wormeln	Geh- und Radweg gemeinsam	Entfernung Umlaufsperr	ersetzen durch Vorfahrt gewähren und Wartelinie		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	VZ 205 und Wartelinie
143	H25	Hindernisentfernung	Warburg	Warburg	Calenberger Straße	Entfernung Umlaufsperr			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	300	aus RVK Warburg
144	O2	Oberflächen-erneuerung	Warburg	Rimbeck	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	Asphalt mit schlechter Qualität		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	542	175.600	aus RVK Warburg
145	O40	Oberflächen-erneuerung	Warburg	Dössel	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	864	172.800	
146	B50	Beschilderung	Willebadessen	Peckelsheim		Anbringung Verkehrszeichen	Gemeinsamer Geh- und Radweg		1	1	2	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	500	2x VZ 240
147	MP7	Markierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Radverkehrsfurt	Ecke Augustin-Gockel-Weg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	6 m Furt
148	MP8	Markierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Radverkehrsfurt	Ecke Josefweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	2.000	6 m Furt
149	MP20	Markierung	Willebadessen	Willebadessen	Borlinghausener Straße	Radverkehrsfurt	Ecke Sankt Johannesstraße		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	3.000	9 m Furt
150	WF15	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Auf den Ängern	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von getrenntem Geh- und Radweg zu Mischverkehr		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	1.800	6x Piktogramm Rad, 3x Piktogramm Pfeil, 2x VZ 138
151	WF21	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Willebadessen	Landwehweise	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Mischverkehr zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	900	6 m Wartelinie, 1x VZ 205, 2x Piktogramm Rad, 2x Piktogramm Pfeil
152	WF24	Wechsel Führungsform	Willebadessen	Peckelsheim	Lützer Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	von Mischverkehr auf Gehweg Radfahrer frei		1	2	1	1	5	niedrige	Kommune	Punkt	800	1x VZ 239, 2x Piktogramm Pfeil, 2x Piktogramm Rad
153	H2	Hindernisentfernung	Bad Driburg	Bad Driburg	Weg durch Stadtpark	Entfernung Poller			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	100	aus RVK Bad Driburg
154	O6	Oberflächen-erneuerung	Bad Driburg	Alhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1826	602.600	aus RVK Bad Driburg
155	O7	Oberflächen-erneuerung	Bad Driburg	Alhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1380	455.400	
156	O27	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Wehrden	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	510	168.900	
157	O38	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Haarbrück	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	2074	985.600	2,5 m breit
158	O46	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Jakobsberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1754	350.800	
159	O53	Oberflächen-erneuerung	Beverungen	Rothe	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	820	389.700	
160	O45	Oberflächen-erneuerung	Brakel	Siddessen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	2069	983.200	
161	O47	Oberflächen-erneuerung	Brakel	Erkeln	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1796	853.500	
162	O48	Oberflächen-erneuerung	Brakel	Erkeln	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	4159	1.976.400	
163	B10	Beschilderung	Höxter	Albaxen	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Führung über Ampel möglich		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	Hinweisschild zu Ampel und Weserradweg
164	B46	Beschilderung	Höxter	Brenkhausen	Raeuschenbergstraße	Anbringung Verkehrszeichen	Gehweg Radfahrer frei		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	1x VZ 1000-32
165	B7	Beschilderung	Höxter	Fürstenau	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	Radwegweiser zwischen Fürstenau und Brenkhausen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	Zwischenwegweiser
166	H16	Hindernisentfernung	Höxter	Bosseborn	Wirtschaftsweg	Entfernung Schranke	Notwendigkeit prüfen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	
Kommune																		

	ID	Maßnahme	Stadt	Stadtteil	Straße	Typ	Maßnahmenbeschreibung	DTV	Verkehrsmenge	Verbindungsgewichtung	Sicherheitsrelevanz	Maßnahmeneffekt	Summe	Dringlichkeit	Baulast	Länge [m]	Kosten (ca.) [€]	Posten
167	N83	Neubau	Höxter	Stahle	Hansastraße	Radweg	gemeinsamer Geh- und Radweg, einseitig, Zweirichtungsverkehr mit Furt an Im Wesertal		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	812	871.000	Beschilderung, Asphaltschicht Breite 2,5 m, Grunderwerb
168	O28	Oberflächenerneuerung	Höxter	Fürstenau	Wirtschaftsweg	Erneuerung in 8 Abschnitten geplant			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	6033	1.954.700	
169	O30	Oberflächenerneuerung	Höxter	Albaxen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke, befindet sich in Privateigentum, Nutzungsrechte müssen geklärt werden			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	198	39.600	
170	O32	Oberflächenerneuerung	Höxter	Bosseborn	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wassergebundene Decke	bereits in Planung, Anschluss an Radweg aus Ovenhausen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1766	353.200	
171	O52	Oberflächenerneuerung	Höxter	Ovenhausen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke	bereits in Planung, Anschluss an Neubau Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	630	208.700	
172	O65	Oberflächenerneuerung	Höxter	Fürstenau	Wirtschaftsweg	Erneuerung Wirtschaftsweg			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	662	357.500	
173	WF11	Wechsel Führungsform	Höxter	Stahle	Corveyer Straße	Anbringung Verkehrszeichen, Markierungsarbeiten	Von Schutzstreifen zu gemeinsamen Geh- und Radweg		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	1.900	2x VZ 138, 5x Piktogramm Rad, 1x Piktogramm Mensch, 4x Piktogramm Pfeil
174	B42	Beschilderung	Marienmünster	Kleinbreden	Kleinenbreden	Anbringung Verkehrszeichen	Warnung vor kreuzendem Rad		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	600	2x VZ 138-10, 2x ZZ 1000-32
175	B52	Beschilderung	Marienmünster	Kleinbreden	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	keine Durchfahrt Kfz, landwirtschaftlicher Verkehr und Rad frei		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	1 VZ 205 und 2 ZZ 1022-10
176	B53	Beschilderung	Marienmünster	Kleinbreden	Wirtschaftsweg	Anbringung Verkehrszeichen	keine Durchfahrt Kfz, landwirtschaftlicher Verkehr und Rad frei		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	400	1 VZ 205 und 2 ZZ 1022-10
177	O29	Oberflächenerneuerung	Marienmünster	Münsterbrock	Wirtschaftsweg östlich L886	Erneuerung Schotterdecke	Teil des Niesetalweges		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	637	211.000	
178	O36	Oberflächenerneuerung	Marienmünster	Kollerbeck	Wirtschaftsweg zw Mühlenweg und Triftweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	274	90.700	
179	O51	Oberflächenerneuerung	Marienmünster	Münsterbrock	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke	Teil des Niesetalweges		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	724	239.800	
180	O58	Oberflächenerneuerung	Nieheim	Eversen	Wirtschaftsweg nach Entrup	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	789	374.900	
181	O9	Oberflächenerneuerung	Nieheim	Entrup	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke	aktuell Schlaglöcher und Risse in Asphaltdecke		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	758	360.200	
182	H6	Hindernisentfernung	Steinheim	Vinsebeck	Wanderweg	Entfernung Schranke	Notwendigkeit prüfen		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	Punkt	300	
183	N65	Neubau	Warburg	Herlighausen	Wirtschaftsweg	Geh- und Radweg gemeinsam	Bau eines Radwegs in Tallage als Ortsverbindungen zw Dalheim und Herlighausen: Teil einer weiter auszubauenden Verbindung nach Kassel, Spatenstich erfolgte 2023		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1609	1.731.400	aus RVK Warburg, bereits in Pplanung und Finanzierung
184	O37	Oberflächenerneuerung	Warburg	Calenberg	Wirtschaftsweg	Erneuerung Asphaltdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1993	645.700	aus RVK Warburg
185	O11	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Willegassen	Strangweg	Herstellung Wassergebundene Decke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	303	60.600	
186	O31	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Niesen	Wirtschaftsweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	1851	613.100	
187	O61	Oberflächenerneuerung	Willebadessen	Eissen	Großenedererweg	Erneuerung Schotterdecke			1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	545	180.500	
188	W45	Wegeverbreiterung	Willebadessen	Peckelsheim	Verbindungsweg	um 0,8m verbreitern	von 1,7m auf 2,5m		1	1	1	1	4	niedrige	Kommune	90	15.500	unbebautes Gebiet
Summe																36.437.100		

11.2 Maßnahmenkarten

In folgendem Kapitel werden sämtliche Maßnahmen innerhalb der jeweiligen Stadt dargestellt und anhand der ID beschriftet. Die Inhalte der jeweiligen Maßnahmen kann dem Maßnahmenkatalog im Kapitel 11.1 entnommen werden.

11.2.1 Maßnahmenkarte Bad Driburg



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

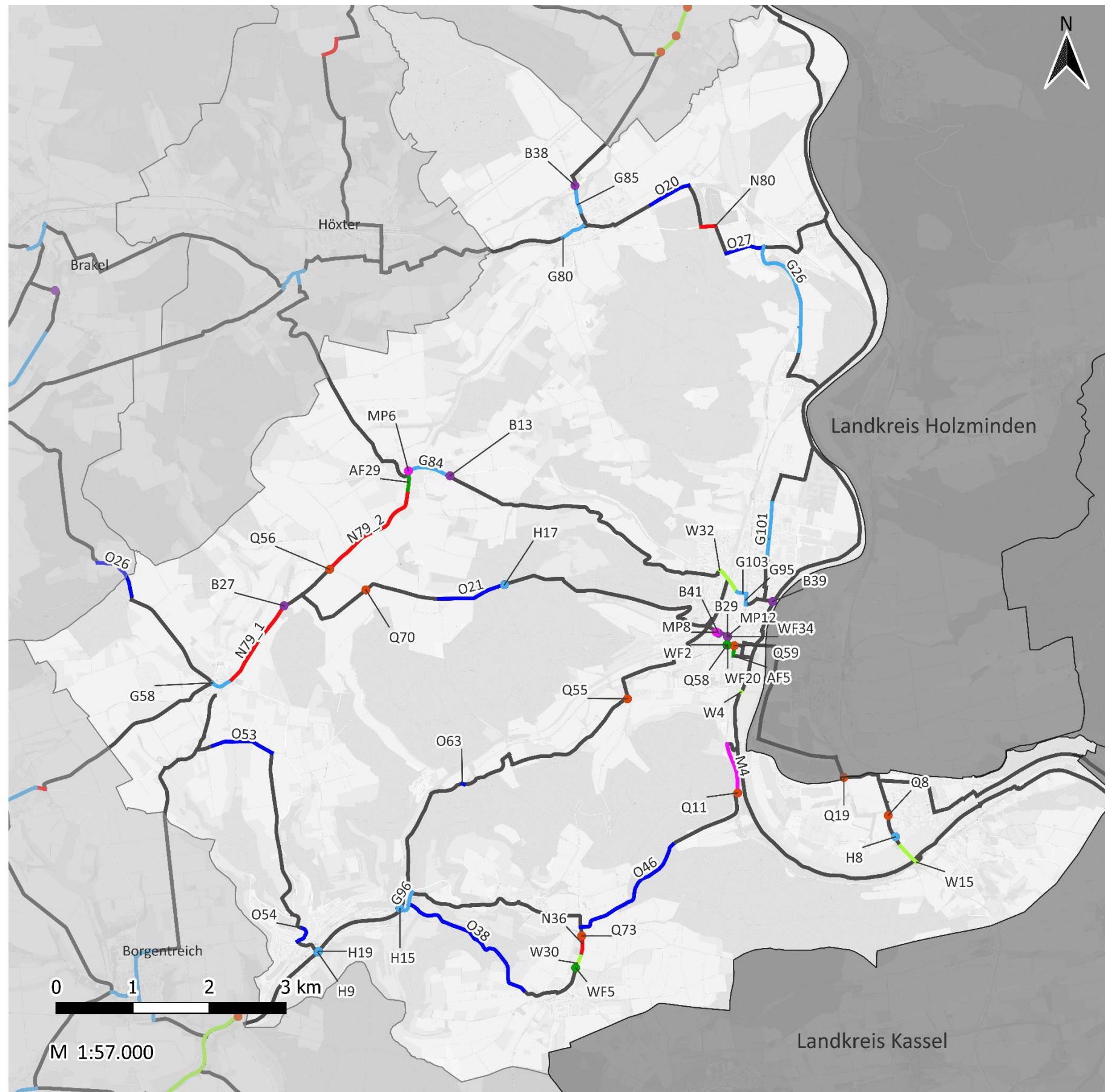
- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept
Kreis Höxter

Maßnahmen| Bad Driburg

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

11.2.2 Maßnahmenkarte Beverungen



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

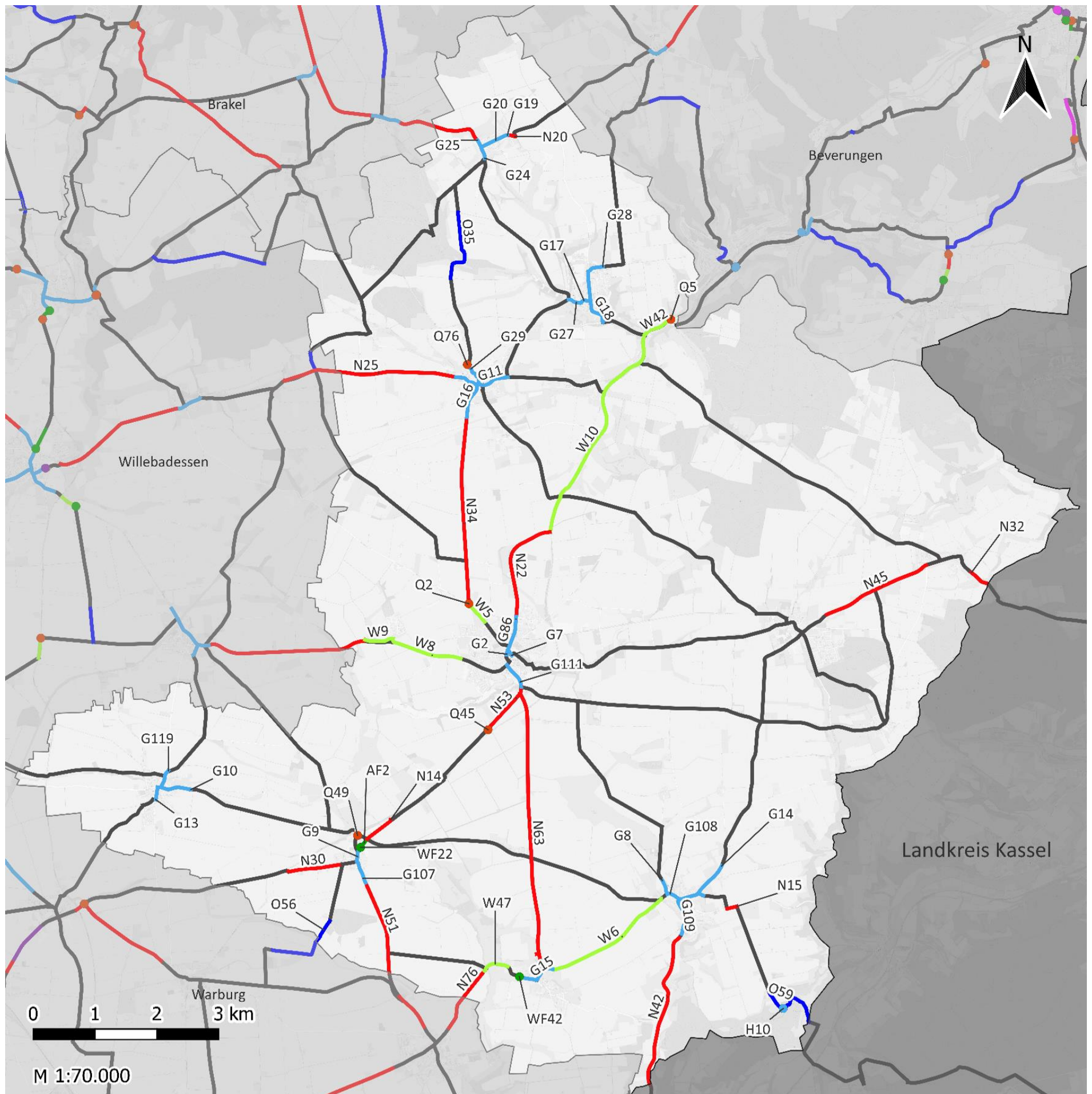
- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept
Kreis Höxter

Maßnahmen | Beverungen

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

11.2.3 Maßnahmenkarte Borgentreich



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

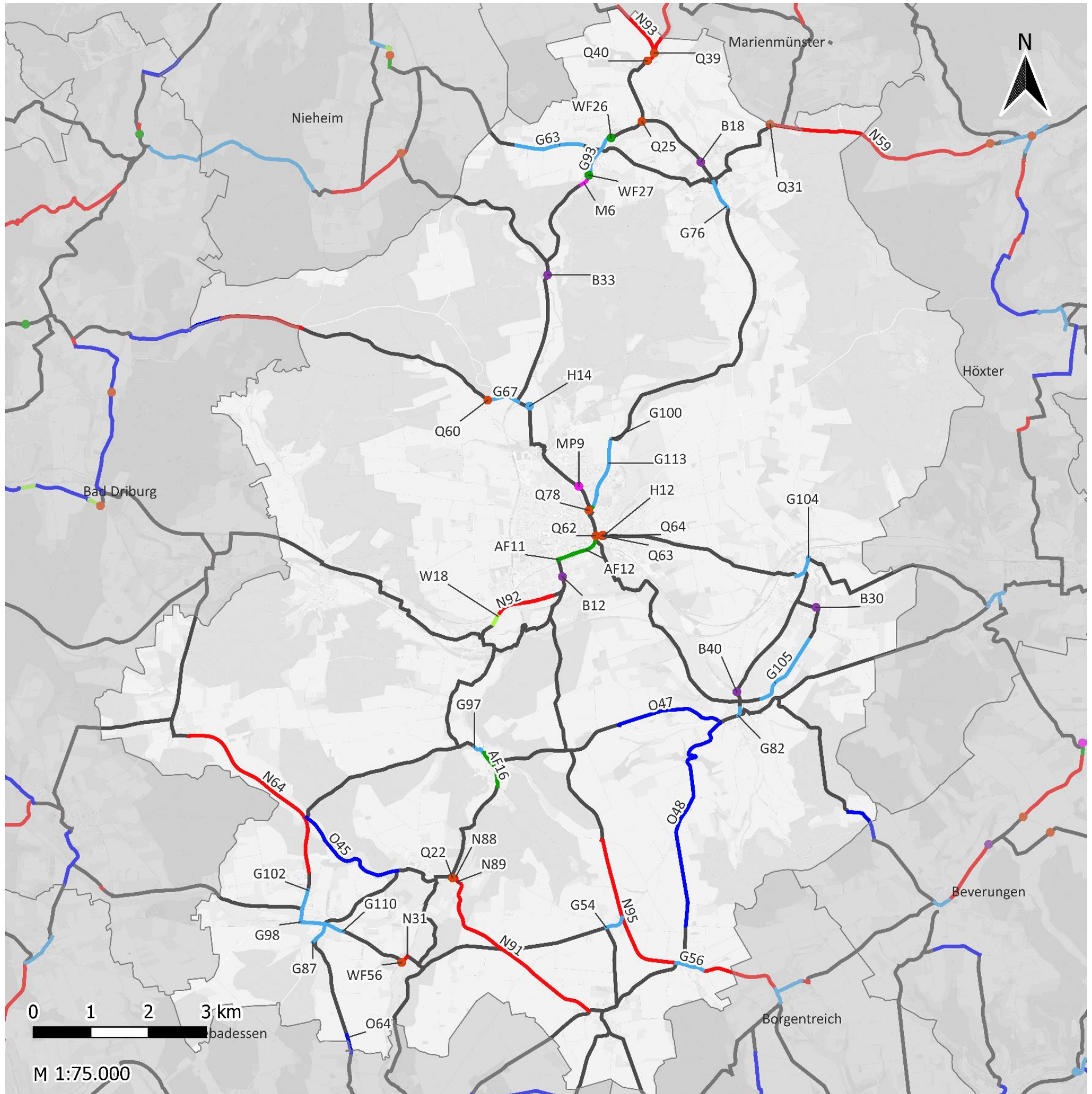
- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept
Kreis Höxter

Maßnahmen| Borgentreich

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

11.2.4 Maßnahmenkarte Brakel



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

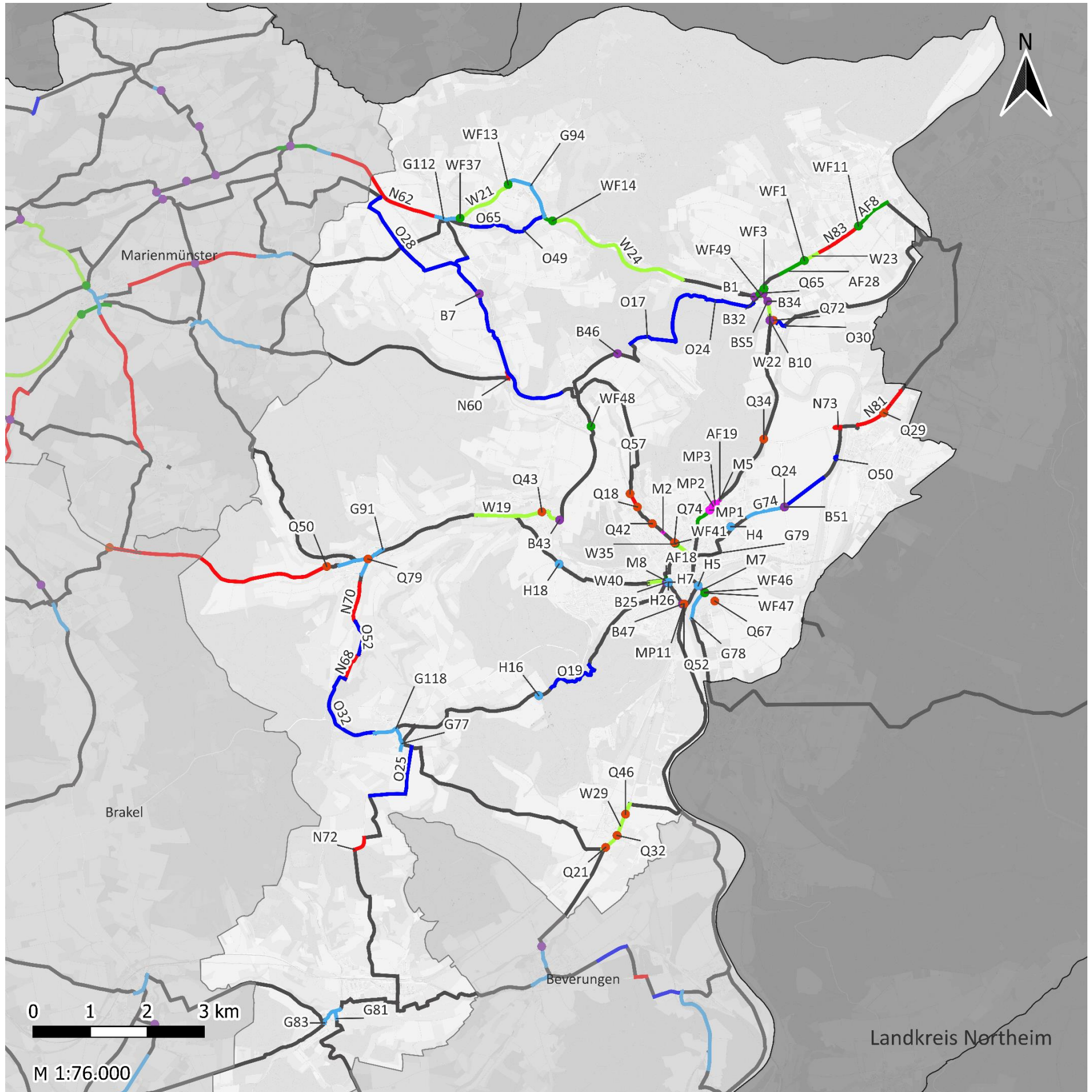
- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept
Kreis Höxter

Maßnahmen| Brakel

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

11.2.5 Maßnahmenkarte Höxter



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept Kreis Höxter

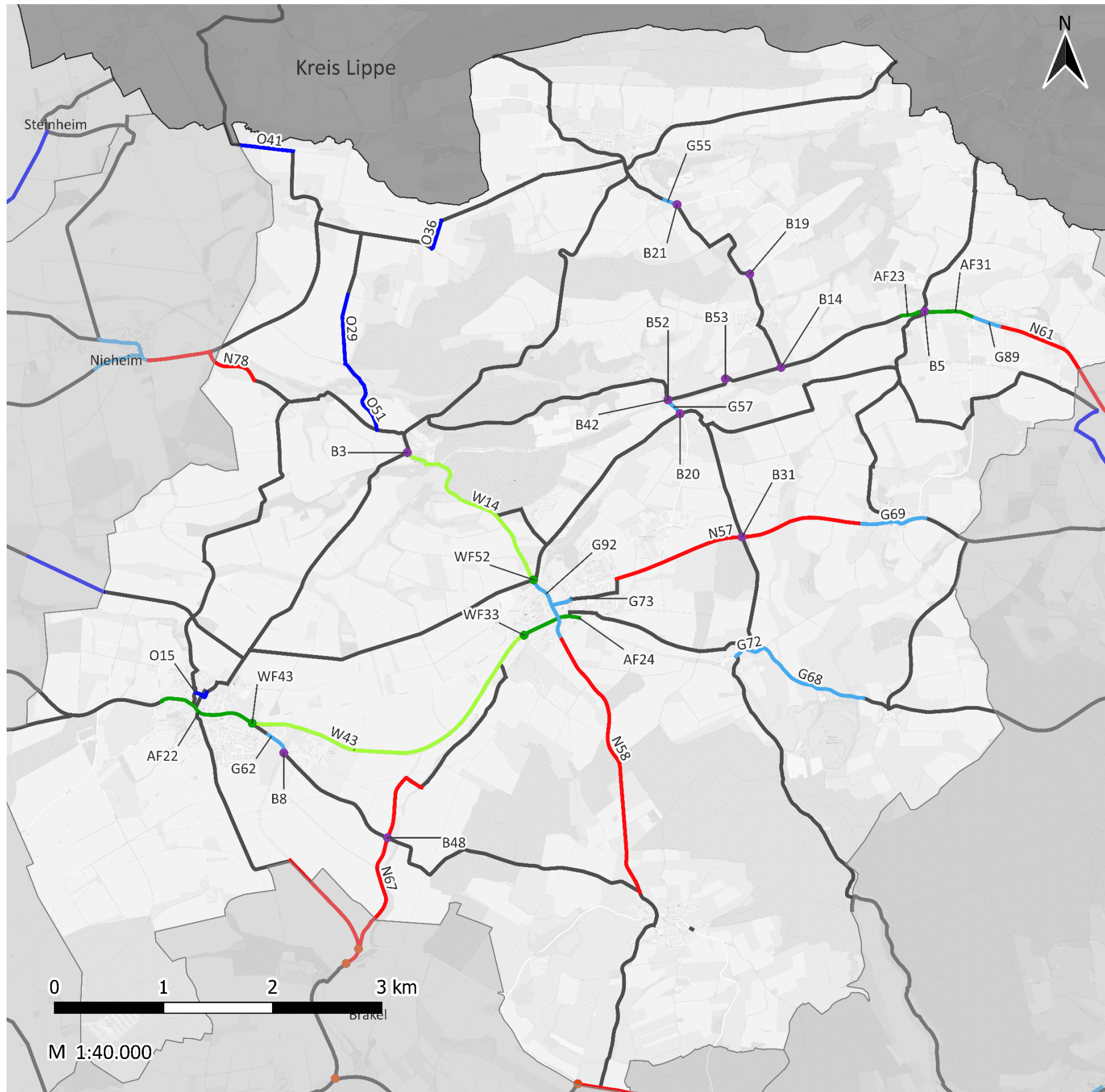
Maßnahmen | Höxter

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

COOPERATIVE
Infrastruktur und Umwelt

Mathildenplatz 8 | 64283 Darmstadt
Friedrich-Ebert-Straße 48 | 34117 Kassel
cooperative@cooperative.de
www.cooperative.de

11.2.6 Maßnahmenkarte Marienmünster



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

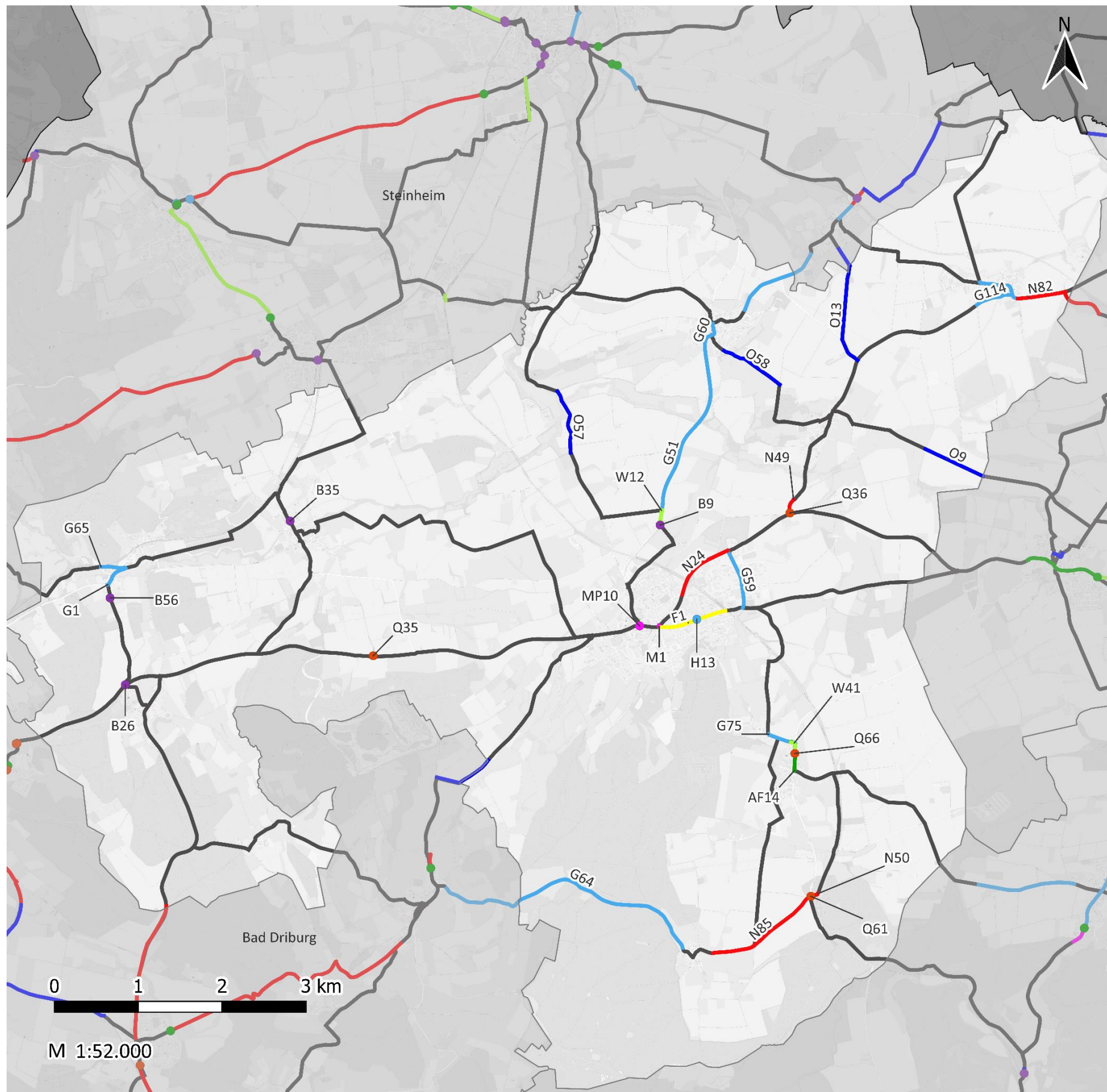
- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept
Kreis Höxter

Maßnahmen | Marienmünster

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

11.2.7 Maßnahmenkarte Nieheim



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

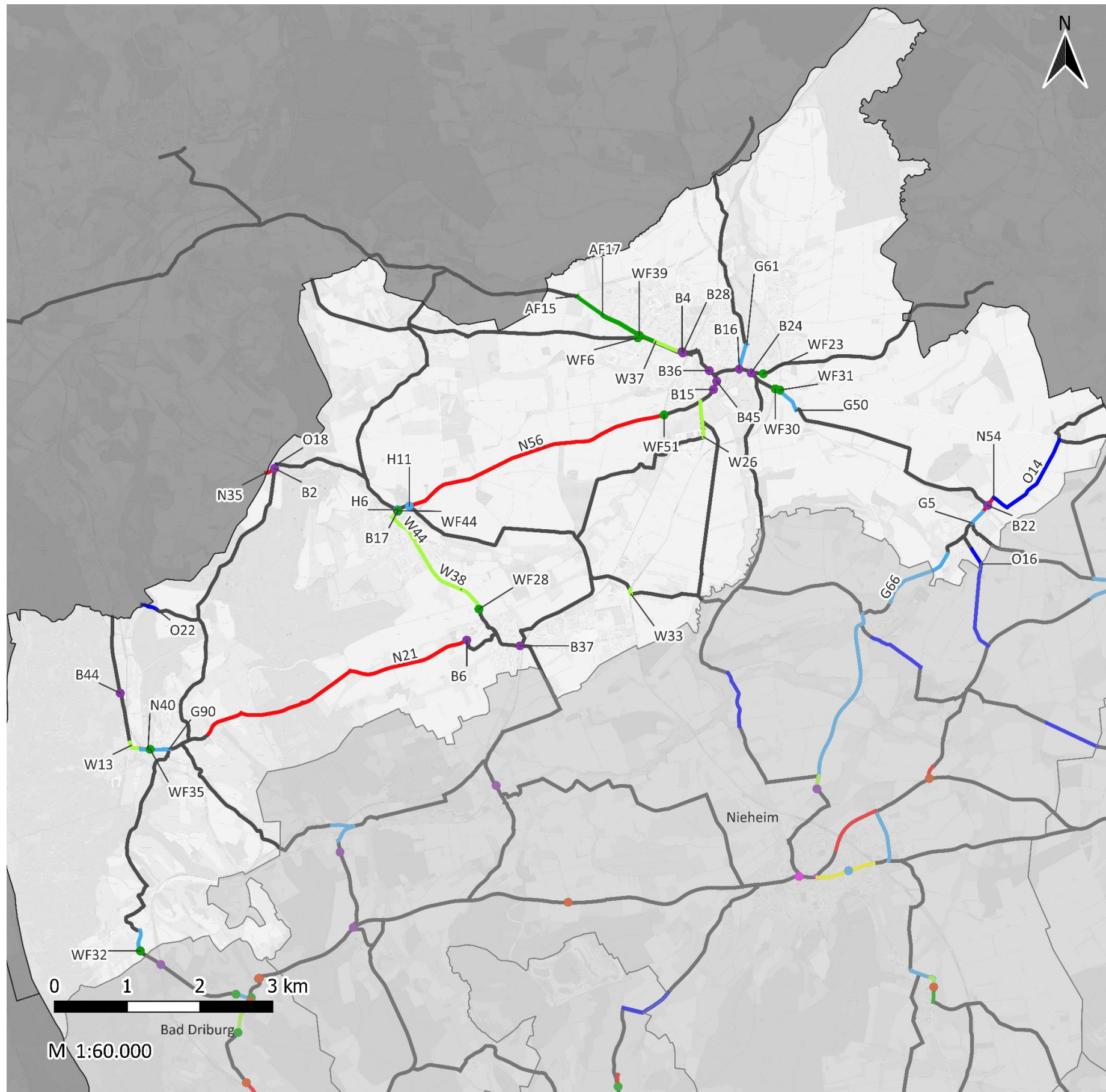
- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

**Alltagsradverkehrskonzept
Kreis Höxter**

Maßnahmen | Nieheim

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

11.2.8 Maßnahmenkarte Steinheim



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept Kreis Höxter

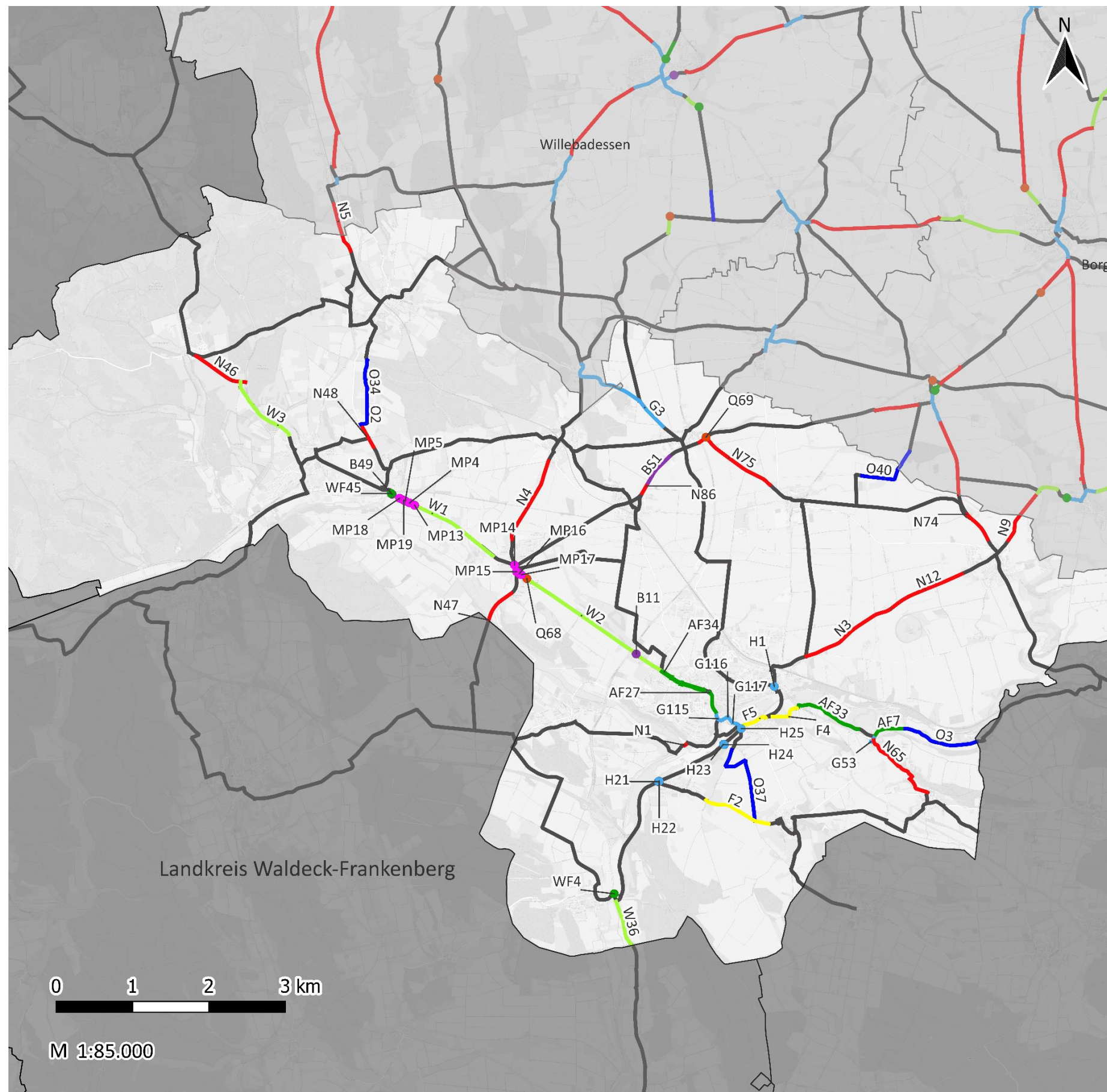
Maßnahmen | Steinheim

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

COOPERATIVE
Infrastruktur und Umwelt

Mathildenplatz 8 | 64283 Darmstadt
Friedrich-Ebert-Straße 48 | 34117 Kassel
cooperative@cooperative.de
www.cooperative.de

11.2.9 Maßnahmenkarte Warburg



Legende

— Zielnetz

Punktuelle Maßnahmen

- Beschilderung
- Hindernisentfernung
- Markierung
- Wechsel zwischen zwei Führungsformen
- Querungshilfe

Streckenbezogene Maßnahmen

- Änderung der Führungsform
- Beschilderung
- Fahrradstraße
- Geschwindigkeitsreduzierung
- Markierung
- Neubau
- Oberflächenerneuerung
- Wegeverbreiterung

Alltagsradverkehrskonzept
Kreis Höxter

Maßnahmen | Warburg

Bearbeitung: S. Holtermann
April 2024

11.3 Maßnahmensteckbriefe

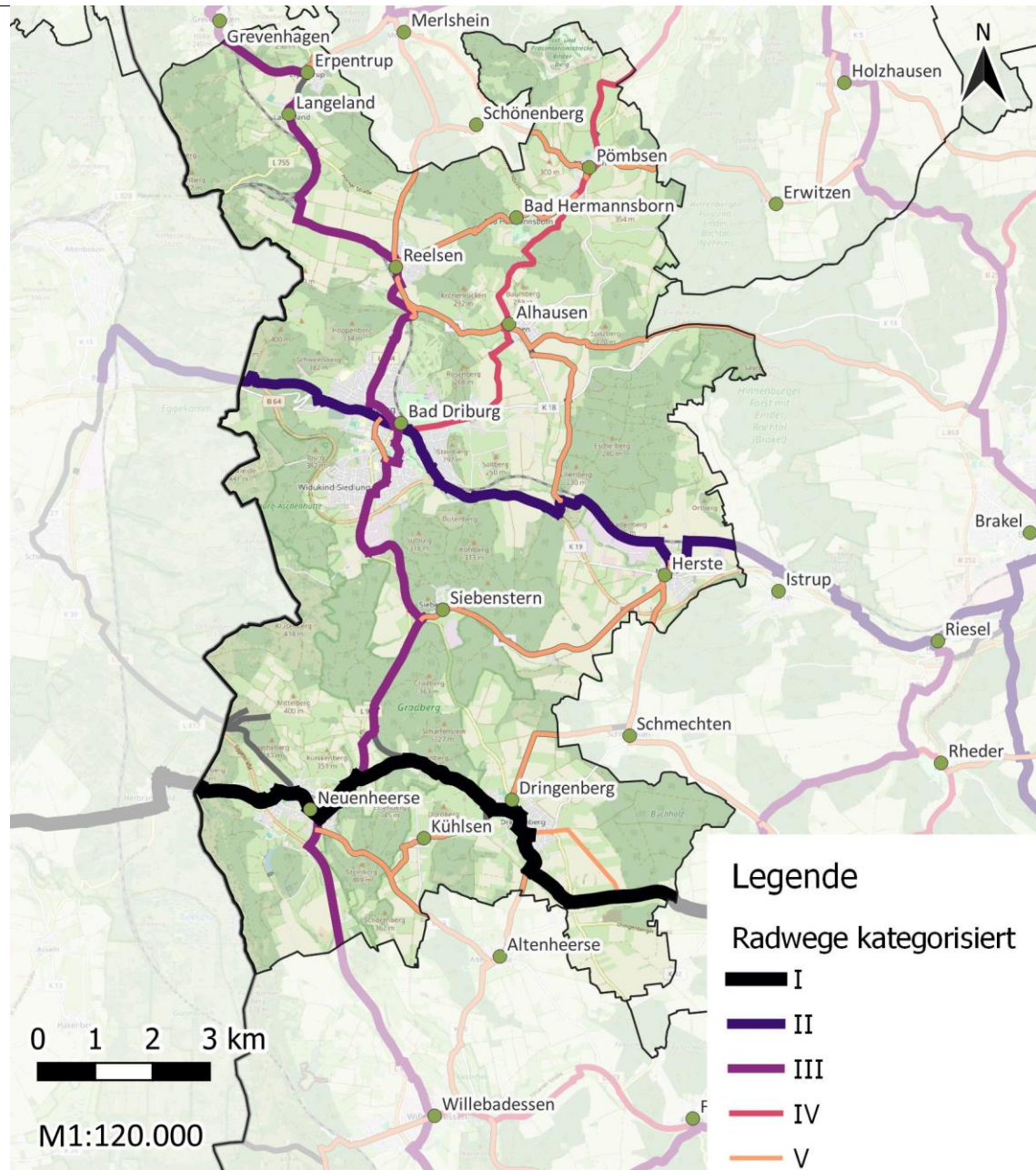
Auf den folgenden Seiten wird für jede der zehn Städte im Kreis Höxter ein Steckbrief dargestellt. Innerhalb dessen wird ein genauer Streckenverlauf ausgewählt, auf dem die jeweiligen Maßnahmen detailliert beschrieben und kartografisch dargestellt werden. Die genauen Kosten je Baulastträger werden zusätzlich aufgelistet.

Steckbrief Bad Driburg

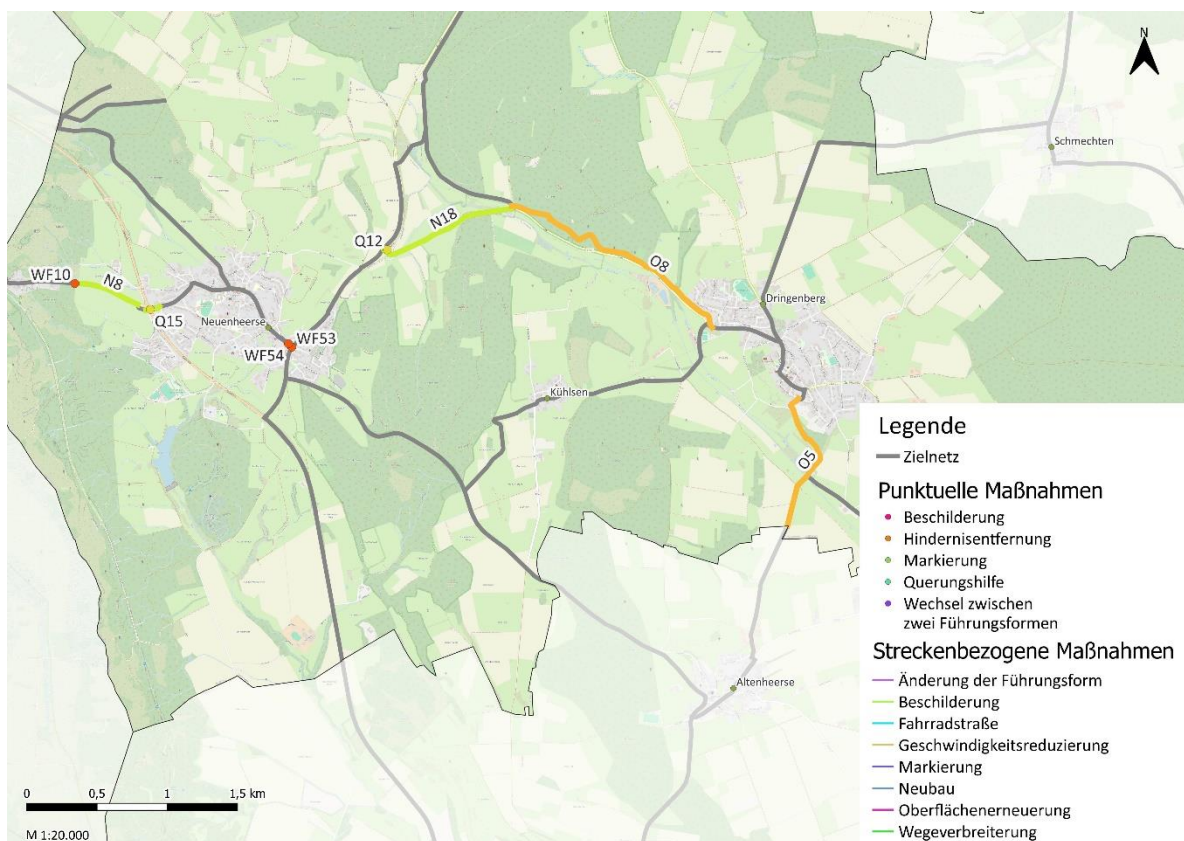
Beschreibung

Die Stadt Bad Driburg liegt im Westen des Kreises und grenzt an den Kreis Paderborn an. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von West nach Ost durch die Stadtteile Neuenheerse und Dringenberg.

Er liegt auf der Netzkategorie I und wird somit mit einer sehr hohen Bedeutung in der Netzverbindung eingestuft. Diese Strecke verbindet das Mittelzentrum Bad Driburg mit dem Oberzentrum Paderborn.



Überblick	
Gesamtkosten (geschätzt)	2.422.100 Euro
Kosten Stadt Bad Driburg	1.051.800 Euro
Kosten Kreis Höxter	410.300 Euro
Kosten Land NRW	944.000 Euro
Kosten Bund	-



Der Verlauf der Maßnahmen von West nach Ost durch die Stadt Bad Driburg lässt sich anhand der oben abgebildeten Grafik erkennen. Hiernach sind mehrere Neubauten und Oberflächenerneuerungen durchzuführen.

WF10 – Wechsel Führungsform vom Mischverkehr zum Wirtschaftsweg

Derzeitiger Stand

An der Kreisstraße K 10 zwischen der Alten Ziegelei und der Kernstadt Bad Driburg nutzen Fahrradfahrer*innen die Strecke gemeinsam mit dem KFZ-Verkehr. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Die Verbindung im Radverkehrskonzept führt von der Fahrbahnmitbenutzung zu einem Wirtschaftsweg. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Bei der Maßnahme handelt es sich um die Errichtung einer Mittelinsel, die bereits in der Radverkehrskonzeption Bad Driburg vorgesehen ist.



Maßnahmenwirkung

Durch die hohe Verbindungsgewichtung und die mittlere Sicherheitsrelevanz, wird die Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten liegen bei etwa 44.000 Euro.

N8 – Neubau Alte Ziegelei K13

Derzeitiger Stand

Die Verkehrsmenge der Kreisstraße namens Alte Ziegelei innerhalb des Abschnittes Alte Ziegelei 2 und der L 828 ist gering.
Die Baulast beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme umfasst den Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf einer Strecke von 451 Metern. Dies beinhaltet die Asphaltierung, die Beschilderung und den Grunderwerb. Die Maßnahme wurde bereits im RVK Bad Driburg entwickelt.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird aufgrund ihrer sehr hohen Verbindungsgewichtung und geringen Sicherheitsrelevanz mit mittlerer Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten belaufen sich auf etwa 366.300 Euro.

Q15 – Querungshilfe an der L 828 bei Neuenheerse

Derzeitiger Stand

Hier handelt es sich um den Kreuzungsbereich der L 828 und der Paderborner Straße am Ortseingang von Neuenheerse. Die aktuellen Verkehrszahlen weisen eine DTV von 3.085 Fahrzeugen auf. Aufgrund der hohen Geschwindigkeiten an der Außerortsstraße ist das Unfallrisiko erhöht.

Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Mit einer Querungshilfe in Form einer Mittelinsel soll das Queren der Landesstraße sicherer und somit attraktiver werden.

Diese Maßnahme wurde aus dem Radverkehrskonzept Bad Driburg übernommen.



Maßnahmenwirkung

Aufgrund der sehr hohen Verbindungsgewichtung, der hohen Verkehrsmenge und der damit verbundenen hohen Sicherheitsrelevanz wird diese Maßnahme mit einer hohen Dringlichkeit eingestuft.

Die Kosten hierbei belaufen sich auf ca. 44.000 Euro.

N26 – Neubau an der Paderborner Straße, Neuenheerse

Derzeitiger Stand

An der Paderborner Straße fährt der Radverkehr im Mischverkehr, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h.
Die Baulast für die Paderborner Straße liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um eine Maßnahme mit einer Länge von 104 Metern. Dabei wird ein Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges, einseitig im Zweirichtungsverkehr, angelegt. Dieser verläuft südlich der Paderborner Straße für eine sichere Querung der Landesstraße L 282. Die Maßnahme wird im Radverkehrskonzept Bad Driburg vorgestellt.



Maßnahmenwirkung

Aufgrund der Verbindungsgewichtung wird diese Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten betragen 84.000 Euro.

WF54 – Wechsel Führungsform in der Stiftstraße, Neuenheerse

Derzeitiger Stand

Innerhalb des Kreisverkehrs verläuft der Radverkehr im Mischverkehr bei einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h.
Ein sicherer, regelkonformer Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg in den Mischverkehr ist nicht gegeben.
Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um eine bauliche, punktuelle Maßnahme. Ziel ist es, barrierefreie Absenkungen, Markierungen und Beschilderungen vorzunehmen, damit ein Übergang gut möglich ist.



Maßnahmenwirkung

Trotz der hohen Verbindungsgewichtung wird die Maßnahme mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten betragen 8.000 Euro.

WF53 – Wechsel der Führungsform Klusstraße, Neuenheerse

Derzeitiger Stand

Innerhalb des Kreisverkehrs verläuft der Radverkehr im Mischverkehr bei einer maximalen Geschwindigkeit von 50 km/h. Hier liegt die durchschnittliche Verkehrsmenge bei 3.979 Fahrzeugen am Tag. Ein sicherer, regelkonformer Übergang vom gemeinsamen Geh- und Radweg in den Mischverkehr ist nicht gegeben. Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Es wird der Neubau einer Mittelinsel vorgeschlagen. Diese Maßnahme wurde aus dem Radverkehrskonzept Bad Driburg übernommen.



Maßnahmenwirkung

Diese Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft. Durch sie steigert sich die Sicherheit im Radverkehr. Die Kosten liegen bei etwa 44.000 Euro.

Q12 – Kreuzungsbereich an der L 954

Derzeitiger Stand

Die DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge) beträgt 3.979 Fahrzeuge an der Landesstraße Driburger Straße. Sowohl die L954 als auch der angrenzende Wirtschaftsweg weisen einen sehr breiten Straßenquerschnitt auf.
Die Baulast für diese Straßen liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Mittelinsel wird angepasst, um eine barrierefreie, getrennte Querungsmöglichkeit zu schaffen und den Übergang zum geplanten Neubau zu erleichtern.
Diese Maßnahme wurde aus dem Radverkehrskonzept Bad Driburg übernommen



Maßnahmenwirkung

Aufgrund der hohen Sicherheitsrelevanz, des hohen Verkehrsaufkommens und der bedeutenden Verbindungsgewichtung wird die Maßnahme als dringend eingestuft.
Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 44.000 Euro.

N18 – Neubau an der L 953 zwischen L 954 und Suffelmühle

Derzeitiger Stand

Aufgrund des schmalen Straßenquerschnitts von unter 6 Metern und teilweise fehlender Markierung ist eine Verbesserung der Infrastruktur nur durch eine investive Maßnahme möglich. Obwohl der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) mit 874 recht gering ist, besteht dennoch ein Sicherheitsrisiko. Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Länge von 990 Metern und beinhaltet den Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges nördlich der Fahrbahn mit einer Breite von 2,5 Metern. Des Weiteren ist der Grunderwerb sowie die Beschilderung Teil des Projekts. Diese Maßnahme wurde dem RVK Bad Driburg entnommen.



Maßnahmenwirkung

Durch die sehr hohe Verbindungsgewichtung und den mittleren Maßnahmeneffekt wurde diese Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten liegen bei etwa 812.000 Euro.

O8 – Wirtschaftsweg parallel zu L 953

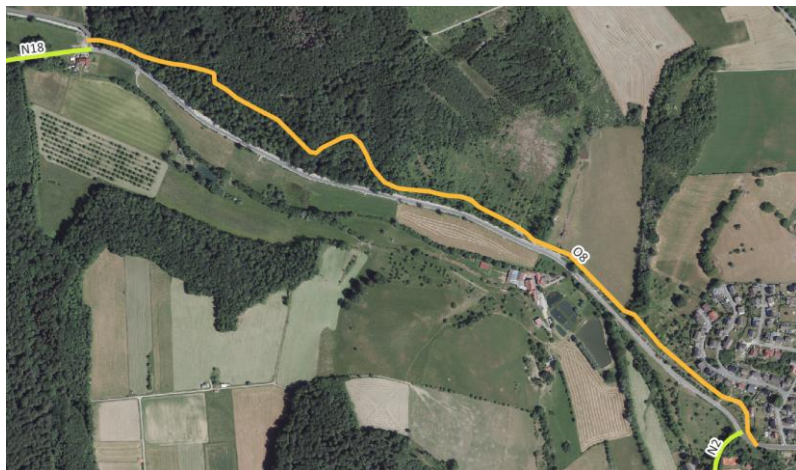
Derzeitiger Stand

Der betreffende Wirtschaftsweg Richtung Dringenberg verfügt über eine Schotterdecke. Vor allem bei schlechten Wetterverhältnissen ist diese Strecke nicht attraktiv für den Radverkehr. Die Strecke verläuft größtenteils durch einen Wald.
Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es soll eine Oberflächenerneuerung auf einer Strecke von 1.796 Metern durchgeführt werden, wobei die Schotterdecke erneuert wird. So erhöht sich der Komfort des Befahrens eines solchen Wirtschaftsweges. Diese Maßnahme wurde aus dem RVK Bad Driburg übernommen.



Maßnahmenwirkung

Insgesamt wird diese Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit versehen.
Die Kosten liegen bei etwa 59.700 Euro.

O5 – Oberflächenerneuerung zwischen Hans-Krako-Straße und Altenheerse

Derzeitiger Stand

Der asphaltierte Wirtschaftsweg, der südlich von Dringenberg verläuft, weist Risse und Schlaglöcher auf, insbesondere die Seitenränder sind beschädigt.
 Die Baulast für die Erneuerung und die Instandhaltung liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es wird eine Erneuerung der Asphaltdecke auf einer Strecke von 1.067 Metern durchgeführt. Dadurch wird der Komfort und die Attraktivität des Weges verbessert.
 Die Maßnahme wurde aus dem Radverkehrskonzept Bad Driburg übernommen.



Maßnahmenwirkung

Die Dringlichkeit ist aufgrund des mittlerern zu erwartenden Maßnahmeneffekts als mittel einzustufen.
 Die Kosten liegen bei etwa 352.100 Euro.

N55 – Brücke am Wirtschaftsweg/ Dringenberg

Derzeitiger Stand

Die bisherige Brücke weist keine ausreichende Breite für den Fuß- und Radverkehr auf. Der übrige Weg wird bei schlechten Wetterverhältnissen überflutet und somit ist nur diese Brücke als Quermöglichkeit gegeben.
 Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es wird eine neue Brücke vorgeschlagen, die sich den vorgegebenen Breiten und auch den topografischen Gegebenheiten anpasst. So soll ein Queren auch bei schlechtem Wetter möglich gemacht werden.
 Die Maßnahme wurde aus dem Radverkehrskonzept Bad Driburg übernommen.



Maßnahmenwirkung

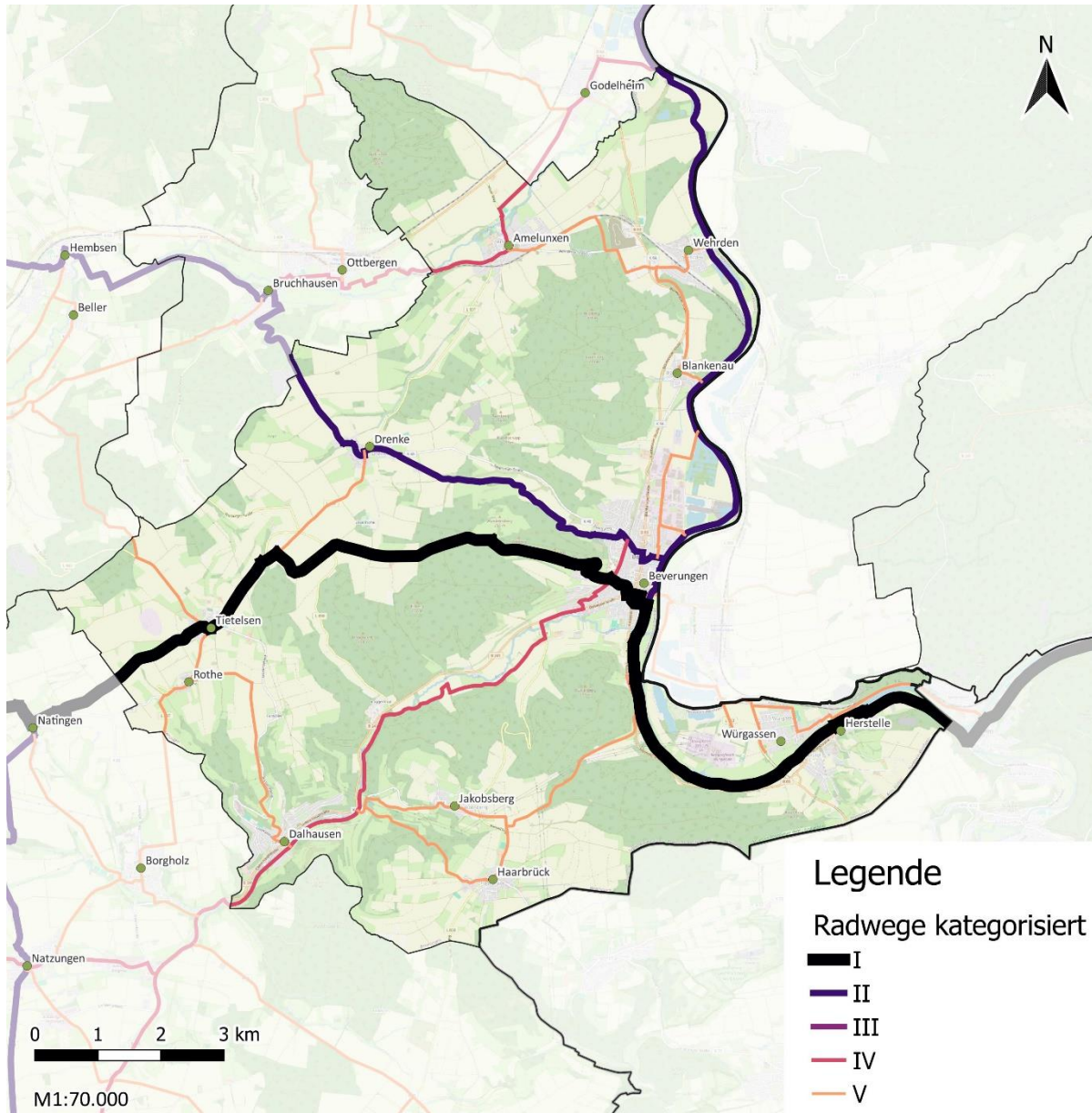
Diese Maßnahme hat eine mittlere Dringlichkeit.
 Die Kosten belaufen sich auf etwa 648.000 Euro.

Steckbrief Beverungen

Beschreibung

Die Stadt Beverungen liegt im Osten des Kreises und grenzt an die Bundesländer Niedersachsen und Hessen an. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von West nach Ost durch die Kernstadt Beverungen vom Kapellenweg hin zu Im Kleinen Feld.

Er liegt auf der Netzkategorie I und wird somit mit einer sehr hohen Bedeutung in der Netzverbindung eingestuft. Diese Strecke liegt auf der Verbindung zwischen den Oberzentren Paderborn und Göttingen/ Niedersachsen.



Übersicht	
Gesamtkosten (geschätzt)	16.000 Euro
Kosten Stadt Beverungen	11..400 Euro
Kosten Kreis Höxter	-
Kosten Land NRW	-
Kosten Bund	4.600 Euro



MP8 – Piktogramme auf der Lindenstraße

Derzeitiger Stand

Die Ein- und Ausfahrten an der Lindenstraße weisen derzeit zwar eine rote Pflasterung auf, es fehlt jedoch eine deutliche Kennzeichnung für den kreuzenden Radverkehr. Die Baulast für diese Maßnahme liegt bei der Kommune



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um eine punktuelle Maßnahme, bei der Piktogramme an den Ein- und Ausfahrten angebracht werden sollen. Dabei sind vier Piktogramme für Radfahrer*innen und zwei Pfeilpiktogramme vorgesehen.



Maßnahmenwirkung

Die Dringlichkeit der Maßnahme wird trotz der hohen Verbindungsgewichtung als niedrig eingestuft. Die geschätzten Kosten für die Umsetzung belaufen sich auf etwa 900 Euro.

B41 – Anbringung Verkehrszeichen auf der Lindenstraße

Derzeitiger Stand

Entlang der Lindenstraße verläuft ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Nach der Einmündung fehlt das erforderliche Verkehrszeichen. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um eine kleinere punktuelle Maßnahme, bei der Verkehrszeichen angebracht werden sollen. Konkret sind zwei Verkehrszeichen vom Typ VZ 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) vorgesehen. Diese sollen die verbindliche Nutzung des bereits installierten Geh- und Radwegs verdeutlichen und zusätzlich zur roten Pflasterung angebracht werden.



Maßnahmenwirkung

Die Dringlichkeit dieser Maßnahme wird als niedrig eingestuft, obwohl die Verbindungsgewichtung hoch ist. Das ist auf die geringe Sicherheitsrelevanz zurückzuführen. Die geschätzten Kosten für die Umsetzung sind gering und belaufen sich auf etwa 500 Euro.

Maßnahmenpaket
B29 – Anbringung Verkehrszeichen auf der Straße Hinterm Graben
MP12 – Markierung einer Radverkehrsfurt und Piktogrammen
WF34 – Anbringung Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten auf der Straße Hinterm Graben

Derzeitiger Stand

Es handelt sich um ein Maßnahmenpaket, das nicht separat betrachtet werden kann. Es bezieht sich auf den Kreuzungsbereich Lindenstraße und Hinterm Graben. Die Baulast für diese Maßnahmen liegt bei der Kommune. Die vorhandene rote Pflasterung ist in keinem guten Zustand und es ist nicht klar erkennbar, dass hier Radverkehr die Straße kreuzt oder in den Mischverkehr fließt. Des Weiteren ist die verbindliche Nutzung des gemeinsamen Geh- und Radweges nicht klar erkenntlich. Ein sicherer Übergang in Richtung Norden in den Mischverkehr muss gewährleistet sein.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um punktuelle Maßnahmen, die die Anbringung von Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten beinhalten. Konkret sind zwei Verkehrszeichen VZ 240 und ein Verkehrszeichen VZ 239 vorgesehen. Als Markierungsarbeiten ist eine 6 Meter lange rote Furt mit Piktogrammen vorgesehen. Des Weiteren ist für den Wechsel der zwei Führungsformen eine rote Markierung mit Piktogrammen und Pfeilen für den Wechsel zwischen gemeinsamem Geh- und Radweg und Fahrbahn geplant.



Maßnahmenwirkung

Die Dringlichkeit dieser Maßnahmen wird als niedrig eingestuft, weisen jedoch eine sehr hohe Verbindungsgewichtung auf. Die geschätzten Kosten betragen etwa 300 Euro für B29, 2.000 Euro für MP 12 und 1.700 Euro für WF34, was insgesamt 4.000 Euro entspricht.

Maßnahmenpaket
WF2 – Wechsel der Führungsform Gemeinsamer Geh- und Radweg in den Mischverkehr
Q58 – Querungshilfe in Form eines Aufgeweiteten Aufstellstreifens

Derzeitiger Stand

An der Kreuzung Lindenstraße/ Dalhauser Straße (B 241) erlaubt nur ein kurzer Abschnitt mit abgesenktem Bordstein den Übergang in den Mischverkehr, was als nicht sicher eingestuft wird. Es fehlt eine klare Haltelinie zur Dalhauser Straße und die vorhandene Pflasterung ist kontrastarm. Aufgrund der Kurvensituation an der Bundesstraße ist die Kreuzung schwer einzusehen. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um punktuelle Maßnahmen, die den Übergang vom vorhandenen Geh- und Radweg in den Mischverkehr betreffen sowie eine sichere Querung der Bundesstraße ermöglichen sollen. Dabei werden Verkehrszeichen angebracht und Markierungsarbeiten durchgeführt. Dies beinhaltet 10 Meter rote farbliche Markierung mit einer zugehörigen Linienmarkierung sowie Piktogramme. Zusätzlich wird ein sicherer Aufstellbereich auf einem Aufgeweiteten Radaufstellstreifen eingerichtet und eine Haltelinie mit Piktogrammen angebracht, um die Aufmerksamkeit zu erhöhen.



Maßnahmenwirkung

Es handelt sich um Maßnahmen mit niedriger Dringlichkeit, trotz hoher Verbindungsgewichtung. Die Kosten für die Maßnahme WF 2 belaufen sich auf etwa 1.200 Euro, während die Kosten für die Maßnahme Q58 bei etwa 800 Euro liegen.

WF 20 – Wechsel der Führungsform vom Mischverkehr zum gemeinsamen Geh- und Radweg

Derzeitiger Stand

An der Dalhauser Straße ist der Bordstein bereits abgesenkt, es fehlt aber ein sicherer Übergang für den Radverkehr aus dem Mischverkehr auf den Geh- und Radweg. Besonders das Abbiegen der Radfahrer*innen kann für den KFZ-Verkehr unerwartet sein, Fußgänger*innen können ebenfalls überrascht werden. Die Kurvensituation erschwert die Sicht, wodurch die Verkehrssituation noch gefährlicher wird. Zudem ist das Verkehrszeichen für den getrennten Geh- und Radweg erst nach der Kurve sichtbar. Diese Maßnahme fällt in die Zuständigkeit des Bundes.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um eine punktuelle Maßnahme an einem Abschnitt mit einem hohen durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommen (DTV) von über 5.700 Fahrzeugen. Dabei soll der Übergang auf einen bereits vorhandenen Geh- und Radweg verbessert werden. Die Maßnahme umfasst das Versetzen eines Verkehrsschildes (VZ 241) sowie Markierungsarbeiten. Um die Sichtbarkeit des Verkehrszeichens zu verbessern, wird dieses näher an die Bundesstraße versetzt.



Maßnahmenwirkung

Die geplante Maßnahme weist eine niedrige Dringlichkeit auf. Die geschätzten Kosten für die Umsetzung belaufen sich auf etwa 900 Euro.

Q59 – Errichtung einer Querungshilfe an der Hersteller Straße

Derzeitiger Stand

Die Kreuzung der Hersteller Straße mit der Dalhauser Straße, beides Bundesstraßen, erfordert eine Lichtsignalanlage aufgrund des hohen durchschnittlichen täglichen Verkehrsaufkommens von 4.663 Fahrzeugen. Aufgrund der fehlenden Infrastruktur ist die Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs ggf. eingeschränkt und daher eine erhöhte Sicherheitsmaßnahme erforderlich. Die Baulast liegt beim Bund



Maßnahmenbeschreibung

Für die punktuelle Maßnahme an der Kreuzung der Hersteller Straße, die eine Anpassung der Lichtsignalanlage und Markierungsarbeiten umfasst, wird folgendes umgesetzt: Der Radverkehr aus der Dalhauser Straße wird auf einen aufgeweiteten Radaufstellstreifen geleitet, während eine vorgeschaltete Ampel Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gleichzeitig Grünlicht über die Hersteller Straße gibt. Auf einer 12 Meter langen Furt können Radfahrer bis zum gegenüberliegenden Radfahrstreifen fahren. Zusätzlich werden Piktogramme und Pfeile für den links abbiegenden Verkehr angebracht.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine mittlere Dringlichkeit auf. Die Sicherheit wird durch die Maßnahme gesteigert. Die geschätzten Kosten für die Umsetzung belaufen sich auf etwa 800 Euro

AF5 – Änderung der Führungsform auf der Hersteller Straße

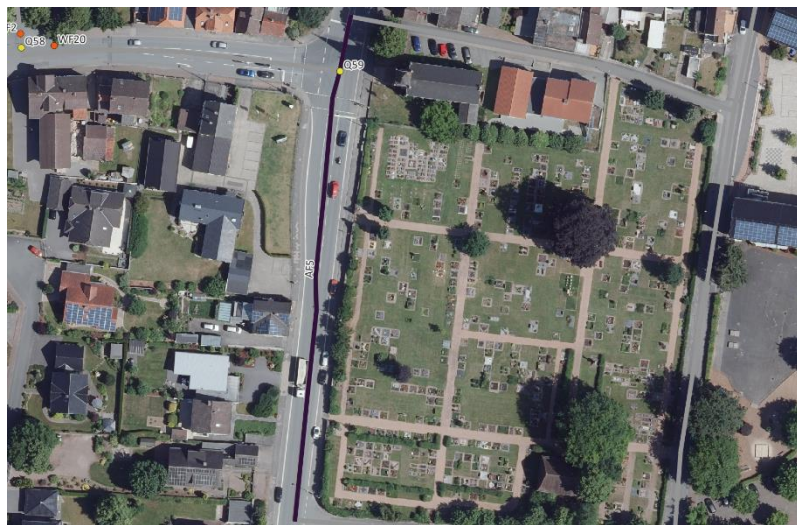
Derzeitiger Stand

In beide Richtungen in der Hersteller Straße besteht das Problem des ordnungswidrigen Parkens am Straßenrand. Es sind keine ausgewiesenen Parkflächen vorhanden und die Markierungen sind zu schmal zum Parken. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge beträgt 4.663 Fahrzeuge, und die Baulast beim Bund.



Maßnahmenbeschreibung

Es wird eine Maßnahme über eine Strecke von 149 Metern von der Straße Hakeltwete zur Dalhauser Straße umgesetzt. Dabei werden auf beiden Seiten Parkflächen entfernt und jeweils ein Radfahrstreifen angelegt. Zur Kennzeichnung werden Piktogramme angebracht sowie vier Verkehrszeichen für den Radfahrstreifen (VZ 237).



Maßnahmenwirkung

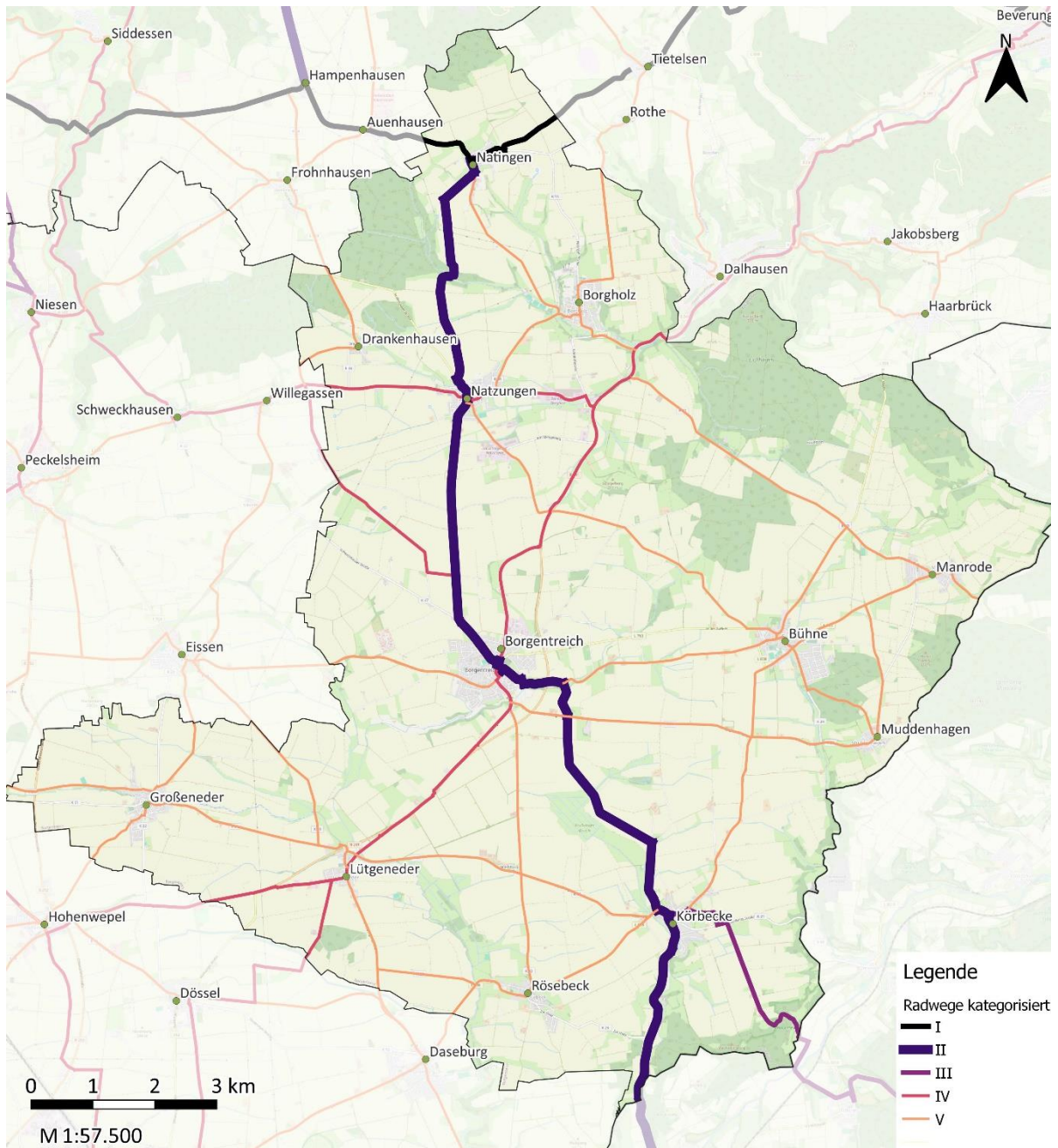
Die Maßnahme weist eine hohe Dringlichkeit auf, da eine hohe Verkehrsmenge und eine ebenso hohe Verbindungsgewichtung vorliegen. Die Umsetzung der Maßnahme wird die Sicherheit steigern. Die Kosten für die Maßnahme belaufen sich auf etwa 2.900 Euro.

Steckbrief Borgentreich

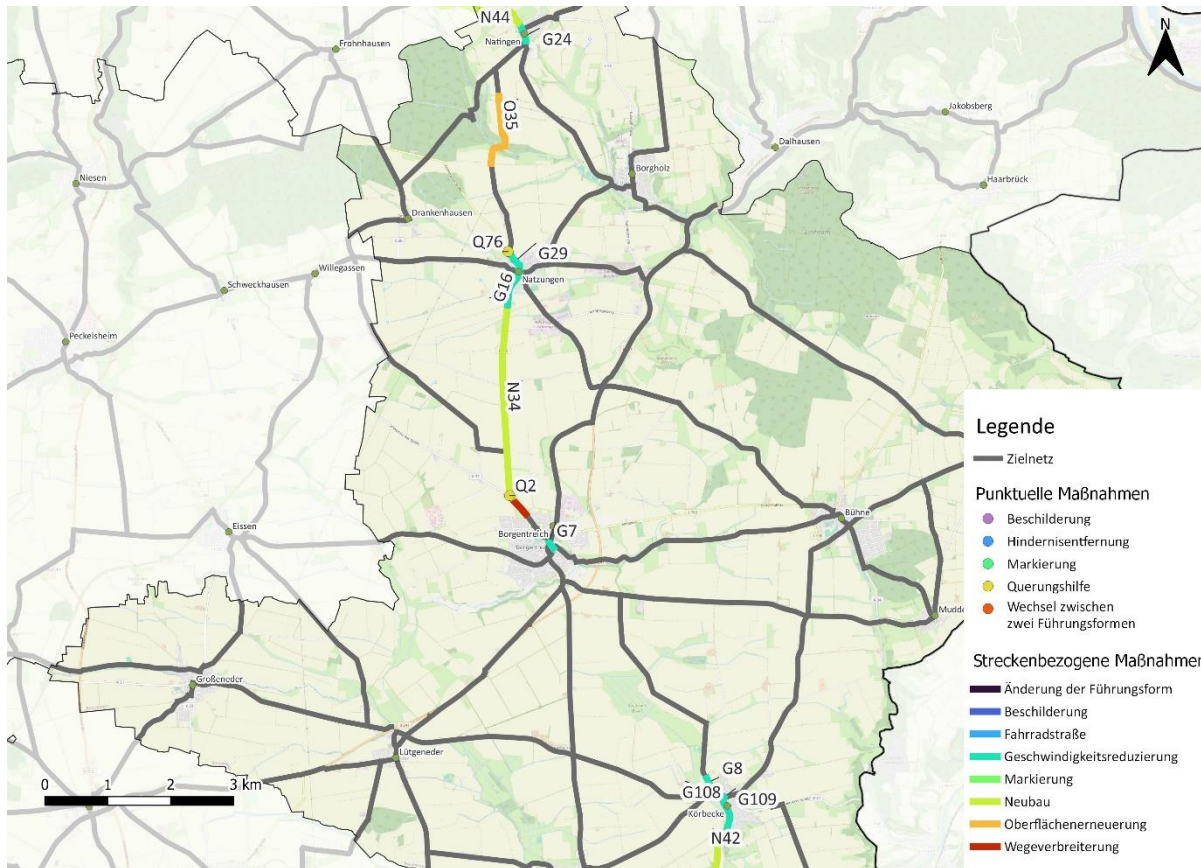
Beschreibung

Die Stadt Borgentreich liegt im Südosten des Kreises und grenzt an das Bundesland Hessen. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von Nord nach Süd durch die Stadtteile Natingen, Borgholz, Natzungen, Borgentreich und Körbecke.

Er liegt auf der Netzategorie II und wird somit mit einer hohen Bedeutung in der Netzverbindung eingestuft. Diese Strecke verbindet das Mittelzentrum Brakel mit dem Oberzentrum Kassel/ Hessen.



Übersicht	
Gesamtkosten (geschätzt)	8.001.000 Euro
Kosten Stadt Borgentreich	258.600 Euro
Kosten Kreis Höxter	4.189.900 Euro
Kosten Land NRW	3.552.500 Euro
Kosten Bund	-



Anhand der oben abgebildeten Grafik lässt sich der Verlauf der in diesem Steckbrief folgenden Maßnahmen erkennen. Hierbei handelt es sich sowohl um mehrere Geschwindigkeitsreduzierungen, aber auch Neubauten.

N44 – Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Auenhausen und Natingen

Derzeitiger Stand

Die K 40 zwischen Auenhausen und Natingen in Borgentreich weist eine starke Kurve auf und verfügt über eine leichte Steigung. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) beträgt 500 Fahrzeuge. Der Streckenabschnitt liegt auf der Straße K 40 und somit liegt die Baulast beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges erstreckt sich über eine Länge von 1.353 Metern und beinhaltet sowohl den Grunderwerb als auch die bauliche Ausführung und die zugehörige Beschilderung.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme hat eine mittlere Dringlichkeit. Die Verbindungsgewichtung ist hoch. Es ist zu erwarten, dass der Radverkehr auf dieser Strecke durch die Maßnahme erhöht werden kann.

Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 1.451.900 Euro.

G25 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Auenhauser Straße

Derzeitiger Stand

Am Ortseingang Natingen gilt auf der Auenhauser Straße eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Da der Ortseingang sich unmittelbar vor einer Kuppe befindet, ist die Straßenführung recht unübersichtlich.

Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Auf der Auenhauser Straße soll die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h auf 125 Metern gesenkt werden. Hierfür werden insgesamt sechs Verkehrsschilder aufgestellt.

Die Zulässigkeit nach StVO muss durch die zuständige Verkehrsbehörde im Detail geprüft werden



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine mittlere Dringlichkeit auf und hat eine hohe Verbindungsgewichtung. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 1.500 Euro.

G24 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Dorfstraße

Derzeitiger Stand

Die Dorfstraße in Natingen hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, die Baulast liegt bei der Kommune. Es gilt ein Durchfahrtsverbot für Fahrzeuge mit einem Gewicht über 2,8 Tonnen, die Durchfahrt ist für Anlieger frei.



Maßnahmenbeschreibung

Auf einer Strecke von 193 Metern erfolgt die Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h. Dabei werden vier Verkehrszeichen (VZ) 274-30 aufgestellt. Die Zulässigkeit nach StVO muss durch die zuständige Verkehrsbehörde im Detail geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Durch die hohe Verbindungsgewichtung wird die Maßnahme mit einer mittlere Dringlichkeit eingestuft. Die geschätzten Kosten betragen etwa 1.000 Euro.

O35 – Erneuerung der Oberfläche

Derzeitiger Stand

Der Wegeabschnitt zwischen Natingen und Natzingen befindet sich teilweise in einem sehr schlechten Zustand und ist wenig attraktiv für den Radverkehr, insbesondere bei schlechten Wetterverhältnissen.
Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Bei dieser Maßnahme soll eine Erneuerung der wassergebundenen Decke auf einer Strecke von 1.264 Metern durchgeführt werden. Somit steigert sich die Attraktivität der Nord-Süd-Verbindung.



Maßnahmenwirkung

Die geplante Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die geschätzten Kosten für die Durchführung belaufen sich auf etwa 252.800 Euro.

Q76 – Errichtung einer Querungshilfe an der Frohnhauser Straße

Derzeitiger Stand

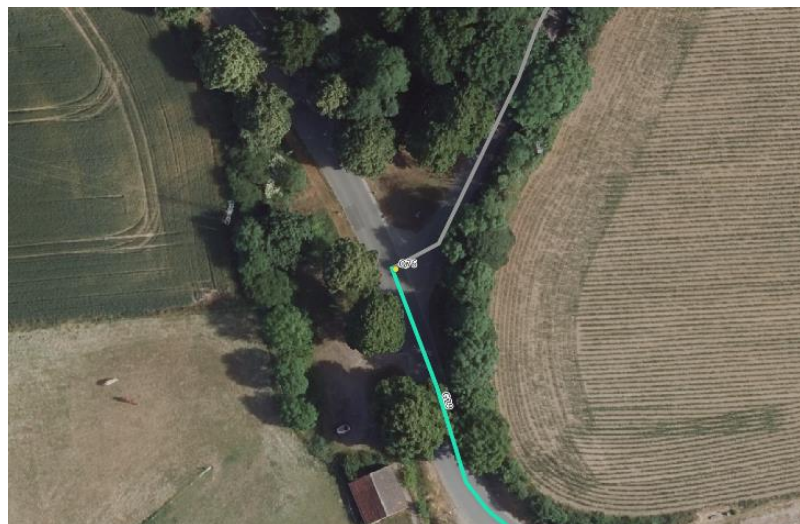
Am Ortseingang Natzungen ist die Sicht aufgrund des Bewuchses insbesondere von Süden kommend eingeschränkt. Trotz eines niedrigen Verkehrsaufkommens von 593 Fahrzeugen pro Tag ist dies eine sicherheitsrelevante Situation. Hier mündet ein Wirtschaftsweg auf die Landesstraße auf dem der Radverkehr verlaufen soll.

Die Baulast liegt beim Land Nordrhein-Westfalen.



Maßnahmenbeschreibung

An der Einmündung eines Wirtschaftswegs in die L 953 werden Verkehrszeichen und Piktogramme angebracht. Zusätzlich wird eine Wartelinie mit einer Länge von 5 Metern markiert, um die angedeutete Pflasterung zu verdeutlichen.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit bewertet. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf circa 1.200 Euro.

G29 – Geschwindigkeitsreduzierung an der Frohnhauser Straße

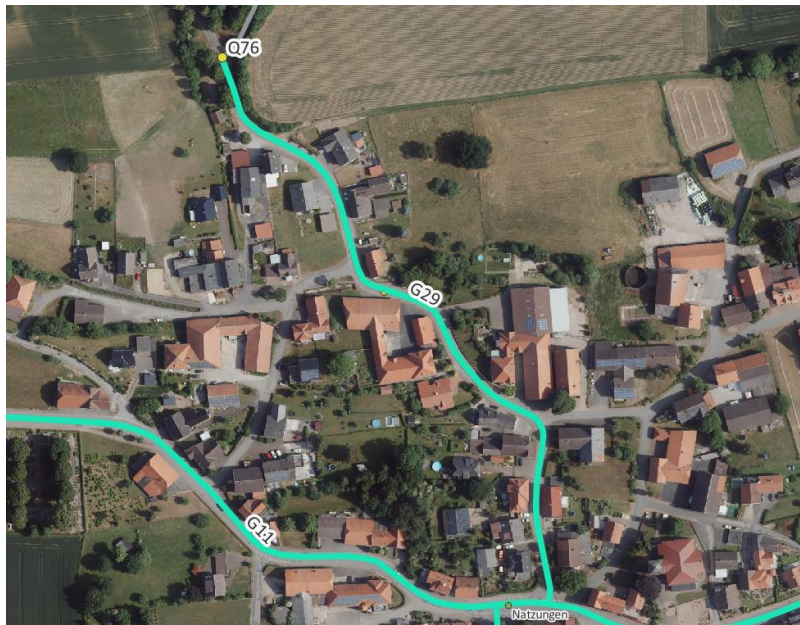
Derzeitiger Stand

Die Verkehrsdichte an der Frohnhauser Straße beträgt 593 Fahrzeuge pro Tag. Aufgrund vieler Kurven beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Lastverkehr 30 km/h. Die Zuständigkeit für die Straße liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 404 Metern und umfasst die Anbringung von Verkehrszeichen. Durch mehrere Einmündungen sollen insgesamt sechs Verkehrszeichen mit der Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h angebracht werden. Die Zulässigkeit nach StVO muss durch die zuständige Verkehrsbehörde im Detail geprüft werden



Maßnahmenwirkung

Trotz des niedrigen DTV weist die Maßnahme eine mittlere Dringlichkeit auf. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 1.300 Euro.

G16 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der L953

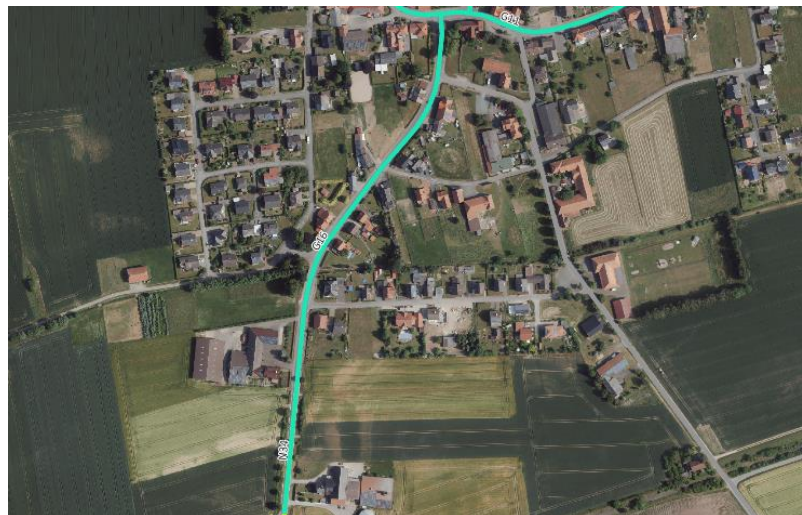
Derzeitiger Stand

Auf der Borgentreicher Straße ist ein DTV von 1.205 nachgewiesen und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Der vorliegende Streckenabschnitt ist als Schulweg gekennzeichnet. Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 575 Metern und reduziert die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Dafür werden 10 Verkehrszeichen vom Typ 274-30 installiert.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine mittlere Dringlichkeit auf. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf circa 2.500 Euro.

N34 – Neubau zwischen Natzungen und Borgentreich

Derzeitiger Stand

Die vorliegende Strecke weist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) von 1.205 Fahrzeugen auf. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 100 km/h. Sie liegt auf der L 953 und somit liegt die Baulast beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die geplante Maßnahme umfasst eine gerade Strecke von 3.207 Metern Länge. Es wird ein gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der L 953 angelegt, der auch an einen Wirtschaftsweg angeschlossen wird. Die Maßnahme beinhaltet die Installation von Beschilderungen, den Bau des 2,5 Meter breiten Weges sowie den Grunderwerb.



Maßnahmenwirkung

Die geplante Maßnahme hat eine hohe Dringlichkeit aufgrund ihrer hohen Sicherheitsrelevanz, der bedeutenden Verbindungsgewichtung und des erwarteten großen Maßnahmeneffekts. Die Kosten für diese Maßnahme belaufen sich auf etwa 3.441.400 Euro.

Q2 – Errichtung einer Querungshilfe an der K37

Derzeitiger Stand

Die DTV entlang der K 37 liegt bei 1.205 Fahrzeugen und die Baulast für die Straße liegt beim Kreis. Es wird festgestellt, dass die Mittelinsel nicht für eine getrennte Querung geeignet ist (s. Abbildung). Somit ist ein sicheres Queren der K 37 nicht möglich.



Maßnahmenbeschreibung

Die vorgeschlagene Maßnahme beinhaltet eine punktuelle Anpassung einer Querung einer klassifizierten Straße, die im Zusammenhang mit dem Neubau eines Geh- und Radwegs steht und die Einrichtung einer Mittelinsel umfasst. Dabei wird die Mittelinsel speziell angepasst, um eine barrierefreie, getrennte Querung zu ermöglichen.



Maßnahmenwirkung

Die vorgeschlagene Maßnahme weist eine mittlere Dringlichkeit auf, ist jedoch mit einer hohen Verbindungsgewichtung verbunden. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 35.000 Euro.

W5 – Wegeverbreiterung der L953

Derzeitiger Stand

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einen bereits vorhandenen parallel verlaufenden Weg, der westlich der L953 verläuft, die einen DTV von 1.205 aufweist. Der Weg ist mit nur 2,0 m Breite zu schmal. Für einen gemeinsamen Geh- und Radweg sind mindestens 2,5 m Breite erforderlich.

Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die geplante Maßnahme umfasst eine Verbreiterung des Weges um 0,5 Meter von 2,0 Meter auf 2,5 Meter über eine Strecke von 351 m. So wird die ausreichende Breite für einen gemeinsamen Geh- und Radweg hergestellt und die Möglichkeit gegeben, ein sicheres Nebeneinander auf dem Weg zu gewährleisten.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine mittlere Dringlichkeit und eine hohe Verbindungsgewichtung auf. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 103.600 Euro

G7 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Straße Steinweg

Derzeitiger Stand

Der Steinweg ist eine Anliegerstraße in Borgentreich mit einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Baulast liegt bei der Kommune und die Straße ist teilweise gepflastert



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 109 Metern und es erfolgt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h. Dabei werden 4 Verkehrszeichen (VZ) der Nummer 274-30 angebracht. Die Zulässigkeit nach StVO muss durch die zuständige Verkehrsbehörde im Detail geprüft werden



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird als dringlich bewertet und hat eine hohe Bedeutung für die Verbindung. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 1.000 Euro.

G8 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Straße Bruchsweg

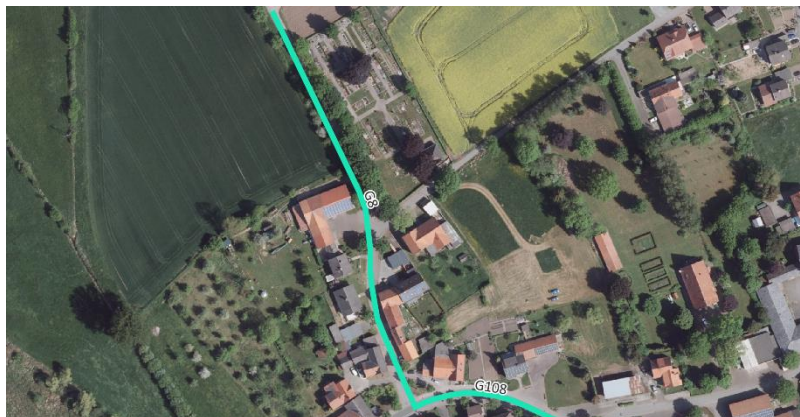
Derzeitiger Stand

Die Straße in Körbecke hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h und dient als Anliegerstraße. Es gibt keinen Mittelstreifen und die Straßenbreite ist gering.
Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 234 Metern und führt von einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zu einer von 30 km/h. Hierbei sind durch mehrere Einmündungen neun Verkehrszeichen vom Typ 274-30 anzubringen.
Die Zulässigkeit nach StVO muss durch die zuständige Verkehrsbehörde im Detail geprüft werden



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine mittlere Dringlichkeit auf. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 2.300 Euro.

G108 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Straße Kreuztor

Derzeitiger Stand

Die Straße Kreuztor hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50km/h. Auf dem Gehweg ist Radfahren erlaubt, allerdings ist auf der südlichen Seite keine durchgehende Breite von 2,5 Metern vorhanden. Das Bild zeigt die Einmündungssituation des Bruchwegs.

Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 227 Metern und führt von einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h zu einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h. Es werden insgesamt zehn Verkehrszeichen VZ 274-30 angebracht. Die Zulässigkeit nach StVO muss durch die zuständige Verkehrsbehörde im Detail geprüft werden



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten belaufen sich auf ungefähr 2.500 Euro.

G109 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Liebenauer Straße

Derzeitiger Stand

Die Liebenauer Straße in Körbecke hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) und beträgt 514 Fahrzeuge. Da es sich hier um die K 21 und K 28 handelt, liegt die Baulast beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Länge von 611 Metern und handelt von einer Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h. Zur Kennzeichnung dieser Änderung sind acht Verkehrszeichen vom Typ 274-30 vorgesehen. Die Zulässigkeit nach StVO muss durch die zuständige Verkehrsbehörde im Detail geprüft werden



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme hat eine mittlere Dringlichkeit und eine hohe Verbindungsgewichtung. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 2.000 Euro. .

N42 – Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweg zwischen Körbecke und der Landesgrenze

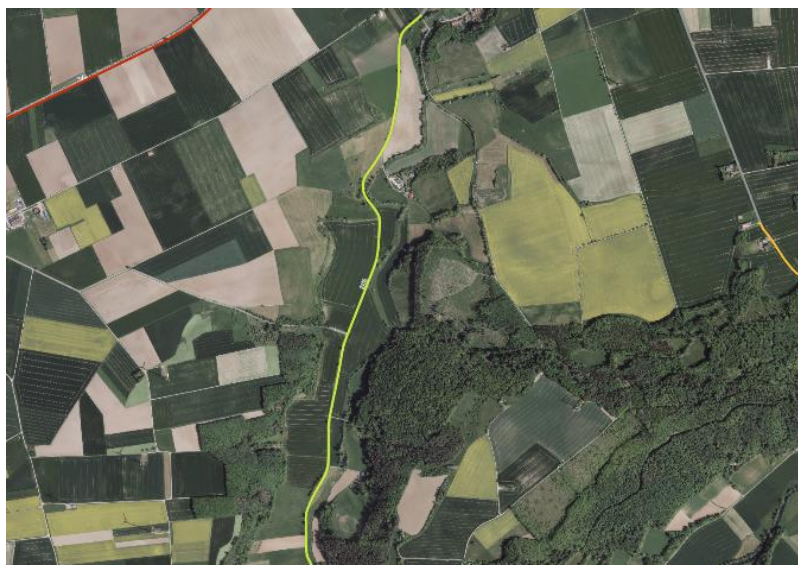
Derzeitiger Stand

Die Straße K 28 weist eine geringe DTV von 514 auf. Der Abschnitt befindet sich teilweise in einem schlechten Zustand mit einer verblassten Mittellinie, geringer Breite, Kurven und einer Steigung. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Es ist der Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs vorgesehen. Dieser erstreckt sich über eine Länge von 2.517 Metern und ermöglicht den Zweirichtungsverkehr auf einer Seite. Die Maßnahme umfasst die Beschilderung, die bauliche Herstellung mit einer Breite von 2,5 Metern sowie den Grunderwerb.



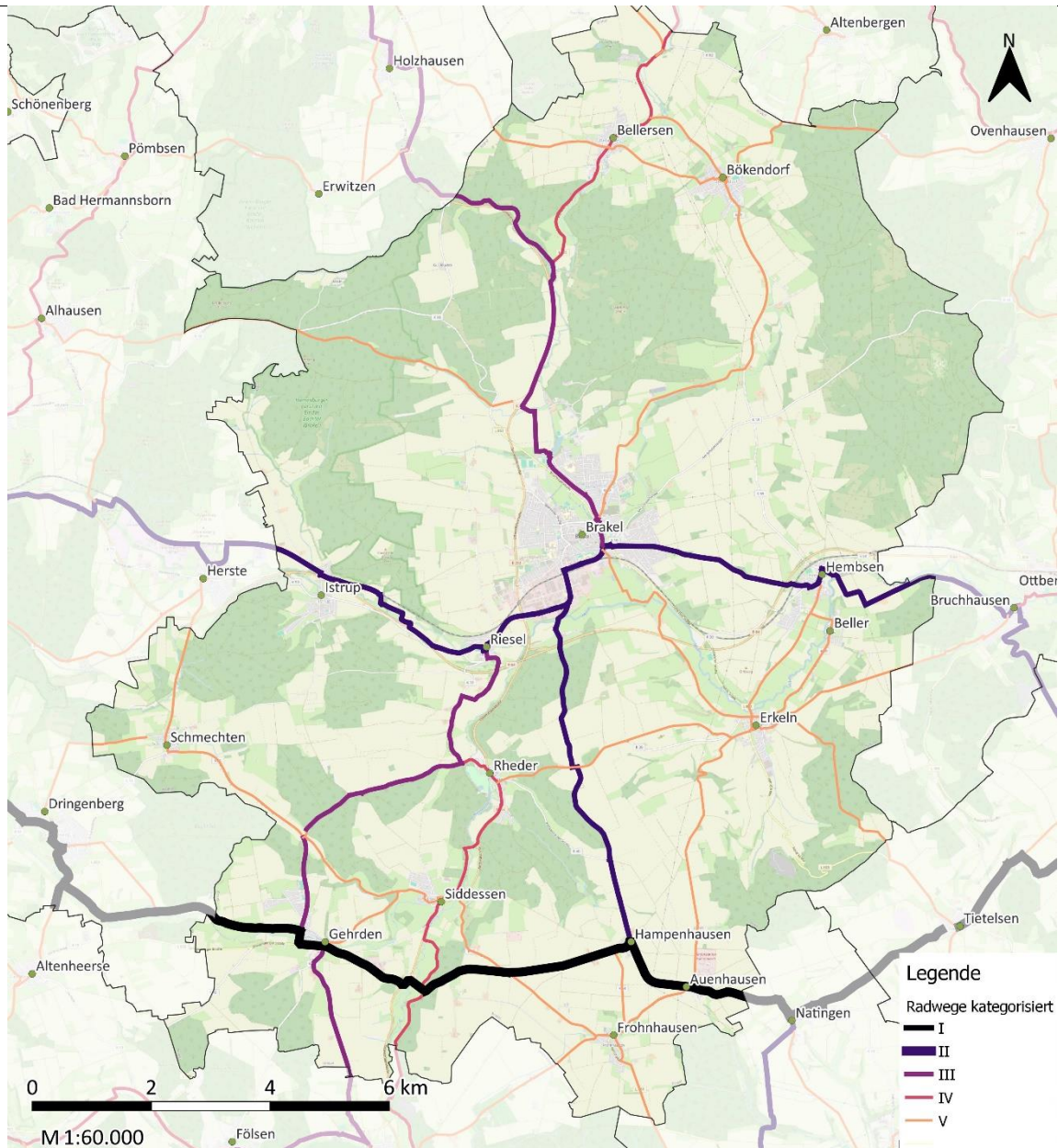
Maßnahmenwirkung

Trotz der höheren Verbindungsgewichtung wird die Maßnahme mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf etwa 2.701.000 Euro

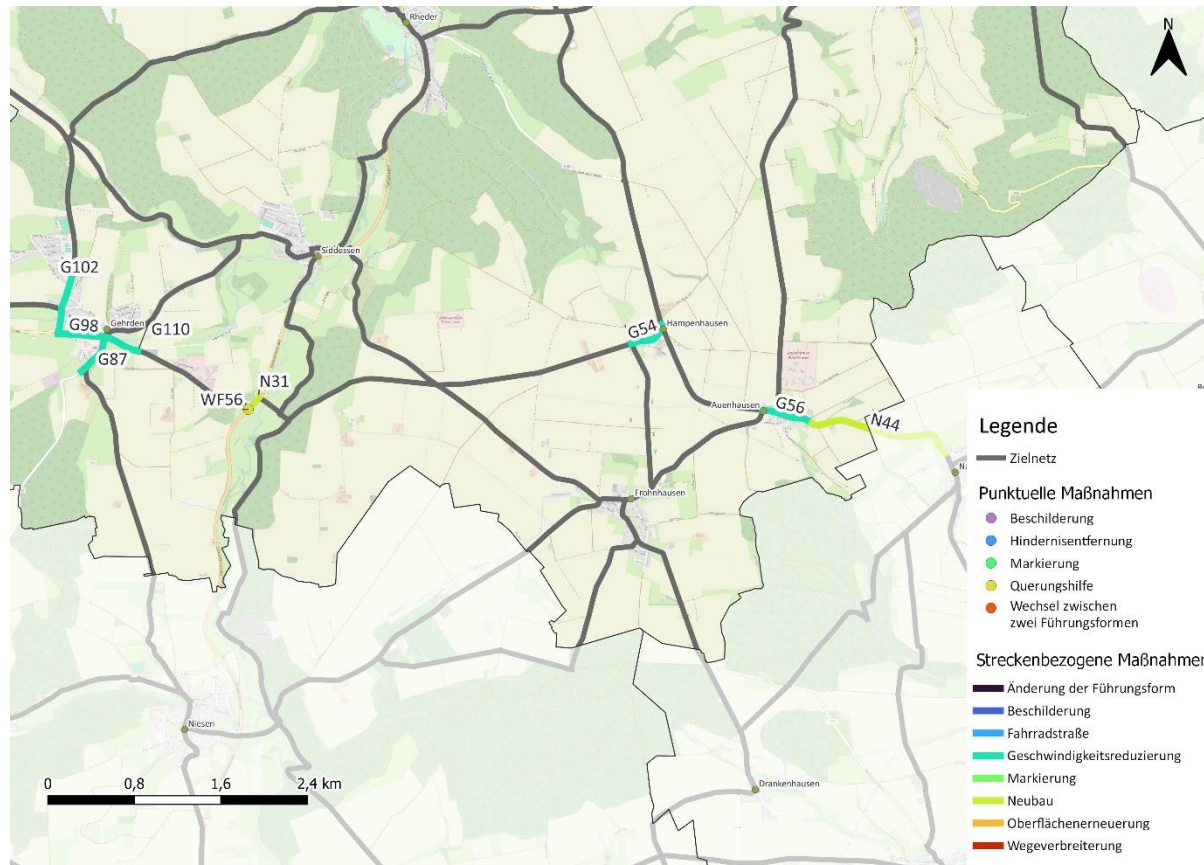
Steckbrief Brakel

Beschreibung

Die Stadt Brakel liegt zentral im Kreis Höxter. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft im Süden der Stadt von West nach Ost durch die Stadtteile Gehrden, Hampenhausen und Auenhausen. Er liegt auf der Netzategorie I und wird somit mit einer sehr hohen Bedeutung in der Netzverbindung eingestuft. Diese Strecke verbindet die beiden Oberzentren Paderborn und Göttingen/ Niedersachsen.



Übersicht	
Gesamtkosten	3.152.830 Euro
Kosten Stadt Brakel	-
Kosten Kreis Höxter	2.987.600 Euro
Kosten Land NRW	4.230 Euro
Kosten Bund	161.000 Euro



Anhand der oben aufgeführten Abbildung lassen sich sämtliche Maßnahmen erkennen, die innerhalb dieses Steckbriefes beschrieben werden. Hierbei ist zu bemerken, dass es sich mehrheitlich um Geschwindigkeitsreduzierungen und Neubauten.

G102 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Straße Rotheweg

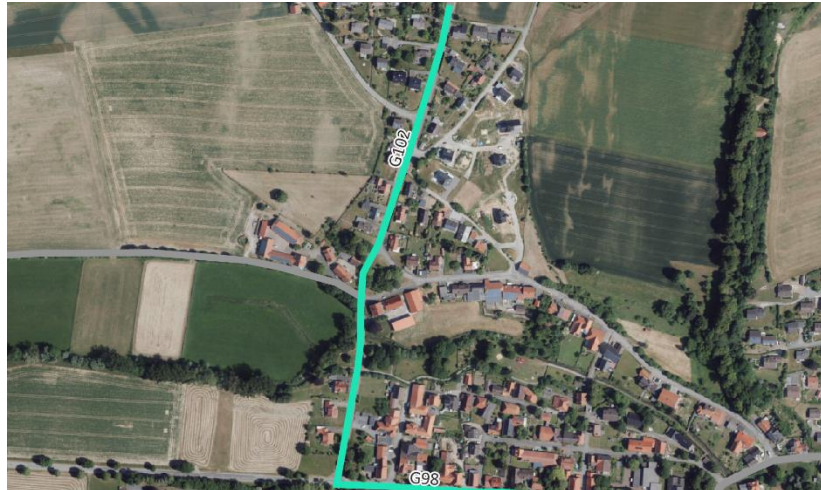
Derzeitiger Stand

Auf der Straße Rotheweg in Gehrden liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Es handelt sich hierbei um die K 20, somit liegt die Baulast beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Innerhalb der Maßnahme wird das Tempo von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Dafür werden sechs Verkehrszeichen der Typen 274-30 auf einer Länge von 573 Metern berücksichtigt. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten belaufen sich auf circa 1.600 Euro.

G98 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Rathausstraße

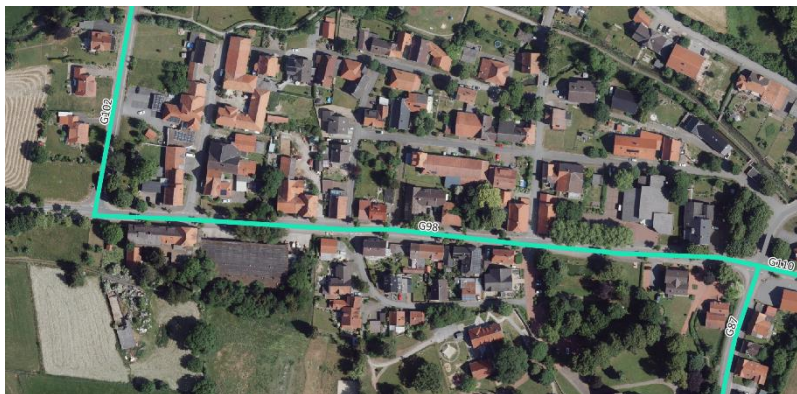
Derzeitiger Stand

Die Verkehrsmenge (DTV) in der Rathenaustraße in Gehrden beträgt 547 Fahrzeuge. Die Straße L953 hat eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Es gibt teilweise Verschwenkungen der Fahrbahn. Die Zuständigkeit für die Straße liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 436 Metern, bei der die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wird. Hierfür sind insgesamt acht Verkehrszeichen vom Typ 274-30 vorgesehen. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet, was die niedrige DTV zur Ursache hat. Die Kosten belaufen sich auf circa 2.100 Euro.

G110 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Rathausstraße

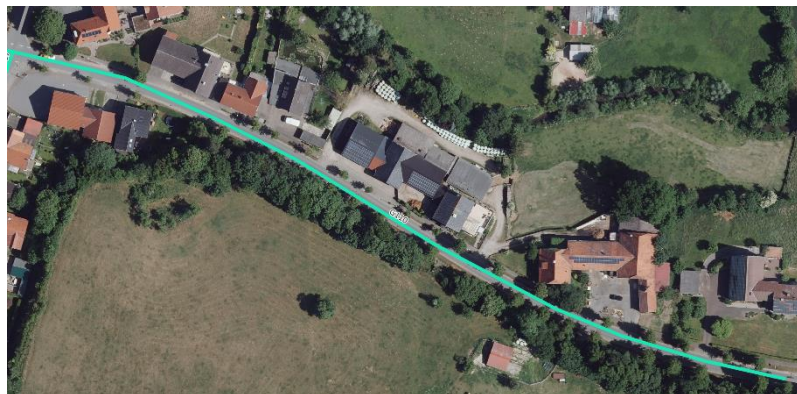
Derzeitiger Stand

Die Rathausstraße im Abschnitt zwischen der Schloßstraße und dem Ortsausgang weist ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen von 547 Fahrzeugen auf und hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h. Da es sich um die Landesstraße L 953 handelt, liegt die Baulast beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 330 Metern und reduziert die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Es werden insgesamt zwei Verkehrszeichen vom Typ 274-30 angebracht. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten liegen bei circa 530 Euro.

WF56 – Wechsel zwischen Führungsformen Mischverkehr zu Gemeinsamen Geh- und Radweg

Derzeitiger Stand

An der Kreuzung zwischen der Landesstraße L 953 und der Bundesstraße B 252 beträgt die DTV 6.175 Fahrzeuge. Die Baulast liegt beim Land. Dieser Bereich muss im Zusammenhang mit dem Neubau an der B 252 betrachtet werden (folgende Tabelle N31).



Maßnahmenbeschreibung

Die punktuelle Maßnahme erfolgt in Verbindung mit dem Neubau eines Geh- und Radwegs. Dabei werden Beschilderungs- und Markierungsarbeiten durchgeführt, um ein sicheres Auffahren auf den Neubau zu gewährleisten. Hierzu gehören 2 Verkehrszeichen 138 sowie Piktogramme.



Maßnahmenwirkung

Diese Maßnahme wird mit einer hohen Dringlichkeit bewertet, da durch sie eine wesentlich höhere Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit dem Neubau N31 gewährleistet wird. Die Kosten liegen bei circa 1.600 Euro.

N31 – Neubau an B 252

Derzeitiger Stand

Die Fahrbahnmitbenutzung an der B 252 erfolgt außerorts trotz einer hohen Verkehrsdichte von 6.175 Fahrzeugen pro Tag. Die Straße verfügt über einen schmalen Randstreifen. Die Baulast liegt beim Bund.



Maßnahmenbeschreibung

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg wird neu errichtet, inklusive Beschilderung und Grunderwerb. Die Strecke erstreckt sich über eine Länge von 150 Metern und dient als Verbindung zwischen den Teilabschnitten der L953.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine hohe Dringlichkeit auf, da sie eine hohe Verbindungsgewichtung, hohe Verkehrsstärke und einen signifikanten Maßnahmeneffekt aufweist.
Die geschätzten Kosten belaufen sich auf ca. 161.000 Euro.

G54 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Parkstraße

Derzeitiger Stand

Die Parkstraße in Hampenhausen hat einen Überlandcharakter und die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 50 km/h. Als Kreisstraße K43 liegt die Baulast beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 367 Metern, bei der die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wird. Zur Kennzeichnung dieser Änderung werden vier Verkehrszeichen VZ 274-30 installiert. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten betragen 1.100 Euro.

N95 – Neubau zwischen Hampenhausen und Auenhausen

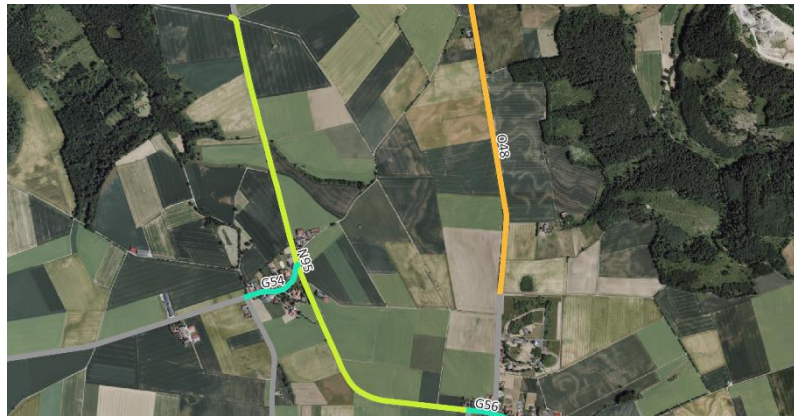
Derzeitiger Stand

Die Maßnahme betrifft die Kreisstraße K40 mit einem sehr niedrigen Verkehrsaufkommen (DTV von 300), die eine Kuppe aufweist. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 2.779 Metern und beinhaltet den Bau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs im Zweirichtungsverkehr auf einer Seite. Dabei sind Beschilderungsarbeiten, die bauliche Ausführung mit einer Breite von 2,5 Metern und der Grunderwerb vorgesehen.



Maßnahmenwirkung

Der Neubau an der Kreisstraße wird mit einer niedrigen Dringlichkeit bewertet, trotz sehr hoher Verkehrsgewichtung. Die Kosten betragen ca. 2.982.800 Euro.

G56 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Straße Alte Dorfstraße

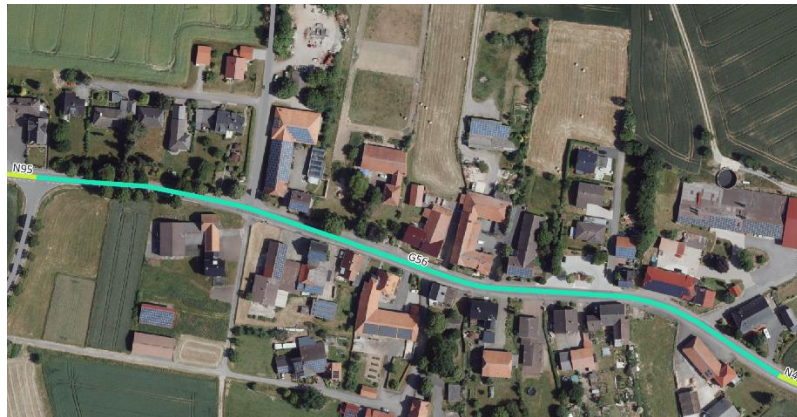
Derzeitiger Stand

Die Maßnahme liegt an der Alten Dorfstraße (K40) in Auenhausen. Der Gehweg ist schmal und eignet sich nicht für einen für den Radverkehr freigegeben Gehweg. Die Geschwindigkeitsbegrenzung beträgt 50 km/h und es gibt Bäume entlang des Straßenrandes. Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über 484 Meter und beinhaltet eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h. Es werden insgesamt acht Verkehrszeichen VZ 274-30 installiert. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

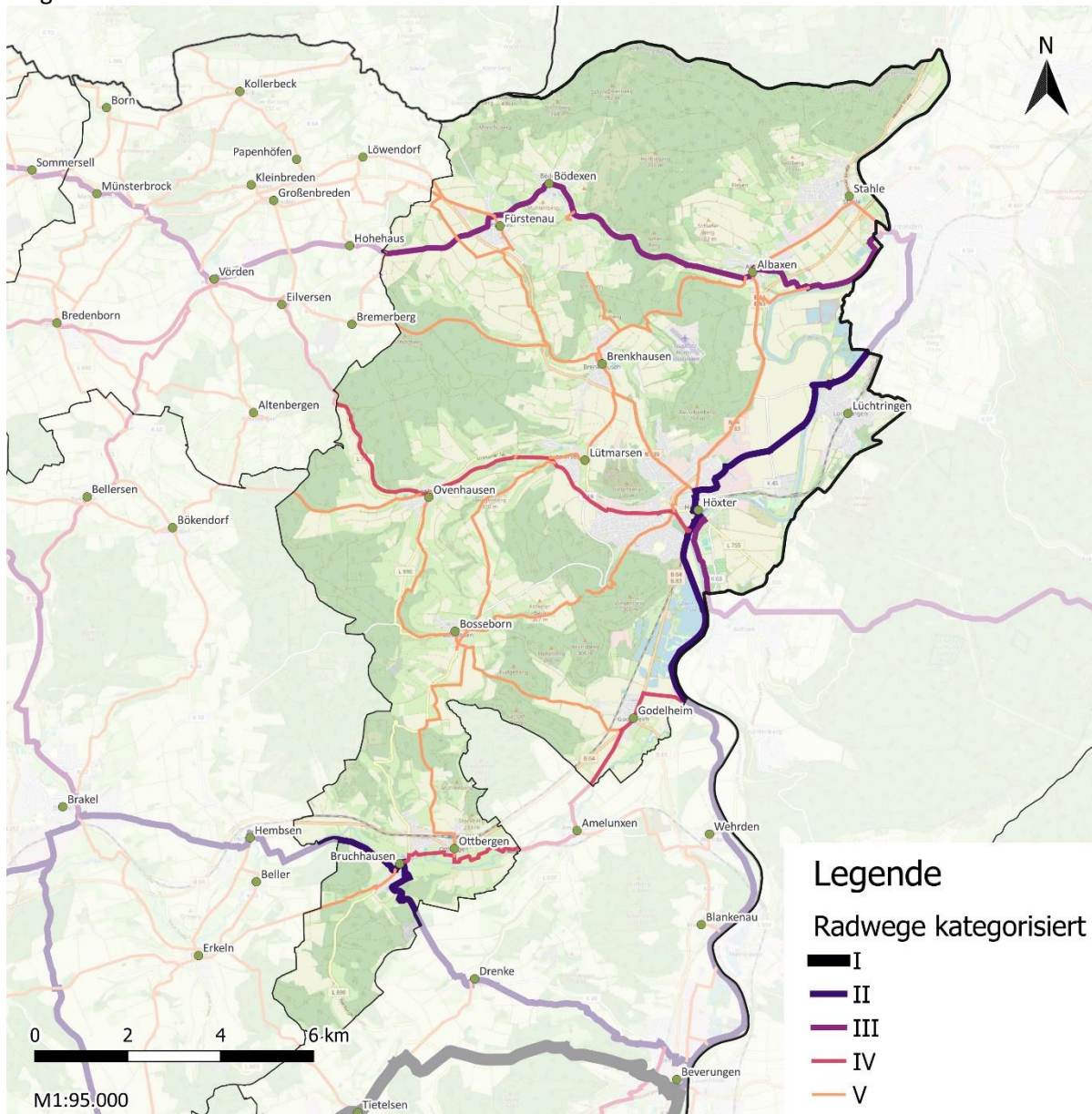
Die Geschwindigkeitsbegrenzung wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten betragen 2.100 Euro.

Steckbrief Höxter

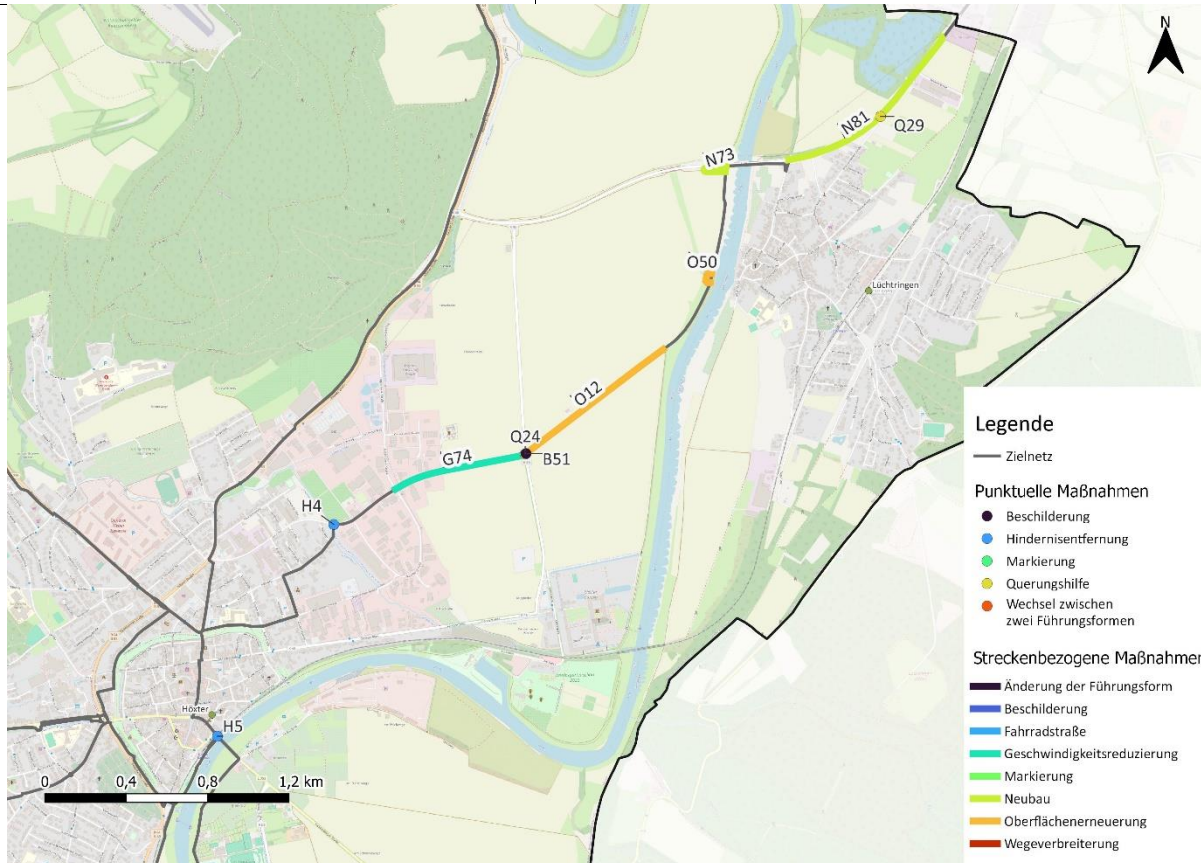
Beschreibung

Die Stadt Höxter liegt im Nordosten des Kreises und grenzt an den Kreis Lippe/ NRW und an den Landkreis Holzminden/ Niedersachsen im Osten an. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von Süden nach Norden durch die Kernstadt Höxter in Richtung Holzminden.

Er liegt auf der Netzkategorie II und wird somit mit einer hohen Bedeutung in der Netzverbindung eingestuft.



Übersicht	
Gesamtkosten	1.487.200 Euro
Kosten Stadt Höxter	295.300 Euro
Kosten Kreis Höxter	1.194.700 Euro
Kosten Land NRW	400 Euro
Kosten Bund	-



Die vorliegenden Maßnahmen verteilen sich zwischen der Kernstadt Höxter über Lüchtringen bis zur Stadtgrenze Holzminden/Niedersachsen. Hierbei sind sehr unterschiedliche Maßnahmentypen vorzufinden.

H5 – Hindernisentfernung an der Brücke der Fürstenberger Straße

Derzeitiger Stand

Der Weg führt vom Fahrradweg entlang der Weser hinauf zur Weserstraße und trifft dort auf die Uferstraße (L755) am Ende der Brücke der Fürstenberger Straße.

An diesem Punkt gelangt der Radverkehr in den Mischverkehr. Mit einem täglichen Verkehrsaufkommen von 8.586 Fahrzeugen ist diese Straße stark befahren.

Die Baulast für diesen Abschnitt liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Pflasterung wird durch eine barrierefreie getrennte Absenkung ergänzt, damit der Radverkehr komfortabel in den Mischverkehr gelangen kann.



Maßnahmenwirkung

Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die hohe Verbindungsgewichtung wird diese Maßnahme mit einer hohen Dringlichkeit bewertet.

Die Kosten belaufen sich auf circa 400 Euro.

H4 – Entfernung Poller an der Straße Zu Lüre

Derzeitiger Stand

Die Straße Zur Lüre im Norden der Kernstadt verläuft mit einer weiten Kurve durch ein durch Gewerbe geprägtes Gebiet. Hier geht der Radverkehr in den Mischverkehr über. Hier behindern zwei Poller den fließenden Verkehr.
Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um eine punktuelle Maßnahme, bei der beide Poller entfernt werden.



Maßnahmenwirkung

Bei dieser Maßnahme wird von einer mittleren Dringlichkeit ausgegangen, da die Verbesserung der Sicherheit und die hohe Verbindungsgewichtung einen großen Stellenwert haben.
Die Kosten belaufen sich auf circa 300 Euro.

G74 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 50 km/h an der Straße Zur Lüre

Derzeitiger Stand

Die Straße Zur Lüre verläuft außerorts von West nach Ost. Es ist eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorgeschrieben. Trotz einer Breite von über 8,0 m ist keine Leitlinien angebracht. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Auf einer Strecke von 662 Metern wird das Tempo von 100 km/h auf ein Tempo von 50 km/h reduziert. Hierbei werden vier Verkehrsschilder des Typs 274-50 (Tempo 50) aufgestellt. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Reduzierung der Geschwindigkeit hat große Auswirkungen auf die Sicherheit. Die Verbindungsgewichtung der Route ist hoch. Die Kosten liegen bei circa 1.000 Euro.

Q24 - Errichtung einer Querungshilfe an der K45

Derzeitiger Stand

Die Straße Zur Lüre kreuzt an dieser Stelle die K 45. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge liegt bei 3.484 Fahrzeugen, was als eine hohe Verkehrsbelastung gesehen wird. Der Radverkehr muss drei Fahrspuren kreuzen, um weiter auf der Strecke fahren zu können.
Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Zur Erhöhung der Aufmerksamkeit werden zwei Verkehrsschilder des Typs 138 (Achtung Radverkehr) aufgestellt. So soll die Querung der übergeordneten Straße sicherer werden.



Maßnahmenwirkung

Diese Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit bewertet, trotz der hohen Verbindungsgewichtung. Dies liegt unter anderem an dem niedrigen Maßnahmeneffekt.
Die Kosten liegen bei circa 500 Euro.

B51 – Anbringung von Beschilderung am Wirtschaftsweg

Derzeitiger Stand

An der Kreuzung der K 45 ist der Wirtschaftsweg Richtung Weser mit dem Verkehrszeichen 357 (Sackgasse) ausgeschildert. Darunter befindet sich kein Zusatzzeichen. Somit ist unklar, ob die Sackgassensituation auch für den Radverkehr oder lediglich für den Kfz-Verkehr gilt.

Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es wird das Verkehrszeichen VZ 250 angebracht, um eine Durchfahrt für Fahrzeuge zu verbieten und die Zusatzschilder 1022-10 und 1026-36, damit der Radverkehr und der landwirtschaftliche Verkehr weiterhin diesen Weg nutzen können.



Maßnahmenwirkung

Durch die niedrige Verkehrsmenge wird diese Maßnahme mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten betragen 300 Euro.

Maßnahmenpaket
O12 – Erneuerung der Oberfläche

Derzeitiger Stand

Es handelt es sich um einen Wirtschaftsweg, der von der Kreisstraße K 45 Richtung Osten zur Weser hin verläuft. Die Oberfläche ist asphaltiert, allerdings befinden sich hier viele Schlaglöcher. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die Erneuerung der Asphaltdecke erstreckt sich über eine Länge von 849 Metern.



Maßnahmenwirkung

Durch die hohe Verbindungsgewichtung und den erhöhten Maßnahmeneffekt durch die Oberflächenerneuerung wird die Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten betragen circa 275.100 Euro.

O50 – Erneuerung der Oberfläche

Derzeitiger Stand

An der Stelle, an der in der Vergangenheit Fähren nach Lüchtringen übersetzten, befindet sich ein Wirtschaftsweg. Bei hohen Wasserständen sind Teile des Weges überflutet oder sehr schlecht befahrbar.

Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Auf einer Strecke von insgesamt 90 Metern wird eine Alternative geschaffen, damit das tieferliegende Gebiet bei Hochwasser umfahren werden kann. Es wird eine wassergebundene Decke geschaffen.



Maßnahmenwirkung

Diese Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten betragen circa 18.600 Euro.

N73 – Neubau zwischen Wirtschaftsweg und K46

Derzeitiger Stand

An der dieser Stelle kann der Radverkehr vom Weserradweg auf die Brücke der K 46 Richtung Lüchtringen und Holzminden gelangen. Es ist keine amtliche Beschilderung für den Radverkehr vorhanden. Lediglich ein Wegweiser deutet an, dass Radverkehr vorgesehen ist. Ein Schild zeigt an, dass das Reiten auf dem Weg nicht gestattet ist. Der Weg verläuft um eine steile Kurve einige Höhenmeter zur Brücke. Eine gute Einsicht ist nicht vorhanden. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Der steile Anstieg mit der scharfen Kurve soll entschärft werden. Auf 229 Metern soll die Zufahrt auf die Brücke erleichtert werden. Hierbei wird der gemeinsame Geh- und Radweg erweitert mit der zugehörigen Beschilderung.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten betragen circa 244.000 Euro.

N81 – Neubau an der K46

Derzeitiger Stand

An der Kreisstraße K 46 ist stellenweise teilweise Tempo 70 km/h ausgeschildert. Durch die Kurvensituation und die Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf vielen Abschnitten ist diese Straße für den Radverkehr sehr gefährlich. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Auf ca. 1.120 Metern soll nördlich der K46 ein gemeinsamer Geh- und Radweg entstehen, der von der Unterführung der K46 im Bereich Lange Straße in Lücktringen bis zum Wirtschaftsweg Auf dem Rische in Holzminden/Niedersachsen reichen wird. Hierbei wird die erforderliche Breite von 3,5 Metern asphaltiert und die passende Beschilderung angebracht.



Maßnahmenwirkung

Die hohe Verbindungsgewichtung und die Steigerung der Sicherheit haben zur Folge, dass diese Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet wird. Die Kosten betragen circa 945.000 Euro.

Q29 – Querungshilfe an Niedere Breite

Derzeitiger Stand

Der vorhandene begleitende gemeinsame Geh- und Radweg verläuft südöstlich parallel zur K 46 und kreuzt somit an der Braunschweiger Straße die Kreisstraße. Eine Möglichkeit hier die Kreisstraße zu befahren gibt es nicht
 Die Baulast liegt beim Kreis



Maßnahmenbeschreibung

An dieser Querungshilfe der Einmündung werden sowohl Verkehrsschilder als auch Markierungen angebracht. So werden jeweils zwei Verkehrsschilder des Typs 306, 205 und 240 empfohlen. Zusätzlich sollen Zusatzschilder des Typs 1000-32 angebracht werden, damit das Kreuzen des Radverkehrs deutlich wird. soll. Im Zuge des geplanten Neubaus entlang der Kreisstraße muss eine Quermöglichkeit der K 46 gewährleistet werden.



Maßnahmenwirkung

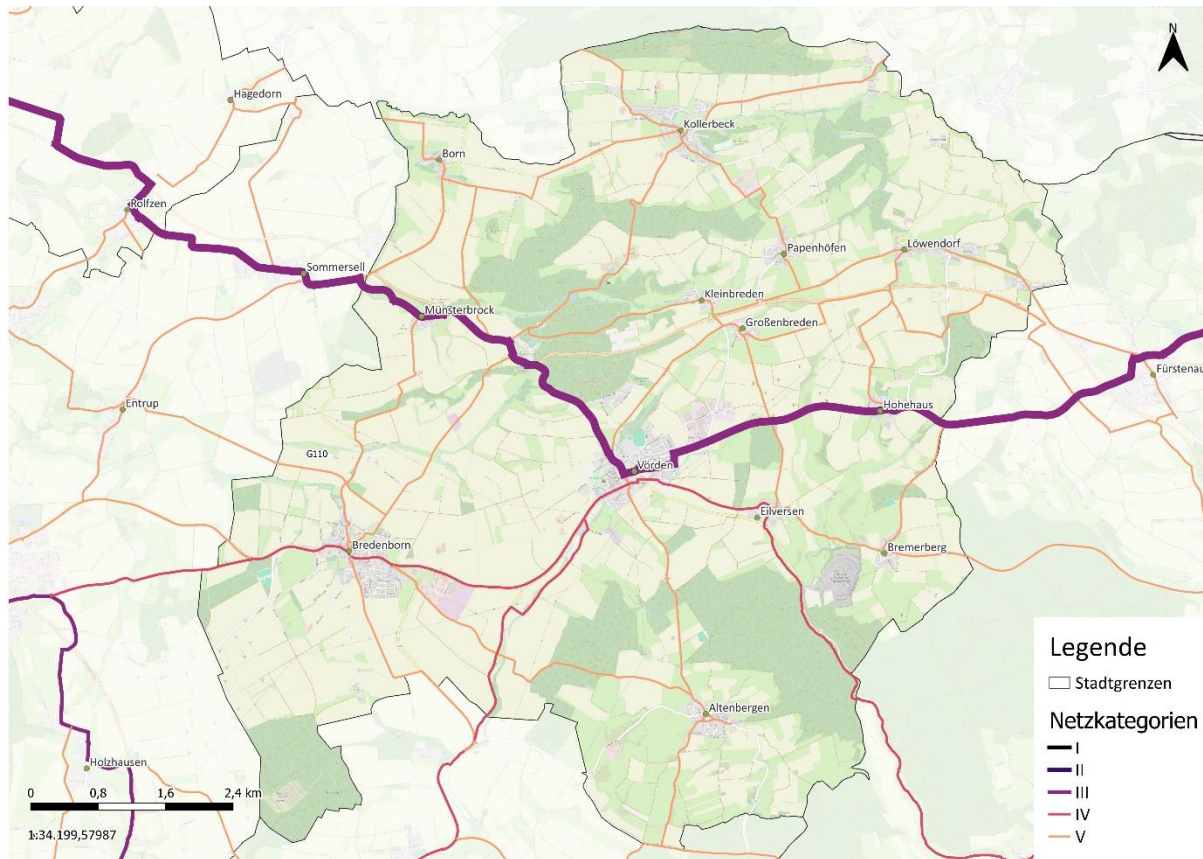
Diese Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet.
 Die Kosten liegen bei circa 2.000 Euro

Steckbrief Marienmünster

Beschreibung

Die Stadt Marienmünster liegt im Norden des Kreises und grenzt an den Kreis Lippe. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von West nach Ost durch die Stadtteile Münsterbrock, Vörden, Eilversen und Bremerberg.

Er liegt auf der Netzkategorie III und wird somit mit einer mittleren Priorität in der Netzverbindung eingestuft. Diese Strecke verbindet die Städte Steinheim und Höxter.



Übersicht	
Gesamtkosten	3.502.000 Euro
Kosten Stadt Marienmünster	612.400 Euro
Kosten Kreis Höxter	2.504.400 Euro
Kosten Land NRW	360.200 Euro
Kosten Bund	25.000 Euro



N78 – Neubau zwischen L 886 und Münsterbrock

Derzeitiger Stand

Auf der kurvigen Straße wird teilweise eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorgegeben, doch die engen Kurven und die dichte Bepflanzung entlang der Fahrbahn machen das Tempo zu einer Herausforderung. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Der geplante einseitige gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr erstreckt sich über eine Länge von 570 m. Der Prozess umfasst verschiedene Schritte, darunter den Grunderwerb für das benötigte Land, die bauliche Herstellung des Geh- und Radwegs sowie die Installation der entsprechenden Beschilderung.



Maßnahmenwirkung

Mit dieser Maßnahme wird Münsterbrock für den Radverkehr an die L 886 sicher angebunden. Sie steigert die Sicherheit deutlich, wird aber mit einer geringeren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten belaufen sich auf circa 612.400 Euro.

W11 – Wegeverbreiterung an Abtei

Derzeitiger Stand

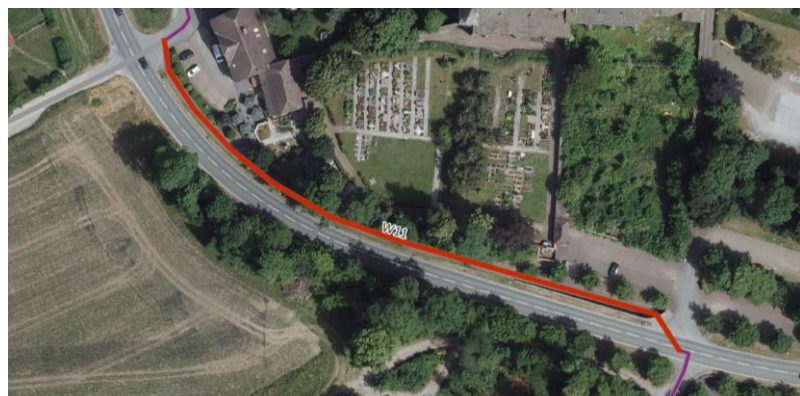
Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrslast von 6.200 Fahrzeugen ist B239 eine wichtige Verbindungsstraße für den regionalen Verkehr. Um den Bedürfnissen von Fußgänger*innen und Radfahrer*innen gerecht zu werden, ist entlang der Straße ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt, der eine Breite von 2 Metern aufweist.

Die Anpassung an aktuelle Richtlinien und Standards ist daher erforderlich, um die Sicherheit und den Komfort für Verkehrsteilnehmer*innen zu Fuß oder auf dem Rad zu verbessern. Die Verantwortung für die Umsetzung liegt beim Bund.



Maßnahmenbeschreibung

Die geplante Maßnahme erstreckt sich über eine Länge von 193 Metern. Dabei ist vorgesehen, den vorhandenen Weg um 0,5 Meter zu verbreitern, sodass er eine Breite von 2,5 Metern aufweist. Das betroffene Gebiet ist derzeit unbebaut, was die Durchführung der Erweiterung erleichtert. Um die Verbreiterung umzusetzen, wird zunächst der erforderliche Grunderwerb durchgeführt, gefolgt von der baulichen Umsetzung.



Maßnahmenwirkung

Mit dieser Maßnahme wird die Abteikirche Marienmünster entlang der B 239 sicher angebunden. Sie steigert die Sicherheit und wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet.

Die Kosten belaufen sich auf circa 25.000 Euro.

W14 – Wegeverbreiterung zwischen Abtei und Vörden

Derzeitiger Stand

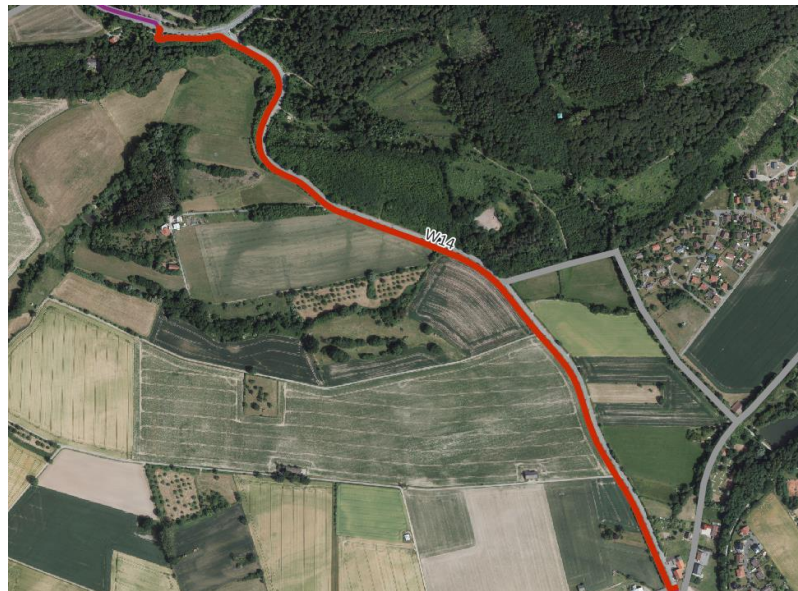
Bereits jetzt verläuft entlang der L 825 zwischen Abtei und Vörden ein gemeinsamer Geh- und Radweg einseitig im Zweirichtungsverkehr. Dieser weist eine Breite von 2,2 Meter auf. Somit entspricht er nicht den Qualitätsstandards und ein Ausbau ist erforderlich, um die Sicherheit und den Komfort zu erhöhen. Die Beschilderung ist bereits erfolgt.

Die Baulast liegt hier beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Wegeverbreiterung erstreckt sich über eine Länge von 1.600 Metern und in einem Abstand von über 5,0 Metern zur Landesstraße. Neben dem vorhanden gemeinsamen Geh- und Radweg liegt unbebautes Gebiet vor, sodass hier lediglich der Grunderwerb und die Erweiterung der Asphaltschicht durchgeführt werden muss.



Maßnahmenwirkung

Durch die Maßnahme erhöht sich sowohl die Sicherheit für Fußgänger*innen als auch Radfahrer*innen sowie der Komfort.. Es handelt sich um eine Maßnahme mit niedriger Dringlichkeit. Die Kosten liegen bei circa 354.900 Euro.

WF52 – Wechsel zwischen zwei Führungsformen

Derzeitiger Stand

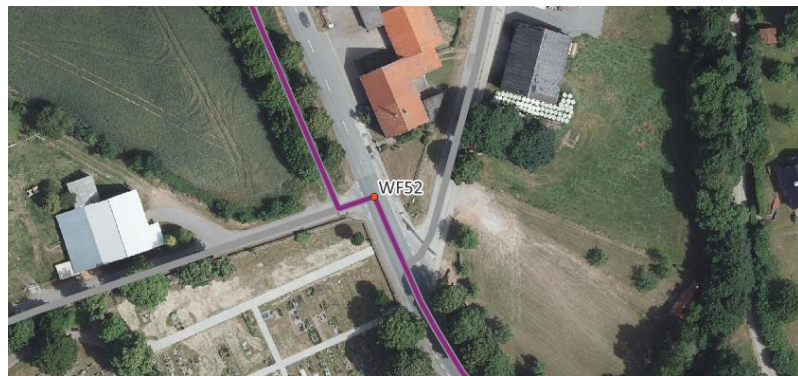
Der Übergang von einem gemeinsamen Geh- und Radweg in den Mischverkehr erfolgt am Ortseingang, wo Fußgänger*innen und Radfahrer*innen auf den Mischverkehr treffen und sich den Verkehrsraum mit anderen Fahrzeugen teilen. Die Erhöhung der Sicherheit spielt bei dieser Maßnahmenentwicklung eine wichtige Rolle.

Die Baulast für die Straße L 825 liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Damit sich die Verkehrssicherheit erhöht, werden Verkehrszeichen und Piktogramme verwendet, um die Aufmerksamkeit der Verkehrsteilnehmer*innen zu steigern. Diese visuellen Hinweise dienen dazu, potenzielle Gefahren oder besondere Verkehrsregelungen hervorzuheben und die Fahrer*innen für die spezifischen Bedingungen zu sensibilisieren.



Maßnahmenwirkung

Aufgrund des DTV ist die Verkehrssicherheit an dieser Stelle nicht ausschlaggebend. Vielmehr spielt die Netzkategorie eine wichtigere Rolle. Da die Straße eine Verbindung zwischen Steinheim und Höxter darstellt, ist ihre Klassifizierung innerhalb des Straßennetzes entscheidend.

Die Kosten liegen bei circa 2.100 Euro.

G92 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Straße Angerberg/ Vörden

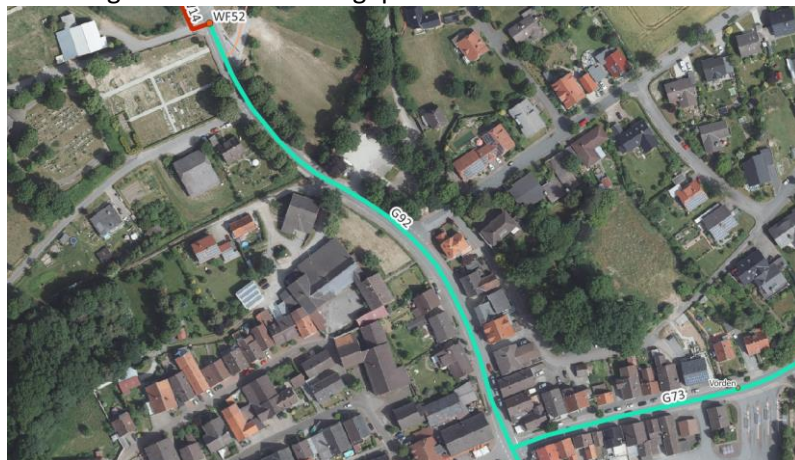
Derzeitiger Stand

Auf der Straße Angerberg in Vörden gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Mit einer teilweisen Breite von 6,4 Metern bietet sie nicht genügend Raum für eine neue Radinfrastruktur. In unmittelbarer Nähe befindet sich eine Schule, wodurch besonders während der Schulzeiten erhöhte Vorsicht geboten ist. Entlang der Straße sind zudem mehrere Geschäfte angesiedelt, was zusätzlichen Verkehr verursacht. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge liegt bei etwa 2.300 Fahrzeugen, was auf die Bedeutung dieser Straße für die lokale Infrastruktur hinweist. Die Baulast liegt hier beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Entlang der 640 Meter langen Strecke besteht durch die vorhandenen Platzverhältnisse keinen Raum für zusätzliche Infrastruktur. Angesichts dessen wird das Tempolimit auf 30 km/h gesenkt. Eine Temporeduzierung würde nicht nur das Unfallrisiko mindern, sondern auch den Lärmpegel senken und die Lebensqualität erhöhen. Die Prüfung des Tempolimits bietet daher eine praktikable Lösung, um die Sicherheit und den Komfort auf der Straße zu verbessern, ohne größere Investitionen tätigen zu müssen. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Bei dieser Maßnahme handelt es sich um einer mit einer geringeren Dringlichkeit. Die Kosten betragen circa 3.200 Euro.

G73 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an Amtsstraße/ Vörden

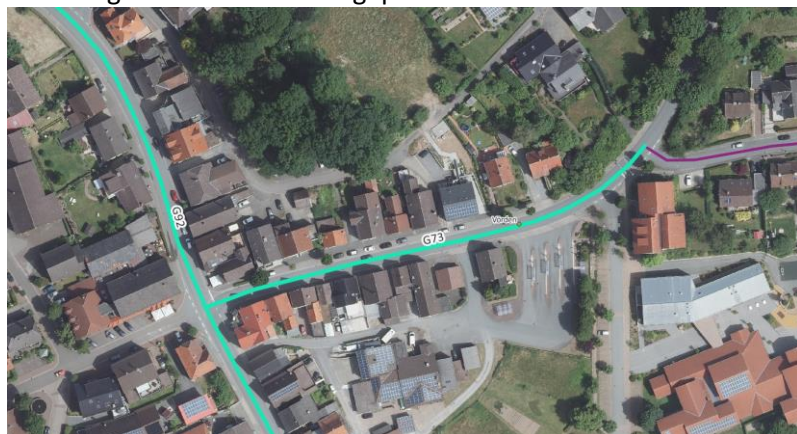
Derzeitiger Stand

An der Amtsstraße in Vörden ist ein Tempo von 50 km/h vorgeschrieben. Entlang dieser Straße sind mehrere Gewerbetreibende und gastronomische Einrichtungen angesiedelt, was zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen führt. Insbesondere der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) in Vörden zieht viele Reisende und Pendler*innen an, was die Bedeutung dieser Straße als Verkehrsachse unterstreicht.
Die Baulast für die Amtsstraße liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Für den Abschnitt von der Straße Angerberg bis zum Ortsausgang wird eine Temporeduzierung auf 30 km/h angeordnet. Diese Maßnahme erstreckt sich über eine Länge von 190 Metern. Die Entscheidung für die Tempobegrenzung wurde getroffen, um die Sicherheit entlang dieses Abschnitts zu erhöhen, insbesondere angesichts der Nähe zu Wohngebieten und potenziell gefährdeten Verkehrsteilnehmer*innen.
Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Durch eine Erhöhung der Sicherheit wird die Maßnahme daher mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten betragen circa 1.900 Euro

N57 – Der geplante Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges zwischen Vörden und Hohehaus in Verbindung mit Maßnahme B31

Derzeitiger Stand

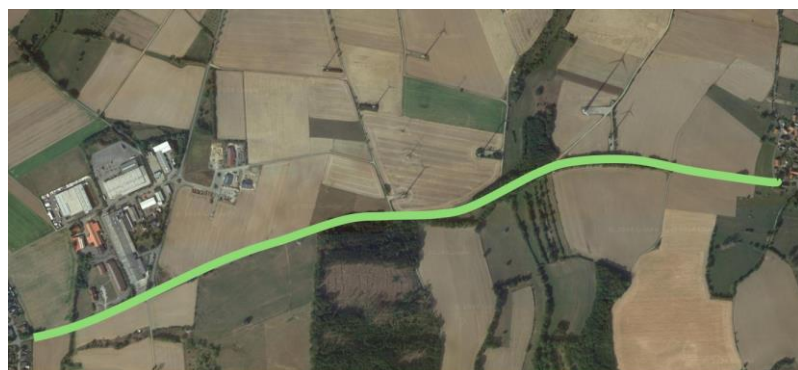
Die Kreisstraße K 59 verbindet die Orte Vörden und Hohehaus. Da es sich um eine Kreisstraße handelt, liegt die Baulast beim Kreis. Entlang der K 59 ist eine variable Geschwindigkeitsbegrenzung festgelegt, wobei teilweise eine Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h gilt. Die Straße weist eine Breite zwischen 5,80 und 6,00 Metern auf, was ausreichend Platz für den motorisierten Verkehr bietet. Radfahrer*innen jedoch müssen hier im Mischverkehr fahren. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung beträgt etwa 1.700 Fahrzeuge.



Maßnahmenbeschreibung

Die geplante Maßnahme erstreckt sich über eine Länge von 2.400 Metern, was eine umfassende Verbesserung der Straßeninfrastruktur bedeutet. Um diese Maßnahme umzusetzen, sind mehrere Schritte erforderlich, darunter der Grunderwerb für das benötigte Land, die bauliche Ausführung der Straße und die Installation der entsprechenden Beschilderung.

Insgesamt werden diese Maßnahmen dazu beitragen, die Sicherheit, Effizienz und Benutzerfreundlichkeit der Straße erheblich zu verbessern.



Maßnahmenwirkung

Durch die Verkehrsmenge und die Geschwindigkeit wird durch diese Maßnahme ein mittleres Gefahrenpotenzial behoben. Daher wird sie auch mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.

Die Kosten betragen circa 2.500.000 Euro.

G89 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h in Hohehaus

Derzeitiger Stand

Die Straße Hohehaus innerhalb des gleichnamigen Ortes zeichnet sich durch eine leichte Steigung in östlicher Richtung aus und bietet eine Straßenbreite von etwa 6,30 Metern. Raum für eine bauliche Radinfrastruktur ist somit nicht gegeben. Es herrscht eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von rund 1.700 Fahrzeugen. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Entlang der 600 Meter langen Strecke besteht kein Raum für zusätzliche Infrastruktur. Daher besteht diese Maßnahme in der Reduzierung des Tempolimits auf 30 km/h. Eine Temporeduzierung verringert nicht nur das Risiko von Unfällen, sondern reduziert auch den Lärmpegel und verbessert die Lebensqualität für Anwohner*innen, Radfahrer*innen und Fußgänger*innen. Darüber hinaus sind die Kosten für die Maßnahme gering, da keine umfangreichen Bauarbeiten erforderlich sind. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

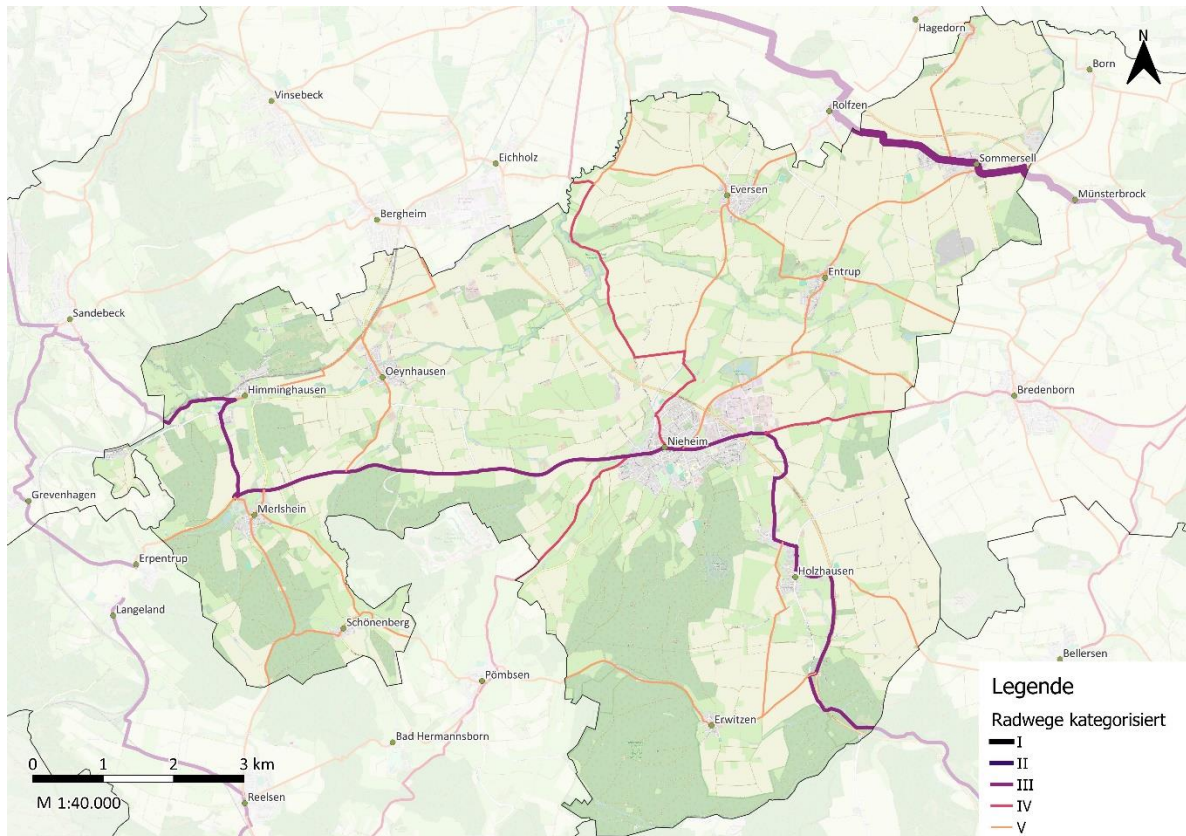
Aufgrund des Gefahrenpotenzials und der Verkehrsmenge wird die Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten belaufen sich auf circa 2.500 Euro

Steckbrief Nieheim

Beschreibung

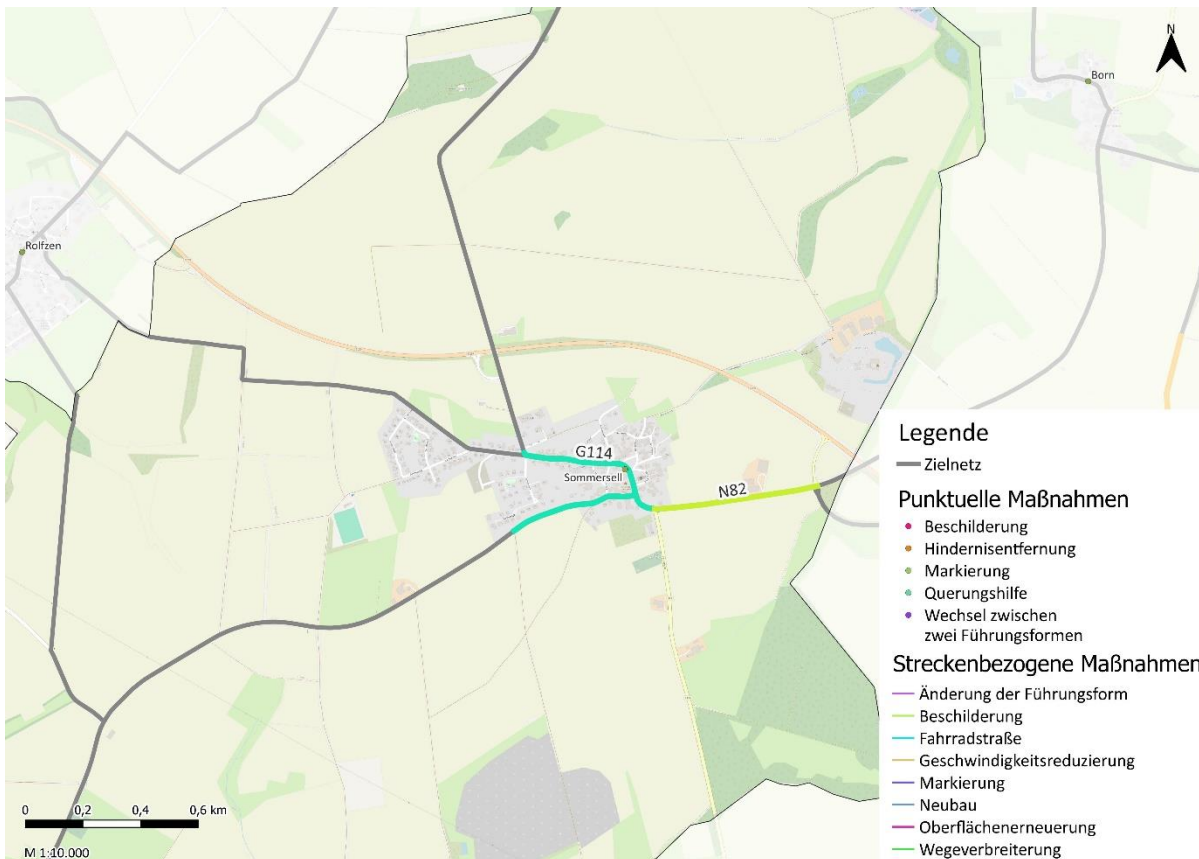
Die Stadt Nieheim befindet sich im Norden des Kreises Höxter. Sie liegt zwischen den Städten Steinheim im Norden und Marienmünster im Osten und grenzt an den Kreis Lippe im Norden. Der vorliegende Streckenabschnitt wird der Netzkategorie III zugeordnet und erhält somit eine mittlere Verbindungsgewichtung. Er verläuft südlich der B239 zwischen Rolffen und Münsterbrock durch Sommersell

Die Strecke verbindet Steinheim und Höxter.



Überblick

Gesamtkosten	617.100 Euro
Kosten Stadt Nieheim	-
Kosten Kreis Höxter	3.400 Euro
Kosten Land NRW	613.700 Euro
Kosten Bund	-



Der vorliegende Streckenabschnitt verläuft nur kurz durch Nieheim hindurch, sodass nur zwei Maßnahmen beschrieben werden.

G114 – Geschwindigkeitsreduzierung in Sommersell

Derzeitiger Stand

Die Straße K 71 in Sommersell, die ebenfalls Sommersell genannt wird, weist eine geringe Verkehrsmenge auf. Zwei starke Kurven verursachen schlechte Sichtverhältnisse.
Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich durch den kompletten Stadtteil und somit über eine Strecke von 1.011 Metern und beinhaltet die Reduzierung der Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h.
Dafür werden insgesamt 13 Verkehrszeichen des Typs 274-30 angebracht.
Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Trotz der mittleren Verbindungsgewichtung wird die Maßnahme mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft.
Die Kostenschätzung beläuft sich auf circa 3.400 Euro.

N82 – Neubau mit Anschluss an vorhandenen Radweg nach Münsterbrock

Derzeitiger Stand

Die Straße L886 zwischen Sommersell und Münsterbrock/Marienmünster weist eine niedrige Verkehrsdichte von 790 Fahrzeugen pro Tag auf. Sie verläuft vorwiegend auf gerader Strecke und ist mit unter 6 m Breite schmal. Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme umfasst eine Strecke von 571 Metern und beinhaltet den Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radwegs mit einer Asphaltdecke von 2,5 Metern Breite sowie die Installation entsprechender Beschilderung. Dieser Radweg dient zur Anbindung an den bereits bestehenden Radweg in Münsterbrock und zum Ortskern von Sommersell.



Maßnahmenwirkung

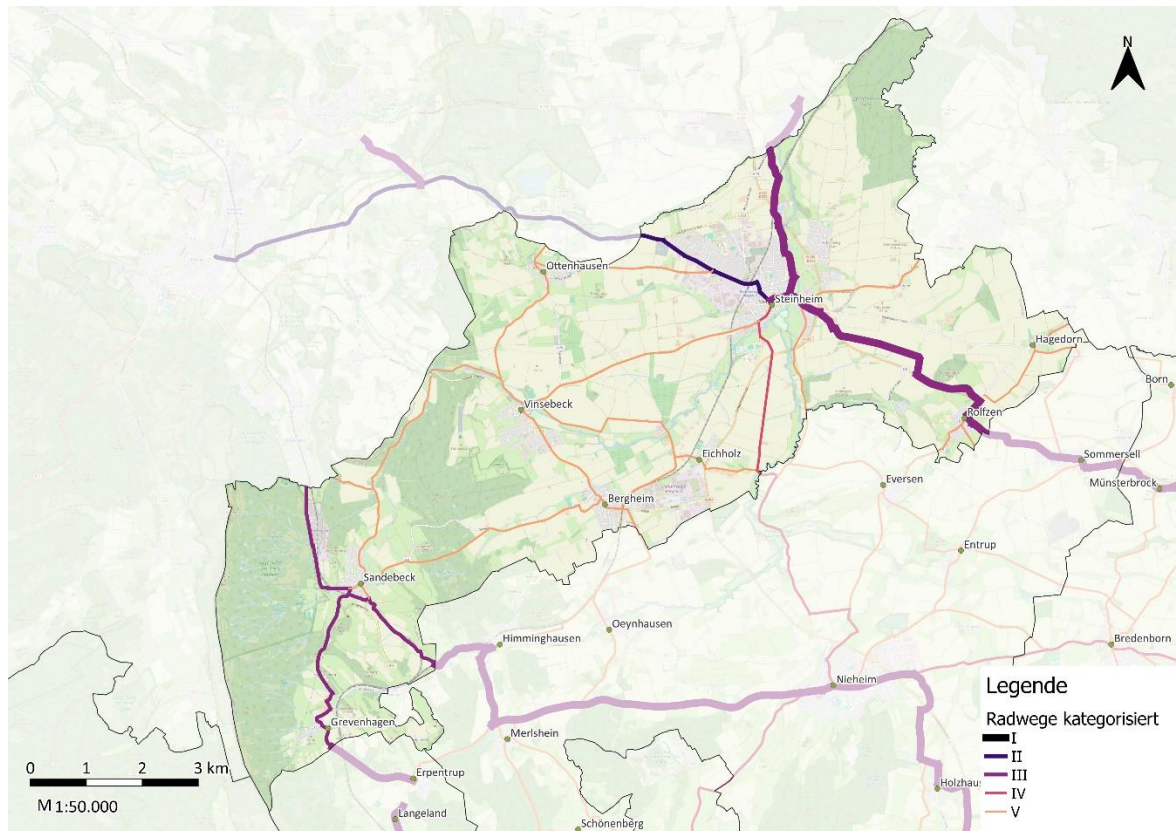
Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit eingeordnet. Unter anderem wird dies durch die niedrige Verkehrsmenge bedingt. Die Kosten liegen bei circa 613.700 Euro.

Steckbrief Steinheim

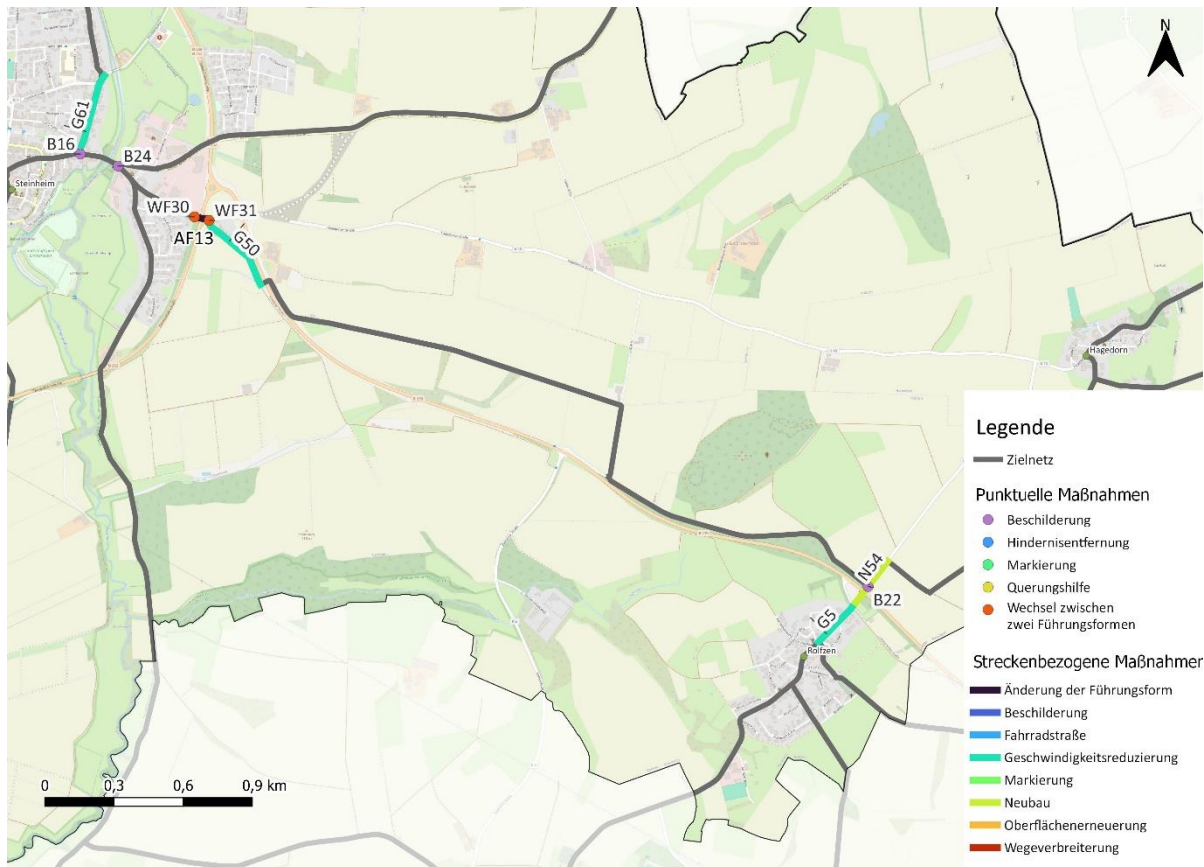
Beschreibung

Die Stadt Steinheim liegt im Nordwesten des Kreises und grenzt an den Kreis Lippe an. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von Nord nach Südost durch die Stadtteile Steinheim und Rolffen.

Er liegt auf der Netzkategorie III und wird somit mit einer mittleren Priorität in der Netzverbindung eingestuft. Diese Strecke verbindet die Mittelzentren Steinheim und Höxter bzw. Holzminden/ Niedersachsen.



Überblick	
Gesamtkosten	281.900 Euro
Kosten Stadt Steinheim	500 Euro
Kosten Kreis Höxter	280.400Euro
Kosten Land NRW	1.000 Euro
Kosten Bund	-



Mehrere Maßnahmen befinden sich innerhalb der Kernstadt Steinheims. Mehrheitlich sind Geschwindigkeitsreduzierungen und Beschilderungen geplant.

G61 – Geschwindigkeitsreduzierung am Steinweg in Steinheim

Derzeitiger Stand

Auf der K 7 (Steinweg) liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Hier parken auf beiden Straßenseiten Kfz, sodass die Verhältnisse beengt sind. Es ist kein Raum für eine bauliche Radinfrastruktur vorhanden.

Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Auf einer Länge von 649 Metern wird das Tempo von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Hierfür werden acht Verkehrsschilder des Typs 274-30 aufgestellt.

Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Diese Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die geschätzten Kosten liegen bei etwa 2.100 Euro

B16 – Beschilderung an der Höxterstraße in Steinheim

Derzeitiger Stand

Entlang der Höxterstraße, der L 827 verläuft ein Gehweg, bzw. Geh- und Radweg, der nicht als solcher beschildert ist. Innerhalb der Kernstadt muss an jeder Einmündung die Beschilderung vorhanden sein. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge ist mit 6.011 Fahrzeugen sehr hoch.

Die Baulast für die Beschilderung an der Höxterstraße liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt es sich um eine punktuelle Maßnahme, an der zwei Verkehrszeichen des Typs 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) angebracht werden. So wird die Benutzungspflicht deutlich.



Maßnahmenwirkung

Durch die hohe Verkehrsmenge wird diese Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.

Die Kosten belaufen sich auf circa 500 Euro.

B24 – Beschilderung an der Höxterstraße

Derzeitiger Stand

An der Höxterstraße (L 827) zwischen der Schieder Straße und der Rolfzener Straße fehlt die Beschilderung eines gemeinsamen Geh- und Radweges. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge ist mit 6.011 Kraftfahrzeugen sehr hoch.
Die Baulast für die Höxterstraße liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Es werden zwei Verkehrszeichen des Typs 240 (Gemeinsamer Geh- und Radweg) angebracht.
So wird die Benutzungspflicht des gemeinsamen Geh- und Radweges betont.



Maßnahmenwirkung

Durch die hohe Verkehrsmenge und die durch die Maßnahme wesentlich höhere Sicherheit wird diese Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten belaufen sich auf etwa 500 Euro.

WF30 – Wechsel der Führungsform von Schutzstreifen auf gemeinsamen Geh- und Radweg an der Rolfzener Straße

Derzeitiger Stand

Die Rolfzener Straße (K 10) weist stadtauswärts ein abruptes Ende des Schutzstreifens auf, gefolgt vom Beginn eines einseitigen Geh- und Radwegs. Es ist eine Mittelinsel vorhanden. Die Baulast für diese Verkehrsanlage liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme umfasst die Anbringung von Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten. Dabei wird ein regelkonformer Übergang von einem Schutzstreifen zu einem gemeinsamen Geh- und Radweg hergestellt. Zur Kennzeichnung werden Verkehrszeichen der Art 138 (Achtung Radverkehr) sowie Rad- und Pfeilpiktogramme verwendet, um eine höhere Aufmerksamkeit zu gewährleisten.



Maßnahmenwirkung

Durch das geringe Verkehrsaufkommen und den geringen Sicherheitsaspekt wird die Maßnahme mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten belaufen sich auf circa 1.600 Euro.

AF13 – Änderung der Führungsform vom Mischverkehr hin zu Gehweg Radfahrer frei

Derzeitiger Stand

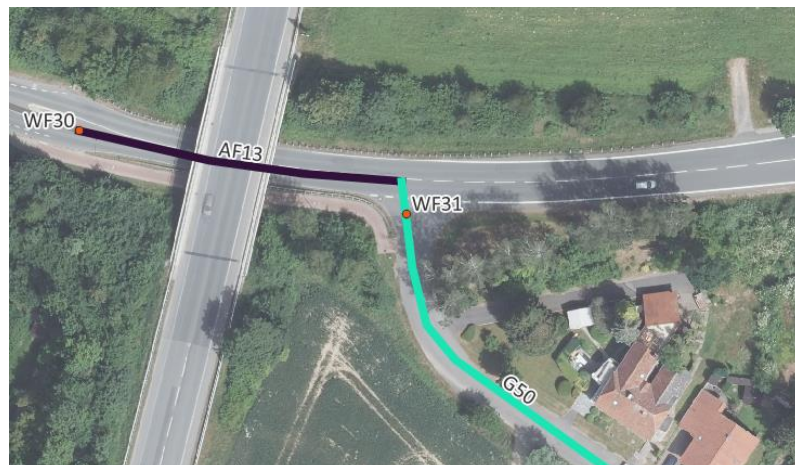
Derzeit wird der Radverkehr auf der K 10 gemeinsam mit dem Kraftfahrzeugverkehr im Brückenbereich der B 252 im Mischverkehr geführt, was insbesondere an Engstellen Gefahren birgt. Eine Engstelle ist die Brücke, die über die K10 führt.

Die Baulast für die Rolfzener Straße liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt sich um eine streckenbezogene Maßnahme von 163 Metern, bei der Verkehrszeichen angebracht werden, um den Übergang vom Mischverkehr zum Gehweg für Radfahrer freizugeben. Dabei werden Verkehrszeichen 239 (Gehweg) sowie Zusatzzeichen 1022-10 (Rad frei) installiert.



Maßnahmenwirkung

Aufgrund der geringen Verkehrsmenge und weil die Maßnahme keinen großen Maßnahmeneffekt mit sich bringt, wird sie mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft.

Die Kosten belaufen sich auf etwa 700 Euro.

WF31 – Wechsel der Führungsform vom Gehweg Radfahrer frei an der Rolfzener Straße in den Mischverkehr

Derzeitiger Stand

Es besteht derzeit keine sichere Überleitung vom Gehweg, Radfahrer frei in den Mischverkehr auf dem Wirtschaftsweg, der unmittelbar hinter der Brücke auf die K10 mündet.

Die Verantwortung für die Rolfzener Straße liegt beim Kreis Höxter.



Maßnahmenbeschreibung

Bei der Maßnahme werden sowohl Verkehrszeichen angebracht als auch Markierungsarbeiten durchgeführt.

Dabei soll eine sichere Überleitung vom Gehweg, Radfahrer frei hin zum Mischverkehr gewährleistet werden. Hierbei kommen Verkehrszeichen des Typs 138 (Achtung Radverkehr) und Rad- und Pfeilpiktogramme zum Einsatz.



Maßnahmenwirkung

Obwohl die Verbindungsgewichtung nicht niedrig ist wird durch die geringe Erhöhung der Sicherheit durch diese Maßnahme diese nur mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft.

Die Kosten belaufen sich auf circa 1.400 Euro.

G50 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 50 km/h auf Rolfzener Straße parallel zu B239

Derzeitiger Stand

Die Rolfzener Straße, die parallel zur B 239 verläuft, ist eine kleinere Anliegerstraße ohne eigenen Gehweg. Hier wurde keine Verkehrszählung durchgeführt, es wird aber von keiner hohen Zahl ausgegangen. Die maximale Höchstgeschwindigkeit ist 100 km/h. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 374 Metern und umfasst die Ausweisung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Hierfür werden Verkehrszeichen 274-50 bis zum Abzweig "Auf dem Zachel" angebracht.

Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Durch diese Maßnahme erhöht sich die Sicherheit für den Radverkehr deutlich. Daher wird diese Maßnahme trotz geringer Verkehrsmenge auch mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.

Die Kosten betragen in etwa 500 Euro.

N54 – Neubau gemeinsamer Geh- und Radweg ab Ortsausgang Rolfzen bis abzweigendem Weg in Richtung Hagedorn in Verbindung mit B2

Derzeitiger Stand

Die Anbindung von Rolfzen an Hagedorn und den Weg nach Steinheim ist von Bedeutung, da sie eine wichtige Verbindung für die Bewohner*innen darstellt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt 588 Kraftfahrzeuge, was einer niedrigen Verkehrsbelastung entspricht.

Die Baulast für die K4 liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Die geplante Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 254 Metern und umfasst die Schaffung eines gemeinsamen Geh- und Radwegs. Die Asphaltschicht des Weges wird eine Breite von 2,5 Metern haben. Für die Umsetzung der Maßnahme ist Grunderwerb erforderlich. Unterhalb der Brücke der Bundesstraße 239 wird die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr verengt, damit eine sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs gewährleistet wird.



Maßnahmenwirkung

Aufgrund der geringen Verkehrsmenge und des mittleren Maßnahmeneffekts wird dieser Neubau mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft.

Die Kosten betragen in etwa 273.100 Euro.

G5 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Stoppelbergstraße in Rolffen

Derzeitiger Stand

Auf der Stoppelbergstraße in Rolffen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Die Verkehrsmenge von 588 Fahrzeugen am Tag, aber auch die Straßenbreite der Kreisstraße K 4 ist relativ gering. Die Baulast für die Stoppelbergstraße liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Es handelt es sich um eine Maßnahme mit einer Länge von insgesamt 207 m. Das Tempo wird von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Hierfür werden sechs Verkehrsschilder des Typs 274-30 (Tempo 30) angebracht. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

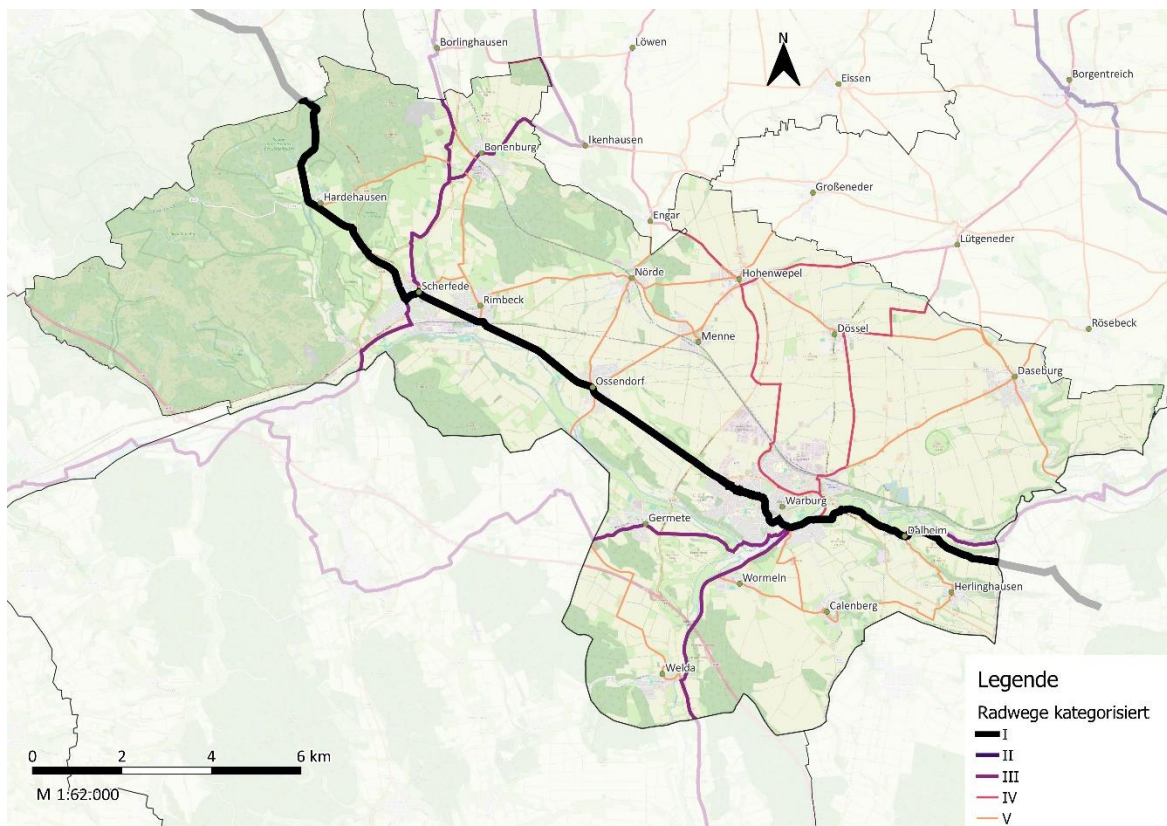
Durch die hohe Verbindungsgewichtung und die leichte Erhöhung der Sicherheit wird die Maßnahme mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten betragen etwa 1.500 Euro.

Steckbrief Warburg

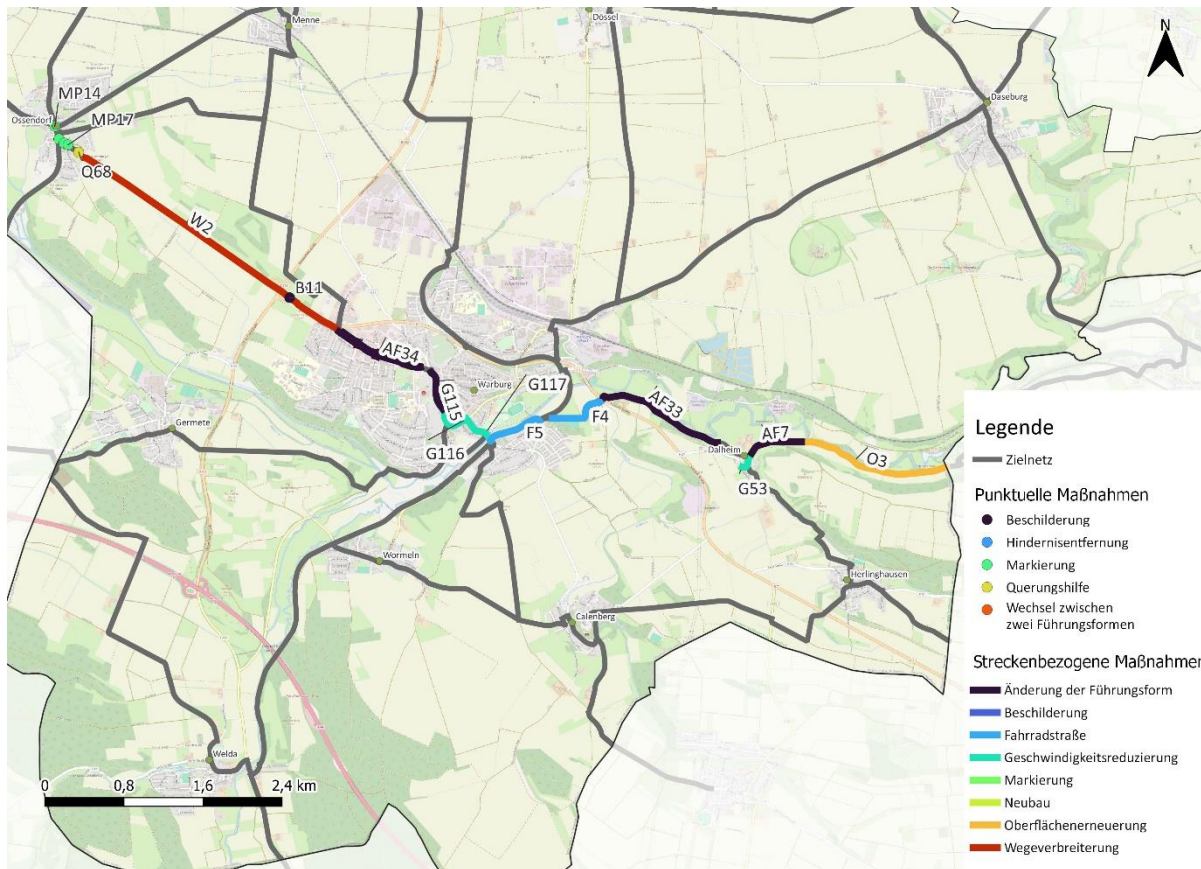
Beschreibung

Die Stadt Warburg liegt im Süden des Kreises und grenzt an den Kreis Paderborn und den Hochsauerlandkreis sowie die hessischen Landkreise Waldeck-Frankenberg und Kassel an. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von West nach Ost durch die Stadtteile Hardehausen, Scherfede, Rimbeck, Ossendorf, Warburg, Dalheim und Herlinghausen.

Er liegt auf der Netzkategorie I und wird somit mit der höchsten Bedeutung in der Netzverbindung eingestuft. Diese Strecke verbindet die Oberzentren Paderborn und Kassel/Hessen. Für eine genauere Betrachtung wurde ein Teilstück für diesen Steckbrief entnommen. Dieses befasst sich mit dem Bereich zwischen Ossendorf und der Kreisgrenze Richtung Kassel.



Überblick	
Gesamtkosten (geschätzt)	1.029.150 Euro
Kosten Stadt Warburg	580.300 Euro
Kosten Kreis Höxter	6.500 Euro
Kosten Land NRW	1.250 Euro
Kosten Bund	438.900 441.100 Euro



Wie die obenstehende Karte zeigt, verläuft die Streckenführung von West nach Ost und beinhaltet acht verschiedene Maßnahmentypen.

MP14 – Markierungsarbeiten auf der Menner Straße erneuern

Derzeitiger Stand

Parallel zur B 7 verläuft in Ossendorf ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Hier wird die Straße Menner Straße gekreuzt. Vorhandene Markierungen sind stark verblasst und müssen erneuert werden. Die Baulast liegt bei der Bund.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme beinhaltet die Erneuerung der vorhandenen Markierung mit einer Strichlinie. Somit wird die Querung der Einmündung deutlich.



Maßnahmenwirkung

Diese Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten belaufen sich auf etwa 200 Euro.

MP15 – Radverkehrsfurt auf der Wethener Straße in Ossendorf

Derzeitiger Stand

Ein bereits vorhandener gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der B 7 kreuzt hier die Wethener Straße. Es sind bereits Markierungen entlang der Einmündung vorhanden, diese sind allerdings stellenweise verblasst.
Die Bund fungiert als Baulastträger.



Maßnahmenbeschreibung

Bei dieser Maßnahme werden Pfeil- und Radpiktogramme, eine rote Flächenmarkierung und Strichmarkierungen angewendet. So ermöglicht die Radverkehrsfurt eine sichere Querung der Wethener Straße.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten belaufen sich auf circa 2.000 Euro.

MP16 – Radverkehrsfurt am Rabensweg an der B 7 in Ossendorf

Derzeitiger Stand

Ein bereits vorhandener gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der B 7 kreuzt hier die Straße Rabensweg im Warburger Stadtteil Ossendorf.
Die Kommune fungiert als Baulastträger.



Maßnahmenbeschreibung

Parallel zur Bundesstraße verläuft zukünftig eine Radverkehrsfurt, die das sichere Queren des Rabensweg ermöglichen soll. Hierbei werden Pfeil- und Radpiktogramme, eine rote Flächenmarkierung und Strichmarkierungen angewendet.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten belaufen sich auf circa 2.000 Euro.

MP17 – Radverkehrsfurt am Alten Stadtweg

Derzeitiger Stand

Ein bereits vorhandener gemeinsamer Geh- und Radweg entlang der B 7 in Ossendorf kreuzt hier die Straße Alter Stadtweg.
Eine Sichtbarkeit der möglichen Querung durch den Radverkehr ist nicht vorhanden.
Der Baulastträger ist die Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Parallel zur Bundesstraße verläuft zukünftig eine Radverkehrsfurt, die das sichere Queren des Alten Stadtweges ermöglichen soll. Hierbei werden Pfeil- und Radpiktogramme, eine rote Flächenmarkierung und Strichmarkierungen angewendet.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten belaufen sich auf circa 2.000 Euro.

Q68 – Querungshilfe an der Bundesstraße Warburger Tor

Derzeitiger Stand

Um vom gemeinsamen Geh- und Radweg am Ortsrand Ossendorfs aus dem Zweirichtungsverkehr in den Einrichtungsverkehr zu wechseln, muss die an dieser Stelle fast 10 Meter breite Bundesstraße gequert werden. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge liegt bei 9.782 Fahrzeugen. Hier existiert bereits eine Mittelinsel. Die Baulast liegt beim Bund.



Maßnahmenbeschreibung

Für die Querung der Bundesstraße wird die vorhandene Mittelinsel an die vorgegebenen Breiten angepasst. Hierbei muss die Mindestgröße der Aufstellfläche von 2,5 Metern x 3,0 Metern gegeben sein. Zusätzlich wird eine Querung des Straßenbegleitgrüns ermöglicht, um den Übergang des gemeinsamen Geh- und Radwegs zum gegenüberliegenden Weg zu realisieren.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer hohen Dringlichkeit eingestuft. Durch die Verbesserung wird die Verkehrssicherheit des Fuß- und Radverkehrs deutlich erhöht. Die Kosten belaufen sich auf circa 35.000 Euro.

W2 – Wegeverbreiterung an der B 7

Derzeitiger Stand

Parallel zur Bundesstraße zwischen Ossendorf und Warburg verläuft ein bereits vorhandener Geh- und Radweg. Dieser ist lediglich 2,3 Meter breit und entspricht nicht dem Standard von 2,5 Metern. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge beträgt 8.974 Fahrzeuge und ist somit überdurchschnittlich hoch. Die Baulast liegt beim Bund.



Maßnahmenbeschreibung

Der 3.123 Meter lange gemeinsame Geh- und Radweg wird um 0,2 Meter verbreitert, sodass eine sichere Befahrung auch im Begegnungsfall möglich wird.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft. Die Sicherheit erhöht sich. Die Kosten liegen bei etwa 403.300 Euro.

B11 – Vorfahrt gewähren für den Radverkehr an der B 7

Derzeitiger Stand

Der bereits vorhandene gemeinsame Geh- und Radweg im Zweirichtungsverkehr verläuft parallel zur B 7 zwischen Ossendorf und Warburg. Hierbei quert er die Zufahrt der B 252. Der Radverkehr muss hier Vorfahrt gewähren. Die vorhandenen Verkehrsschilder des Typs 205 (Vorfahrt gewähren) sind nicht deutlich erkennbar und eine Wartelinie auf beiden Seiten ist nicht vorhanden. Die Baulast liegt beim Bund.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme beinhaltet sowohl das Errichten von größeren Verkehrszeichen des Typs 205 (hier Standardgröße 1, Vorfahrt gewähren) und Wartelinien auf beiden Seiten der Einmündung. Somit wird dem Radverkehr deutlich gemacht, dass Kraftfahrzeuge hier Vorfahrt haben und er selbst warten muss.



Maßnahmenwirkung

Aufgrund der hohen Verkehrsmenge und Sicherheitsrelevanz der Maßnahme wird diese mit einer hohen Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten belaufen sich auf etwa 600 Euro.

AF34 – Vom Radweg mit Benutzungspflicht hin zu Gehweg Radfahrer frei

Derzeitiger Stand

Entlang des Paderborner Tor in der Warburger Kernstadt verlaufen beidseitig im Einrichtungsverkehr gemeinsame Geh- und Radwege. Diese sind allerdings zu schmal und entsprechen nicht den Anforderungen.

Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Da die vorhandenen Wege parallel zur Straße für gemeinsame Geh- und Radwege mit Benutzungspflicht zu schmal sind, wird hier mit Hilfe von Verkehrszeichen die Führungsform zu Gehweg Radfahrer frei geändert. Hierbei werden vier Verkehrszeichen 239 und 1022 genutzt.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten belaufen sich auf etwa 1.300 Euro.

AF27– Vom Radfahren im Mischverkehr hin zum einseitigen Schutzstreifen im Burggraben

Derzeitiger Stand

In der Kernstadt Warburgs verläuft der Burggraben (K 11) Richtung Innenstadt mit einer starken Steigung. Zusätzlich befindet sich diese Steigung nach einer unübersichtlichen Kurve. Die Geschwindigkeit des Radverkehrs sinkt hier stark unterhalb die des PKW-Verkehrs. Die Fahrbahnbreite beträgt etwa 6,50 Meter. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Auf einer Strecke von 413 Metern wird ein einseitiger Schutzstreifen bergauf markiert, sodass sich die Sicherheit für den Radverkehr erhöht.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten liegen bei etwa 2.500 Euro.

G115 – Reduzierung des Tempos im Burggraben von 50 km/h auf 30 km/h

Derzeitiger Stand

In der Straße Burggraben (K 11) in der Kernstadt Warburgs liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Markierungen zur Fahrstreifentrennung sind auf der etwa 6,5 Meter breiten Straße nicht vorhanden. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Auf der insgesamt 783 Meter langen Strecke wird die Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h gesenkt. Dafür werden zehn Verkehrsschilder des Typs 274-30 (Tempo 30) aufgestellt. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft, da sie unter anderem die Sicherheit für den Radverkehr erhöht. Die Kosten betragen etwa 2.500 Euro.

G116 – Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h in der Langen Straße

Derzeitiger Stand

Die Landesstraße 552 (Lange Straße) verläuft durch die eng bebaute Kernstadt Warburgs. Teilweise beträgt die Fahrbahnbreite lediglich 5,0 Meter. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge beträgt 4.318 Fahrzeuge.
Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Durch die geringe Fahrbahnbreite ist kein Raum für eine bauliche Infrastruktur oder für Markierungsarbeiten gegeben. Es wird eine Geschwindigkeitsreduzierung geplant, um die Sicherheit für den Radverkehr zu erhöhen. Hierfür werden auf der 154 Meter langen Strecke drei Verkehrsschilder des Typs 274-30 (Tempo 30) aufgestellt. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Durch diese Maßnahme erhöht sich die Sicherheit deutlich und somit wird die Maßnahme mit einer hohen Dringlichkeit eingestuft. Die Kostenschätzung beträgt etwa 750 Euro.

G117 – Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/ auf 30 km/h im Neuen Tor

Derzeitiger Stand

Auf der Landesstraße 552, die ab der Straße An der Mauer Neues Tor heißt, liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h. Teilweise beträgt die Fahrbahnbreite 6,0 Meter.
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge beträgt 4.318 Fahrzeuge.
Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Da durch die geringe Breite keine Möglichkeit zur baulichen Infrastruktur für den Radverkehr besteht, wird eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit angeordnet. Hierfür werden auf der 188 Meter langen Strecke zwei Verkehrsschilder des Typs 274-30 (Tempo 30) angebracht.
Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Durch die deutliche Steigerung der Sicherheit wird diese Maßnahme mit einer hohen Dringlichkeit bewertet.
Die Kosten werden auf 500 Euro geschätzt.

F4 – Fahrradstraße am Anger

Derzeitiger Stand

Die Straße am Anger verbindet die Straße Angertwete und die Bundesstraße B 7. Es handelt sich um einen Wirtschaftsweg, der für Kraftfahrzeuge gesperrt und für Anlieger frei ist. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Auf der 594 Meter langen Strecke wird eine Fahrradstraße angeordnet. Dafür werden Verkehrszeichen angebracht und Markierungsarbeiten durchgeführt. Anlieger können weiterhin die Fahrradstraße nutzen, Vorrang hat allerdings der Radverkehr.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten betragen etwa 44.600 Euro.

AF33 – Vom Wirtschaftsweg zum ausgewiesenen Geh- und Radweg mit landwirtschaftlichem Verkehr frei

Derzeitiger Stand

Derzeit befindet sich parallel zur Bundesstraße 7 ein Wirtschaftsweg, auf dem Kraftfahrzeuge nicht erlaubt sind, landwirtschaftlicher Verkehr jedoch frei ist. Dieser Weg führt zum Stadtteil Dalheim. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Für die 1.305 Meter lange Strecke werden zwei neue Schilder des Typs 240 (gemeinsamer Geh- und Radweg) aufgestellt. Zusätzlich erlauben Zusatzschilder dem landwirtschaftlichen Verkehr ebenfalls diesen Weg zu nutzen.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten betragen etwa 700 Euro.

G53 – Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/ zu 30 km/h auf der Straße Zur Diemelmühle

Derzeitiger Stand

Für die Straße zur Diemelmühle (K 27) im Westen des Stadtteil Dalheims gilt derzeit eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Teilweise ist die Straße 6,0 Meter breit. Die Baulast liegt beim Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

An der Ortsdurchfahrt Zur Diemelmühle bietet die Fahrbahnbreite keinen Raum für eine bauliche Infrastruktur oder Markierungsarbeiten, um dem Radverkehr einen eignen Bereich zu widmen. Daher wird durch sechs Verkehrszeichen des Typs 274 (Tempo 30) die Höchstgeschwindigkeit gesenkt. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit bewertet. Die Kosten betragen etwa 1.500 Euro.

AF7 – Vom Wirtschaftsweg zu einem Weg für Landwirtschaft und Radverkehr

Derzeitiger Stand

Der Weg aus Dalheim Richtung Norden verläuft über einen sehr schmalen Weg, der teilweise nur 4,0 Meter breit ist. Es ist nicht deutlich ersichtlich, ob es sich um einen Wirtschaftsweg handelt. Die Baulast liegt bei der Kommune



Maßnahmenbeschreibung

Für eine deutliche Erkennbarkeit werden für diesen Bereich Verkehrszeichen mit Zusatzzeichen aufgestellt, die zeigen, dass es sich um einen Wirtschaftsweg handelt, auf dem landwirtschaftlicher Verkehr und Radverkehr frei sind. Somit ist dieser Weg für Kraftfahrzeuge verboten (Verkehrszeichen 260). Hinzu kommt das Verkehrszeichen 357 (Sackgasse), welches das Zusatzschild „fehlende Wendemöglichkeit“ beinhaltet.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit bewertet. Die Kosten liegen bei etwa 400 Euro.

O3 – Asphalterneuerung auf dem Dalheimer Wirtschaftsweg

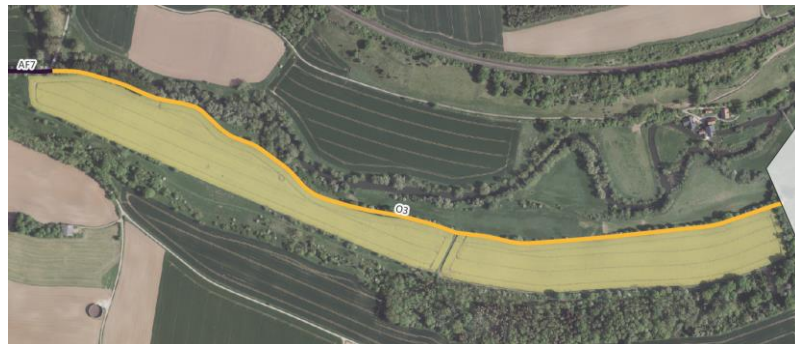
Derzeitiger Stand

Die Asphaltdecke auf dem Wirtschaftsweg, der den Warburger Stadtteil Dalheim mit der Kreisgrenze zwischen Höxter und Kassel verbindet, ist in keinem guten Zustand. Schlaglöcher und Risse sind vorhanden.
Die Baulast liegt bei der Kommune



Maßnahmenbeschreibung

Auf der 1.634 Meter langen Strecke wird die Asphaltdecke erneuert. Somit wird der Komfort für den Radverkehr deutlich erhöht und die Wegeführung attraktiver.



Maßnahmenwirkung

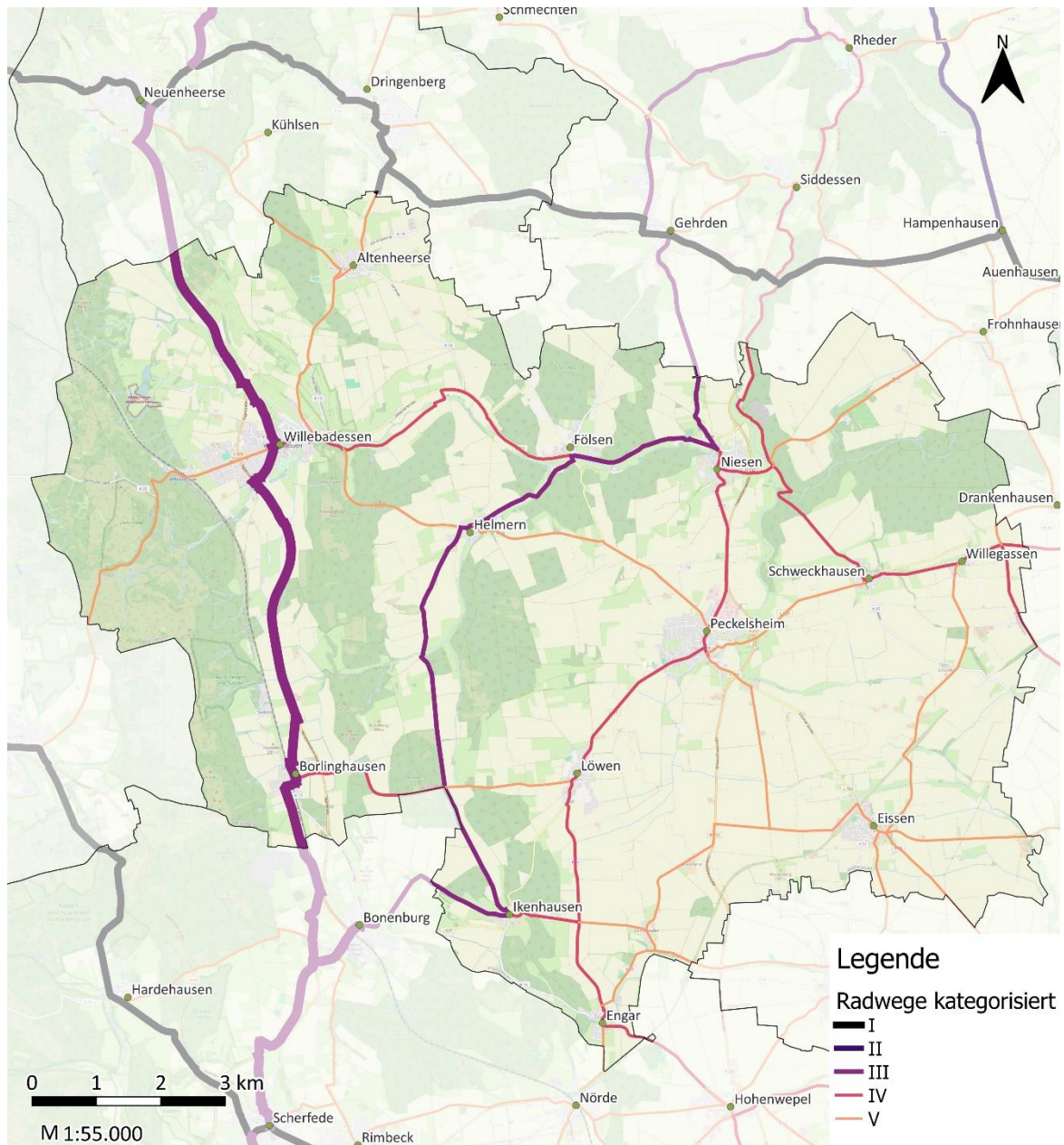
Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft.
Die Kosten betragen etwa 529.400 Euro.

Steckbrief Willebadessen

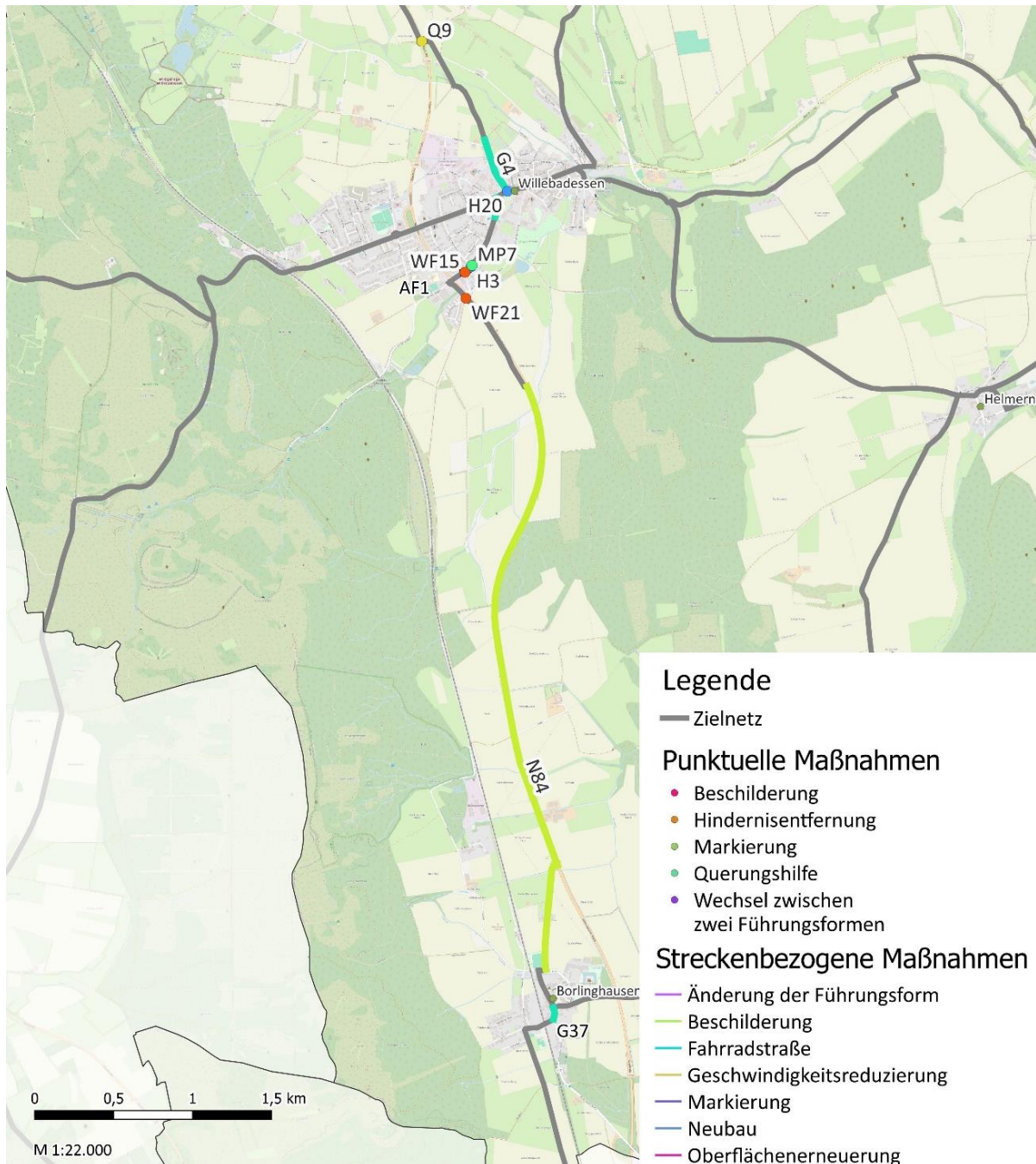
Beschreibung

Die Stadt Willebadessen liegt im Westen des Kreises und grenzt an den Kreis Paderborn. Der ausgewählte Streckenabschnitt verläuft von Nord nach Süd durch die Stadtteile Willebadessen und Borlinghausen.

Er liegt auf der Netzkategorie III und wird somit mit einer mittleren Priorität in der Netzverbindung eingestuft.



Übersicht	
Gesamtkosten	4.167.500 Euro
Kosten Stadt Willebadessen	13.200 Euro
Kosten Kreis Höxter	-
Kosten Land NRW	4.154.300 Euro
Kosten Bund	-



Die meisten Maßnahmen im vorliegenden Streckenabschnitt befinden sich im Kernort Willebadessen. Die längste Maßnahme ist der Neubau, der das Zentrum mit Borlinghausen verbindet.

Q9 – Errichtung einer Querungshilfe an der Eggestraße

Derzeitiger Stand

Ein Wirtschaftsweg kreuzt die Landesstraße 828, wobei eine Sperrfläche in der Mitte vorhanden ist. Die Breite des Kreuzungsbereichs beträgt etwa 10 Meter. Insgesamt beträgt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) an dieser Stelle 3.489 Fahrzeuge. Die Baulast liegt beim Land.



Maßnahmenbeschreibung

Eine punktuelle Maßnahme ist erforderlich, die die Anbringung von Verkehrszeichen und bauliche Maßnahmen umfasst. Hierzu gehört eine Mittelinsel sowie die Anbringung von einem Verkehrszeichen der Art VZ 240, (Gemeinsamer Geh- und Radweg) einem Verkehrszeichen der Art VZ 205 (Vorfahrt gewähren) und einem Piktogramm für einen gemeinsamen Geh- und Radweg.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine hohe Dringlichkeit auf, da sie mit einer hohen Sicherheitsrelevanz und einem hohen Verkehrsaufkommen verbunden ist. Die geschätzten Kosten für die Umsetzung belaufen sich auf etwa 35.700 Euro.

G4 – Geschwindigkeitsreduzierung Tempo 30 km/h an der Bachstraße

Derzeitiger Stand

Die Bachstraße hat eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h, obwohl sie an die Alte Schulstraße mit einer Tempo-30-Zone angrenzt. Ein Abschnitt ist zwar für Anlieger frei, jedoch ist die Straße sehr schmal und in einem schlechten Zustand (s. Foto). Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Strecke von 358 Metern und reduziert die Geschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h. Es werden insgesamt 4 Verkehrszeichen vom Typ 274-30 angebracht. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer mittleren Dringlichkeit eingestuft, da sie der Verbindungsgewichtung der Kategorie III entspricht. Die geschätzten Kosten betragen etwa 1.100 Euro.

H20 – Hindernisentfernung an der Straße Lange Straße

Derzeitiger Stand

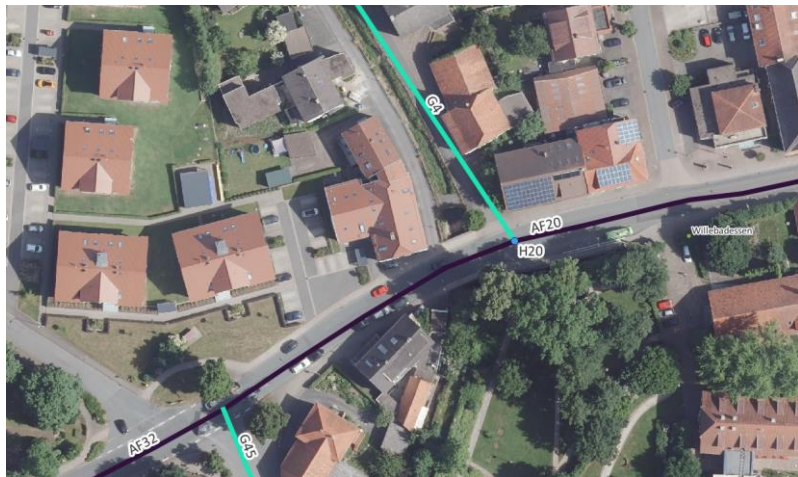
Die Verkehrsdichte an der Langen Straße in der Kernstadt beträgt 3.317 Fahrzeuge pro Tag. Es gibt keine Nullabsenkung, und die Bachstraße, die das rote Pflaster kreuzt, ist für Anlieger freigegeben.

Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die punktuelle Maßnahme umfasst eine abgesenkte Bordsteinkante von 3 Metern Länge. Somit ist eine sichere Auffahrt in die Bachstraße gewährleistet.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer hohen Dringlichkeit eingestuft aufgrund der hohen Sicherheitsrelevanz und der vorhandenen Verkehrsmenge mit einer hohen DTV.

Die Kosten belaufen sich auf etwa 400 Euro.

G45 – Geschwindigkeitsreduzierung Borlinghausener Straße

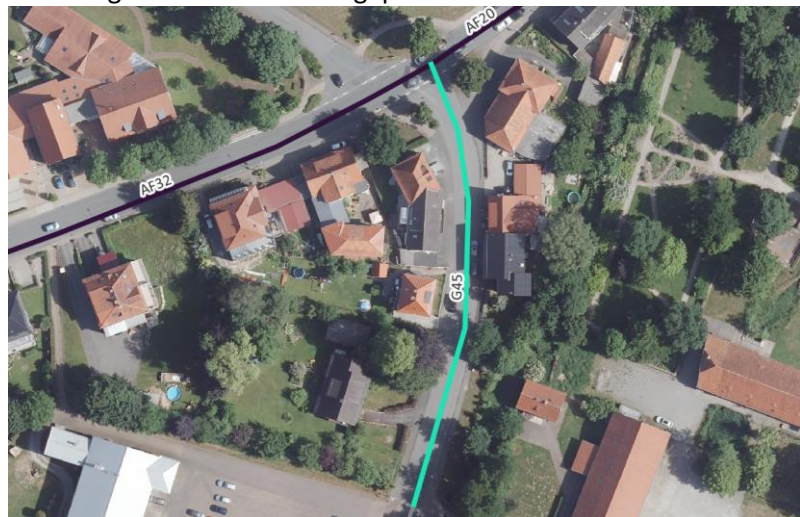
Derzeitiger Stand

Auf der Borlinghausener Straße ist Schwerlastverkehr bis auf landwirtschaftlichen Verkehr nicht gestattet. Auf der recht breiten Straße gilt die Höchstgeschwindigkeit 50 km/h. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme umfasst eine Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf insgesamt 123 Metern Länge. Insgesamt werden zwei Verkehrsschilder des Typs 274-30 aufgestellt. Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Durch die geringe Verkehrsmenge wird diese Maßnahme trotz ihrer Verbindungsgewichtung mit einer niedrigen Dringlichkeit eingestuft. Die Kosten belaufen sich auf circa 500 Euro.

MP7 – Anbringung Furt auf der Borlinghausener Straße Ecke Augustin Gockel-Weg

Derzeitiger Stand

Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Borlinghausener Straße besteht eine rote Pflasterung, jedoch ist nicht deutlich erkennbar, dass der Radverkehr die Straße Augustin-Gockel-Weg kreuzen könnte, was ein Sicherheitsrisiko mit sich bringt.

Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die punktuelle Maßnahme umfasst eine Radverkehrsfurt von insgesamt 6 Metern Länge und somit den gesamten Einmündungsbereich. Hierbei handelt es sich um Markierungsarbeiten.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit versehen, da die Verkehrsmenge vergleichsweise gering ist.

Die Kosten belaufen sich auf circa 2.000 Euro.

MP8 – Anbringung Furt auf der Borlinghausener Straße Ecke Josefsweg

Derzeitiger Stand

Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg besteht eine rote Pflasterung, jedoch ist nicht deutlich erkennbar, dass der Radverkehr die Straße Josefsweg kreuzen könnte, was ein Sicherheitsrisiko mit sich bringt.
Die Baulast liegt bei der Kommune



Maßnahmenbeschreibung

Die punktuelle Maßnahme umfasst eine Radverkehrsfurt von insgesamt 6 Metern Länge und somit den gesamten Einmündungsbereich. Hierbei handelt es sich um Markierungsarbeiten.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit versehen, da die Verkehrsmenge vergleichsweise gering ist.
Die Kosten belaufen sich auf circa 2.000 Euro.

MP20 – Anbringung Furt auf der Borlinghausener Straße Ecke Sankt Johannesstraße

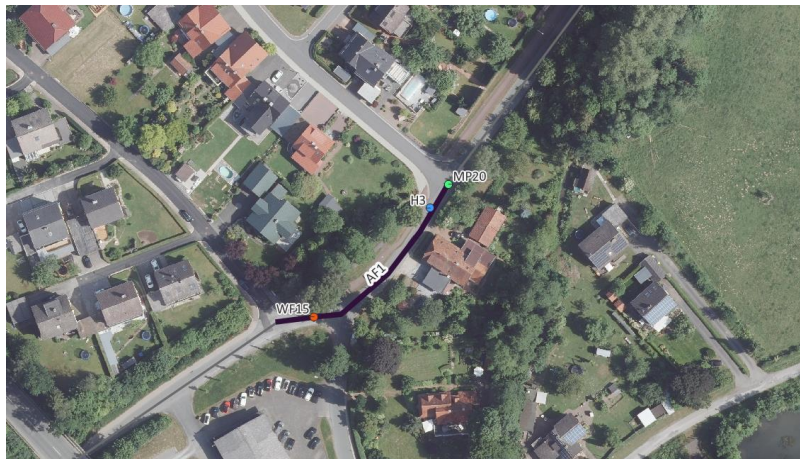
Derzeitiger Stand

Auf dem gemeinsamen Geh- und Radweg besteht eine rote Pflasterung, jedoch ist nicht deutlich erkennbar, dass der Radverkehr die Straße Josefsweg kreuzen könnte, was ein Sicherheitsrisiko mit sich bringt.
Die Baulast liegt bei der Kommune



Maßnahmenbeschreibung

Die punktuelle Maßnahme umfasst eine Radverkehrsfurt von insgesamt 9 Metern Länge und somit den gesamten Einmündungsbereich. Hierbei handelt es sich um Markierungsarbeiten.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme wird mit einer niedrigen Dringlichkeit versehen, da die Verkehrsmenge vergleichsweise gering ist.
Die Kosten belaufen sich auf circa 3.000 Euro.

Maßnahmenpaket:
H3 – Aufmerksamkeitsbake am gemeinsamen Geh- und Radweg
AF1 – Getrennter Geh- und Radweg an Borlinghausener Straße

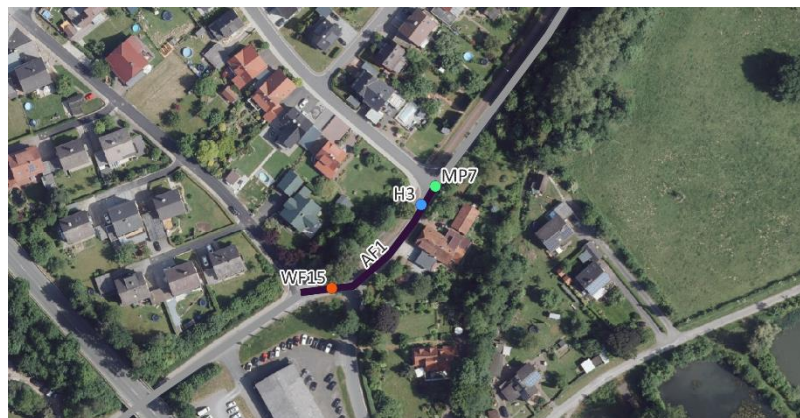
Derzeitiger Stand

Der gemeinsame Geh- und Radweg wird durch einen Baum getrennt und in Fahrtrichtung Westen sind beide Wege sehr schmal. Bei Dunkelheit ist das Hindernis nicht deutlich erkennbar. Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Es soll zum einen eine punktuelle Maßnahme durchgeführt werden, bei der Verkehrsschilder und Warnhinweise angebracht werden, um auf den Baum hinzuweisen. Zum anderen wird die Führungsform auf etwa 77 Metern von einem gemeinsamen Geh- und Radweg zu einem getrennten Geh- und Radweg geändert. Die Anbringung von Verkehrszeichen und Markierungsarbeiten ist erforderlich.



Maßnahmenwirkung

Hier wird eine mittlere Dringlichkeit gesehen, Die Verkehrssicherheit steigert sich durch diese Maßnahme deutlich. Die Kosten belaufen sich auf circa 500 Euro für H3 und etwa 1.000 Euro für AF1.

WF15 – Wechsel zwischen zwei Führungsformen

Derzeitiger Stand

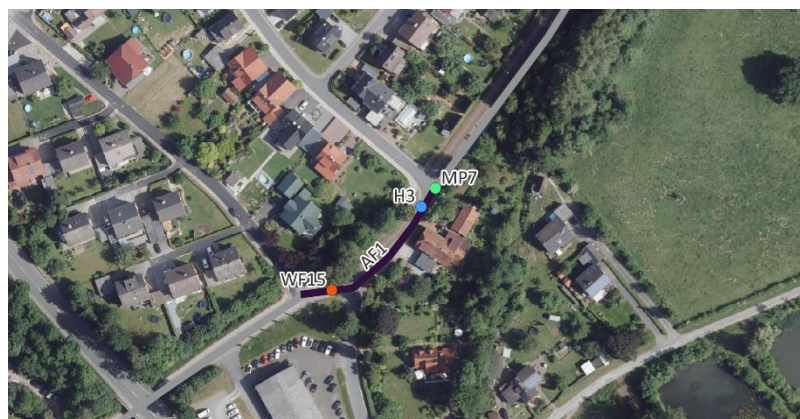
Der gemeinsame Geh- und Radweg, der entlang der Borlinghausener Straße verläuft, trifft innerhalb einer Kurve auf die Straße Auf den Ängern. Es besteht die Notwendigkeit, den gemeinsamen Geh- und Radweg in der Kurve für den Mischverkehr deutlicher erkennbar zu machen, da die rote Pflasterung nicht ausreicht.

Die Baulast liegt dabei bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die geplante punktuelle Maßnahme beinhaltet die Überleitung von einem getrennten Geh- und Radweg in den Mischverkehr. Hierfür ist die Anbringung von Verkehrszeichen sowie Markierungsarbeiten erforderlich. Es sollen für Radfahrer*innen Pfeile aufmarkiert werden, zusätzlich zu zwei Verkehrszeichen (VZ 138, Achtung Radverkehr). So werden die Radfahrer*innen sicher in den Mischverkehr übergeleitet und der Kfz-Verkehr wird auf möglichen Radverkehr aufmerksam gemacht.



Maßnahmenwirkung

Durch die niedrige Verkehrsmenge wird die Maßnahme mit einer niedrigen Dringlichkeit priorisiert.

Die Kosten belaufen sich auf circa 1.800 Euro.

WF21 – Wechsel zwischen zwei Führungsformen an der Landwehrwiese

Derzeitiger Stand

Derzeit besteht der Übergang vom Mischverkehr auf der Straße Landwehrwiese auf einen Wirtschaftsweg ohne jegliche Markierung oder Verkehrszeichen.
Die Baulast liegt bei der Kommune.



Maßnahmenbeschreibung

Die vorgeschlagene punktuelle Maßnahme umfasst die Umstellung von Mischverkehr auf einen Wirtschaftsweg. Hierfür sind Anbringung von Verkehrszeichen sowie Markierungsarbeiten erforderlich. Es sollen eine 6 m lange Wartelinie, 1 Verkehrszeichen (VZ 205, Vorfahrt gewähren) und Radpiktogramme angebracht werden



Maßnahmenwirkung

Durch die mittlere Verbindungsgewichtung und die geringe Verkehrsmenge handelt es sich hierbei um eine Maßnahme mit einer niedrigen Dringlichkeit.
Die Kosten belaufen sich auf circa 900 Euro.

N84 – Neubau zwischen Willebadessen und Borlinghausen

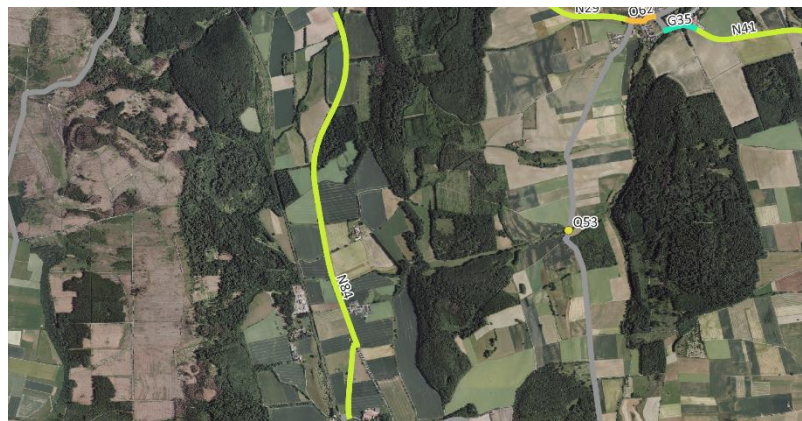
Derzeitiger Stand

Zwischen Willebadessen und Borlinghausen trifft der Wirtschaftsweg auf die Landesstraße L 828. Die relative hohe tägliche Verkehrsstärke (DTV) beträgt 3.142 Fahrzeuge und die Baulast liegt beim Land. Auf dem Bild lässt sich klein die Wegweiser für den Radverkehr im Mischverkehr erkennen.



Maßnahmenbeschreibung

Die Maßnahme erstreckt sich über eine Länge von 3.830 Metern und umfasst den Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges mit einseitigem Zweirichtungsverkehr. Es wird ein Asphaltweg mit einer Breite von 2,5 Metern gebaut, zudem erfolgt die Beschilderung und der Grunderwerb.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist eine hohe Dringlichkeit auf, da sie mit einer hohen Sicherheitsrelevanz, einer hohen Verkehrsmenge und einem hohen Maßnahmeneffekt verbunden ist.
Die geschätzten Kosten für die Durchführung belaufen sich auf etwa 4.118.600 Euro.

G37 – Geschwindigkeitsreduzierung von 50 km/h auf 30 km/h auf der Hauptstraße

Derzeitiger Stand

In der Bonnenburger Straße (K 17) liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h.
Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge liegt bei 421 Fahrzeugen.
Baulastträger ist der Kreis.



Maßnahmenbeschreibung

Auf der kurzen Strecke von 74 Metern werden drei Verkehrszeichen des Typs 274-30 (Tempo 30) aufgestellt.
Die Umsetzbarkeit der Maßnahme muss im Detail durch die zuständige Verkehrsbehörde geprüft werden.



Maßnahmenwirkung

Die Maßnahme weist mittlere Dringlichkeit auf, die hat unter anderem die Erhöhung der Sicherheit zur Ursache.
Die Kosten betragen etwa 800 Euro.



Radverkehrskonzept für den Alltagsradverkehr im Kreis Höxter

Teil B: Bike+Ride-Analyse

April 2024

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	276
1.1	ÖPNV im Kreis Höxter	276
1.2	Anforderungen an Bike+Ride-Anlagen	279
1.2.1	Distanz	279
1.2.2	Qualität	279
1.2.3	Anzahl	280
1.3	Fördermöglichkeiten	281
2	Steckbriefe	282
2.1	Bewertung der Bike+Ride-Anlagen	283
2.2	Piktogramme	283
2.3	Bus-/ Bahnhofe	284
2.3.1	Bad Driburg	284
2.3.2	Beverungen-Wehrden	286
2.3.3	ZOB Beverungen	288
2.3.4	Borgentreich ZOB	290
2.3.5	Brakel (Kr Höxter)	292
2.3.6	Höxter Rathaus	295
2.3.7	Höxter-Godelheim	297
2.3.8	Höxter-Lüchtringen	299
2.3.9	Höxter-Ottbergen	301
2.3.10	Marienmünster-Vörden Busbahnhof	304
2.3.11	Nieheim ZOB	306
2.3.12	Steinheim (Westf)	308
2.3.13	Steinheim-Sandebeck	311
2.3.14	Warburg (Westf)	313
2.3.15	Warburg-Scherfede	316
2.3.16	ZOB Warburg	318
2.3.17	Willebadessen	320
2.3.18	Busbahnhof Peckelsheim	322
2.4	Beispiele zur Gestaltung von B+R-Anlagen nach mobil.nrw	324

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Bahnhöfe und Busbahnhöfe im Kreis Höxter 278
Tabelle 2 Bewertung der Bike+Ride-Anlagen der Bahnhöfe im Kreis Höxter 283

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Bahnhöfe im Kreis Höxter (Karte) 277
Abb. 2: Aufbau einer Informationsstele 324
Abb. 3: Informationsstele am ZOB Werther (Westf)..... 324
Abb. 4: Säulenversion einer Informationsstele 325
Abb. 5: Informationsstele mit digitaler Abfahrtsanzeige am Bahnhof Rheda-Wiedenbrück 326
Abb. 6: Fahrradstation gegenüber Bahnhof Brakel..... 327
Abb. 7: Hinweisschild auf eine Fahrradabstellanlage..... 327
Abb. 8: Fahrradboxen im Design von mobil.nrw 328
Abb. 9 Fahrradgarage mit Doppelstockparkern 328
Abb. 10: Doppelstockparker in einer Fahrradstation am Bahnhof Trier 328

1 Vorbemerkungen

Beim Bike+Ride-Ansatz werden Fahrradabstellmöglichkeiten in der Nähe von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs bereitgestellt, um den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr zu ermöglichen und so den motorisierten Individualverkehr zu verringern. Auch die Bahnhöfe im Kreis Höxter wurden auf ihre Attraktivität für Radfahrer*innen untersucht:

Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrskonzeptes für den Alltagsradverkehr des Kreis Höxter wurde eine Bike+Ride-Analyse an den Bahnhöfen des Kreises durchgeführt. Nachfolgend sind zunächst die Rahmenbedingungen, also das Schienennetz, die Bahnhöfe und die Bahnlinien im Kreis beschrieben.

1.1 ÖPNV im Kreis Höxter

Das Schienennetz im Kreis Höxter besteht aus 5 Hauptstrecken. Diese verlaufen mehrheitlich in Ost-West-Richtung und binden 7 der insgesamt 10 Städte an. In Höxter-Ottbergen teilt sich eine Strecke auf in Richtung Beverungen und in Richtung Höxter. Steinheim ist mit zwei Bahnhöfen, Höxter mit vier Bahnhöfen an den SPNV gebunden. Bad Driburg und Brakel haben jeweils einen Bahnhof. Zu Beverungen gehören zwei Bahnhöfe, von denen einer auf Niedersächsischer Seite liegt. Willebadessen hat einen Bahnhof und Warburg zwei.

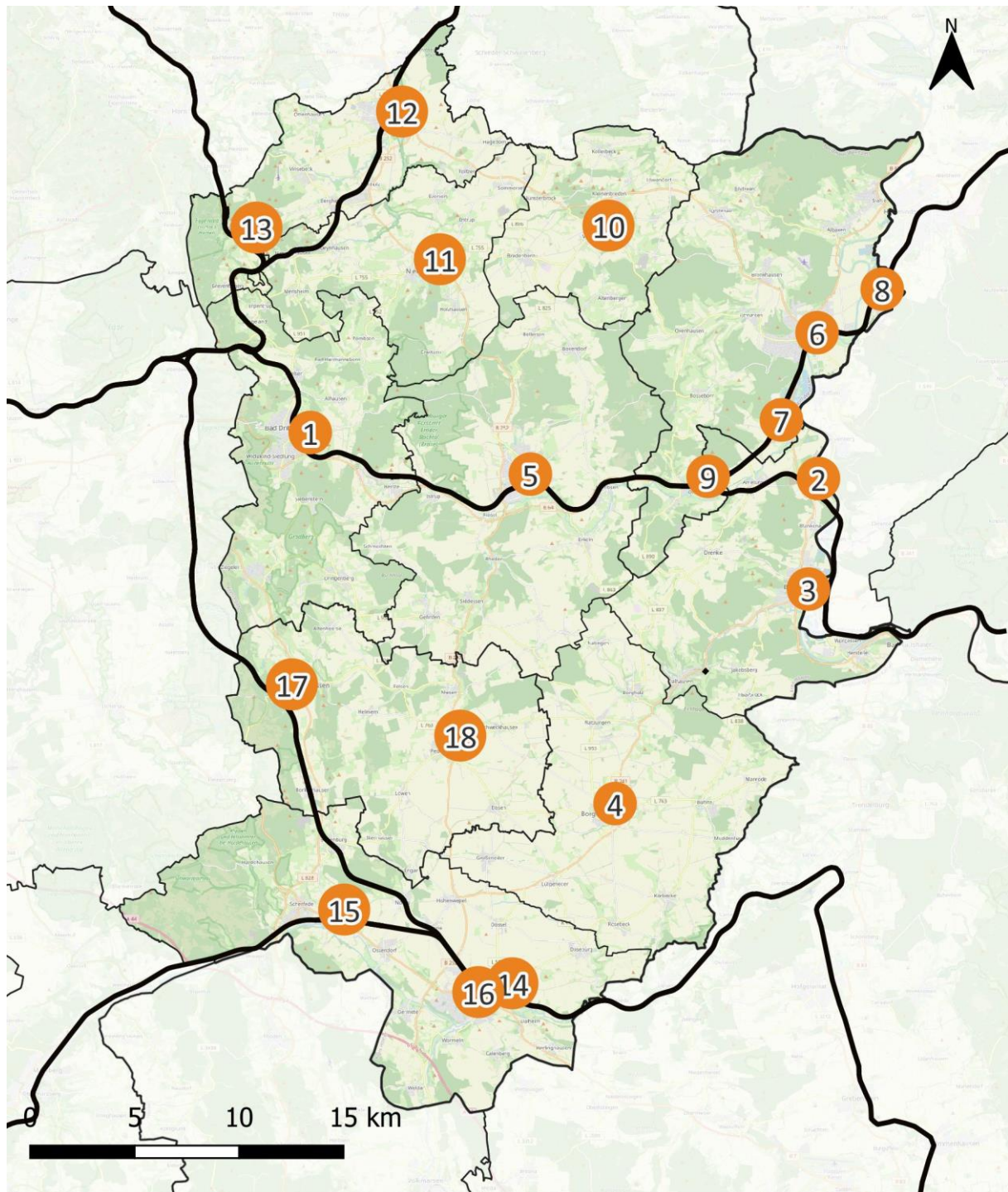
An den Bahnhöfen verkehren insgesamt sieben Linien des schienenbezogenen Nahverkehrs jeweils im 1h- bzw. 2h-Takt. Am Bahnhof Warburg halten zudem Züge des Fernverkehrs.

An der Linie RB72 von Paderborn nach Herford liegt auf Kreisgebiet der Bahnhof Steinheim-Sandebeck. Ebenfalls nur einen Bahnhof im Kreisgebiet fährt die Linie S5 der S-Bahn Hannover auf der Fahrt von Paderborn nach Hannover-Flughafen am Bahnhof Steinheim an. Die meisten Bahnhöfe im Kreisgebiet werden von den Linien RB84 und RB85 angeschlossen, welche aus Paderborn kommend über Bad Driburg und Brakel bis Ottbergen als Zugverbund fahren. In Ottbergen teilen sich die beiden Linien auf. Die RB 84 fährt weiter in Richtung Kreiensen über Höxter-Godelheim, Höxter-Rathaus und Höxter-Lüchtringen. Die RB85 fährt über Beverungen-Wehrden und Lauenförde-Beverungen (Niedersachsen) in Richtung Göttingen.

Im Süden verlaufen die Strecken der RB89, RE11 und RE17 sowie die des Fernverkehrs. Dabei halten am Bahnhof Scherfede der RE17, am Bahnhof Willebadessen der RE11 und die RB89. In Warburg laufen diese beiden Strecken zusammen, weshalb dort der RE17, der RE11 und die RB89 halten. Außerdem halten hier 6 IC Züge (3x pro Richtung) auf der Fahrt zwischen Düsseldorf und Gera. Der RE11 fährt im 1h-Takt von Kassel nach Düsseldorf über Dortmund. Der RE11 wird jedoch am Tag 3x pro Richtung vom IC „ersetzt“. Die RB89 fährt ebenfalls alle 2h, jedoch nur zwischen Warburg und Münster (Westf) über Hamm. Der RE17 fährt stündlich auf der Strecke von Warburg nach Hagen. In Warburg besteht dann Anschluss an den RE11 und umgekehrt.

Da nicht alle Kommunen einen Anschluss an den SPNV haben, wurden zusätzlich die wichtigsten Busbahnhöfe untersucht. Diese befinden sich von Nord nach Süd in Nieheim, Marienmünster (Ortsteil Vörden), Beverungen, Willebadessen (Ortsteil Peckelsheim), Borgentreich und Warburg (wobei Warburg auch einen SPNV-Anschluss hat, s.o).

Abb. 1: Bahnhöfe im Kreis Höxter (Karte)



Die insgesamt 18 Bus-/ Bahnhöfe sind in obenstehender Abbildung (Abb 1.) verortet und nachfolgend aufgelistet (eigene Darstellung, Tabelle 1).

Tabelle 1 Bahnhöfe und Busbahnhöfe im Kreis Höxter

Nr.	Stadt	Bahnhof	Busbahnhof	Linien
1	Bad Driburg	Bad Driburg		SPNV: RB84, RB85 Bus: 431, 577, R54, S30, 570, R75, R76
2	Beverungen	Beverungen-Wehrden		SPNV: RB85 Bus: R22
3	Beverungen		ZOB, An der Burg	Bus: 555, R22, R36, R37, 525, 533, 515
4	Borgentreich		Busbahnhof Borgentreich	Bus: 532, 552, 565, R34, R35, R36, R37
5	Brakel	Brakel (Kr Höxter)		SPNV: RB84, RB85 Bus: 525, 552, 553, 554, 555, 570, 585, 588, R71, R72
6	Höxter	Höxter Rathaus		SPNV: RB84 Bus: 588, 590, 596, 597, 598, HX4, R21, R91, R22
7	Höxter	Höxter-Godelheim		SPNV: RB84
8	Höxter	Höxter Lüchtringen		SPNV: RB84 Bus: 515, 597
9	Höxter	Höxter-Ottbergen		SPNV: RB84, RB85 Bus: 555, R22
10	Marienmünster		Mm.-Vörden Busbahnhof	Bus: 590, 591, R91, 584, 586, 589, 585
11	Nieheim		Nieheim ZOB	Bus: 571, 572, 584, R71, R75, R83
12	Steinheim	Steinheim (Westf)		SPNV: S5 Bus: 591, 721, 770, 771, 776, LIMO, R76, R83, R91
13	Steinheim	Steinheim-Sandbeck		SPNV: RB72
14	Warburg	Warburg (Westf)		SPNV: RE11, RE17, RB89, IC 2155 Bus: 509, R34, R37, S85, W1
15	Warburg	Warburg-Scherfede		SPNV: RE17 Bus: 502, 511, R37, S85, W2
16	Warburg		Warburg ZOB	Bus: 502, 503, 508, W2, W3, W4, R34, R37, R38, S85, 501, R35, W1
17	Willebadessen	Willebadessen		SPNV: RE11, RB89 Bus: 541, R31
18	Willebadessen		Busbahnhof Pockelsheim	Bus: 511, 541, 565, R38, R72

1.2 Anforderungen an Bike+Ride-Anlagen

Bike+Ride-Anlagen bieten Personen die Möglichkeit unterschiedliche Verkehrsmittel für unterschiedliche Distanzen optimal miteinander zu verknüpfen. (Bus-)Bahnhöfe bieten hier durch ihre bereits vorhandene Infrastruktur oft eine zentrale Anlaufstelle und einen guten Ausgangspunkt für weitere Planungen. Diese Anlagen bilden dann die Möglichkeit multimodale Verknüpfungspunkte auszubauen. Durch optimal und attraktiv ausgebaute Stationen wird es Nutzer*innen nicht nur möglich gemacht sicher vom Fahrrad in den Zug oder Bus zu steigen. Der Wechsel zu nachhaltigen Verkehrsmitteln wird vereinfacht. Um möglichst viele Menschen den Umstieg auf Fahrrad und Bahn zu erleichtern, müssen verschiedene Anforderungen an Bike + Ride-Anlagen erfüllt werden. Darunter die Distanz zwischen Fahrradabstellanlage und Bus-/ oder Bahnsteig sowie die Qualität und Anzahl der Fahrradabstellanlagen.

1.2.1 Distanz

Die räumliche Distanz zwischen Fahrradabstellanlage und Bus-/ oder Bahnsteig ist für die Akzeptanz dieser Infrastruktur von entscheidender Bedeutung. Wo die Strecke zwischen Abstellanlage und Bahnsteig als zu weit empfunden wird, werden Fahrräder „wild“ abgestellt, beispielsweise an Zäunen und Masten. Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen veröffentlichte 2006 einen Bericht „Fahrradstationen in NRW“. Hier wird dargestellt, dass Distanzen über 60m für eine schwächer werdende Akzeptanz sorgt¹.

Bei Knotenbahnhöfen oder Stationen mit mehreren Zugängen sind dezentrale Lösungen erforderlich, um die Maximaldistanzen einzuhalten.

1.2.2 Qualität

Insbesondere bei hochwertigen Fahrrädern und E-Bikes oder wenn das Rad über Nacht am Bahnhof stehen soll, ist ein sicheres Abstellen notwendig. Diese kann durch Sammelschließanlagen, Fahrradboxen und Fahrradparkhäuser (mit Zugangssystem und/oder videoüberwacht) erfolgen. Vorzugsweise an einer belebten Stelle mit hohem Durchgangsverkehr, damit auch der Faktor der sozialen Kontrolle mit in den Sicherheitsaspekt einspielt.

Bereits jetzt wurden für viele Radstationen in NRW vorhandene Gebäudeteile der Bahn genutzt (ehem. Gepäcktunnel, Expressgut- oder Güterabfertigungshallen). So minimiert sich der Aufwand und Ressourcen werden geschont.²

Für die Auswahl geeigneter Fahrradabstellanlagen wird auf den ADFC verwiesen, der eine Qualitätsprüfung von Fahrradabstellanlagen anhand von DIN 79008 „Stationäre Fahrradparksysteme“ durchführt. Eine PDF-Version der Norm sowie eine Lieferantenübersicht ist auf der [Webseite des ADFC](#) hinterlegt. Weitere Informationen über eine Modellauswahl sind im „Leitfaden Fahrradabstellanlagen“ der Arbeitsgemeinschaft Nahmobilität (AGNH) des Hessischen Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen zu finden. Auch in diesem Fall ist eine PDF-Version auf der [Website der AGNH](#) verfügbar.

¹ ADFC-Entwicklungsagentur (2006): Radstation NRW – Eine Idee wird Programm. Hg v. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

² ADFC-Entwicklungsagentur (2006): Radstation NRW – Eine Idee wird Programm. Hg v. Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Düsseldorf

Bezüglich des Mindestabstandes zwischen Anlehnbügel wird in „Hinweise zum Fahrradparken“ der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (kurz FGSV) festgelegt, dass 1,5m eine optimale Rangiermöglichkeit bei Doppelaufstellung bietet (FGSV 2012).

Eine Lademöglichkeit für E-Bikes ist in der Regel für tägliche Pendler am Bahnhof nicht erforderlich, da die Elektroakkus bzw. Batterien für die An- und Abfahrt zum Bahnhof ausreichend Ladekapazität aufweisen.

1.2.3 Anzahl

Die Bedarfsabschätzung der Fahrradabstellanlagen orientiert sich, wo Fahrgastzahlen verfügbar sind, am datenbasierten Verfahren der Bedarfsermittlung für B+R-Anlagen Baden-Württemberg³. Die Datenbasis bilden die Ein- und Aussteiger je Bahnhof. Der Nahverkehr Westfale-Lippe (NWL) stellte zu diesem Zweck Daten zu den Fahrgastzahlen an den Bahnhöfen (Erhebung 2018) zur Verfügung. Die Anzahl der Fahrradabstellanlagen je Bahnhof und ihre Auslastung wurde durch das Planungsbüro erfasst.

Der Berechnung liegen Annahmen zum Umsteiganteil, zum Radverkehrsanteil⁴ an der Verkehrsmittelwahl sowie ein Minderungsfaktor zur Mehrfachnutzung zugrunde.

Bahnhof/ Haltepunkt	Gemeinde	Ein-/ Aussteigende 2018	Linien	ÖV-Nutzende (nach BBSR ⁵)	Radverkehrsanteil	Potenzielle B+R-Nutzende (gerundet) ⁶
Bad Driburg	Bad Driburg	798	9	247,38	0,09	22,3
Beverungen-Wehrden	Beverungen	28	2	8,68	0,07	0,6
Beverungen ZOB (Stadthalle)	Beverungen	800	7		0,07	56
Borgentreich Busbahnhof	Borgentreich	keine Zahlen	7	keine Zahlen	0,07	-
Brakel (Kr Höxter)	Brakel	1561	12	483,91	0,09	43,5519
Höxter Rathaus	Höxter	1686	10	522,66	0,09	47,0
Höxter-Godelheim	Höxter	182	1	56,42	0,07	3,94
Höxter-Lüchtringen	Höxter	506	3	156,86	0,07	10,9
Höxter-Ottbergen	Höxter	733	4	227,23	0,07	15,9
MM-Vörden Busbahnhof	Mariemünster	keine Zahlen	7	keine Zahlen	0,07	-
Nieheim ZOB	Nieheim	keine Zahlen	6	keine Zahlen	0,07	-
Steinheim (Westf)	Steinheim	588	10	182,28	0,09	16,4052
Steinheim Sandebeck	Steinheim	147	1	kein ÖV-Anschluss	0,07	3,1899
Warburg (Westf.)	Warburg	1923	10	596,13	0,13	77,5
Warburg ZOB	Warburg	keine Zahlen	13	keine Zahlen	0,07	-

³ Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) (Hg.) (2019): Leitfaden Bike+Ride. Für eine erfolgreiche Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad. Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg.

⁴ Infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland (im Auftrag des BMVI) – MiD Ergebnisbericht

⁵ Berechnung= Ein-/Aussteigende * Faktor 0,31

⁶ Berechnung= ÖV-Nutzende * Faktor Radverkehrsanteil

Bahnhof/ Haltepunkt	Gemeinde	Ein-/ Aussteigende 2018	Linien	ÖV-Nutzende (nach BBSR ⁵)	Radverkehrsanteil	Potenzielle B+R-Nutzende (gerundet) ⁶
Warburg Scherfede	Warburg	72	6	22,32	0,07	1,6
Willebadessen	Willebadessen	72	4	1,44	0,07	0,1
Busbahnhof Peckelsheim	Willebadessen	keine Zahlen	5	keine Zahlen	0,07	-

1.3 Fördermöglichkeiten

Der NPH (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter) fördert als ein Teil des [NWL](#) (Nahverkehr Westfalen-Lippe) gemäß dem Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG NRW) mit vom Land Nordrhein-Westfalen zur Verfügung gestellten Mitteln Maßnahmen im Bereich ÖPNV-Infrastrukturförderung. Darunter fallen auch Bike+Ride-Anlagen. Eine Förderung kann von Städten, Gemeinden, Kreisen, öffentlichen und privaten Verkehrsunternehmen, Eisenbahnunternehmen sowie von juristischen Personen des privaten Rechts, die Zwecke des ÖPNV verfolgen, beantragt werden.

Seit dem Jahr 2019 gibt es die [Bike+Ride-Offensive](#) – eine Kooperation von Kommunen, Deutscher Bahn (DB) und Bundesumweltministerium (BMU). Dabei stellt die Bahn ein Team zur Identifikation von geeigneten Flächen vor Ort, welche die DB dann nach erfolgreicher Prüfung mietfrei zur Verfügung stellt. Das BMU stellt über die Kommunalrichtlinie der Nationalen Klimaschutzinitiative eine Förderung von 60% bereit, welche ggf. durch Drittmittel weiter ergänzt werden kann.

Mit dem [Sonderprogramm Stadt/Land](#) vom Bund stehen nicht nur Fördergelder zum Ausbau der Fahrradwegeinfrastruktur zur Verfügung, vielmehr können in dem Zuge auch sichere und moderne Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser gefördert werden. Fördergeber ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Mehr Informationen dazu sind auch auf der Seite des [ADFC](#) zu finden.

Für die Umsetzung ist die Zusammenarbeit einer Vielzahl von Akteur*innen mit verschiedenen Zuständigkeiten auf den jeweiligen Verwaltungsebenen sowie mit Aufgabenträgern des öffentlichen Verkehrs und Verkehrsunternehmen notwendig⁷.

⁷ Mobilikon: [Steckbrief zur Maßnahme Bike and Ride-Anlagen](#)

2 Steckbriefe

Die Bike+Ride–Analyse wird für jeden Bahnhof in einem Steckbrief zusammengefasst. Dieser wird nach dem folgenden Schema strukturiert:

Bewertung
Grün: kein/geringfügiger Anpassungsbedarf
Gelb: mittlerer Handlungsbedarf
Rot: unbedingter Handlungsbedarf



BAD AROLEN

BESCHREIBUNG

Lageplan



Luftbild mit Standort der Fahrradabstellanlage (gelb)

Adresse

Adresse: Am Bahnhof 1, 34454 Bad Arolen - Helsen



Fotos

Standort

Verortung der Fahrradabstellanlagen auf dem Bahnhofsgelände

STANDORT

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Bestandsaufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ gegenüber des Bahnhofsgebäudes, ca. 50 m zum Bahnsteig (1) ■ in separat zugänglichem Raum des Bahnhofsgebäudes direkt am Bahnsteig (2) | <p>Bewertung und Empfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ relativ weiter Weg zwischen Abstellanlage und Bahnsteig (1) ■ Abstellfläche mit Überdachung und Platz für Sonderfahräder nördlich des Bahnhofsgebäudes ergänzen (1) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

EINBINDUNG INS UMFELD

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Bestandsaufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Endpunkt der Radroute Diemelsee KulTour ■ Start- und Endpunkt des Rundradwegs Bad Arolen ■ Einbindung in Alltagsradverkehrsnetz ■ Keine Wegweisung direkt am Bahnhof | <p>Bewertung und Empfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Wegweisung bis zum Bahnhof vervollständigen |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Einbindung ins Umfeld
Anschluss an Radrouten

Dimensionierung
Anzahl und Aufbau der Fahrradabstellanlagen

DIMENSIONIERUNG

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Bestandsaufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 6 Fahrradbügel mit 1 m Seitenabstand (1) ■ Länge der Abstellfläche abgegrenzt durch Überdachung: ca. 2 m (1) ■ ca. 20 m² Abstellraum mit einfachen Vorderdrehhaltern (2) ■ Auslastung zum Zeitpunkt der Begehung ca. 40% (1) bzw. ca. 70% (2) | <p>Bewertung und Empfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Seitenabstand etwas zu schmal (erforderlicher Seitenabstand 1,2 m), keine Anpassung empfohlen (1) ■ Abstellfläche zu kurz für Sonderfahräder (erforderliche Länge für Sonderfahräder 2,75 m), Anpassung bei Erneuerung empfohlen (1) ■ Anzahl der Fahrradabstellanlagen ausreichend (1) und (2) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Ausstattung
z.B. Überdachung, Beleuchtung

AUSSTATTUNG

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Bestandsaufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Indirekte Beleuchtung über Straßenlaterne, Überdachung (1) ■ Abgeschlossener Raum, Zugang von 5:45 bis 16:00 Uhr (2) | <p>Bewertung und Empfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Überdachung zu kurz für Sonderfahräder, Anpassung bei Erneuerung empfohlen (1) ■ Zugang für Sonderfahräder nicht möglich (2) ■ Zeitliche Zugangsbeschränkung aufgrund Öffnungszeiten, in Abstimmung mit Anbieter Schlüsselkarten für Dauernutzer einführen (2) |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Ergänzende Einrichtungen
z.B. Schließfächer, Ladestationen, fahrradtaugliche Aufzüge

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

- | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Bestandsaufnahme</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Keine ergänzenden Einrichtungen vorhanden | <p>Bewertung und Empfehlung</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Keine ergänzenden Einrichtungen |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Bestandsaufnahme Bewertung und Empfehlung






2.1 Bewertung der Bike+Ride-Anlagen

Für 6 der 18 Bahnhöfe innerhalb des Kreises Höxter wurde ein hoher Handlungsbedarf festgestellt (**rot**). An 9 Bahnhöfen besteht mittlerer Handlungsbedarf (**gelb**). An 3 Bahnhöfen sind schon geeignete Abstellanlagen vorhanden oder es sind schon neue Abstellanlagen/Fahrradparkhäuser geplant und im Bau. Dort besteht demnach kein oder lediglich geringfügiger Handlungsbedarf (**grün**). Einen Überblick gibt Tabelle 2.

Tabelle 2 Bewertung der Bike+Ride-Anlagen der Bahnhöfe im Kreis Höxter

Kommune	Bus-/ Bahnhof	Handlungsbedarf	Farbe
Bad Driburg	Bad Driburg	mittlerer	gelb
Beverungen	Beverungen-Wehrden	mittlerer	gelb
Beverungen	ZOB Beverungen	hoher	rot
Borgentreich	ZOB Borgentreich	mittlerer	gelb
Brakel	Brakel (Kr Höxter)	hoher	rot
Höxter	Höxter Rathaus	geringfügiger	grün
Höxter	Höxter-Godelheim	hoher	rot
Höxter	Höxter Lüchtringen	hoher	rot
Höxter	Höxter-Ottbergen	mittlerer	gelb
Mariemünster	Mm.-Vörden Busbahnhof	geringfügiger	grün
Nieheim	Nieheim ZOB	mittlerer	gelb
Steinheim	Steinheim (Westf)	mittlerer	gelb
Steinheim	Steinheim-Sandebeck	geringfügiger	grün
Warburg	Warburg (Westf)	hoher	rot
Warburg	Warburg-Scherfede	mittlerer	gelb
Warburg	Warburg ZOB	mittlerer	gelb
Willebadessen	Willebadessen	hoher	rot
Willebadessen	Peckelsheim Busbahnhof	mittlerer	gelb

2.2 Piktogramme

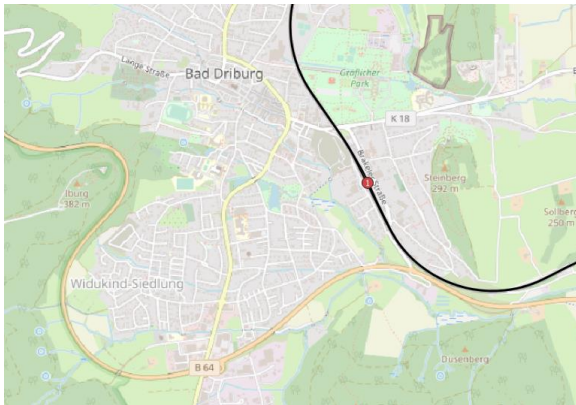
	Busbahnhof / Bushaltestelle
	Fahrradabstellanlagen
	Bahnhof
	Wildgeparkte Fahrräder
	Standort geplantes Fahrradparkhaus

2.3 Bus-/ Bahnhöfe



2.3.1 BAD DRIBURG

BESCHREIBUNG



Adresse: Bahnhofstr. 4, 33014 Bad Driburg



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zu Bus-/ und Bahnsteig
- Neues Fahrradparkhaus auf nord-östlich gelegener Brachfläche geplant

Bewertung und Empfehlung

- Standort der bestehenden Fahrradabstellanlagen geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Kein Hinweis auf die Fahrradabstellanlagen vorhanden
- Keine Wegweisung in die Innenstadt etc. vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen
- Wegweisung von und zu nächstgelegenen Radrouten sowie wichtigen Zielen (Innenstadt, Kliniken, Kurpark etc.) ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 48 Vorderradhalterungen mit seitlicher Halterung
- Abstand der Vorderradhalter untereinander beträgt 25 cm
- Ein neues Parkhaus befindet sich in Planung. Die Anzahl neuer Stellplätze und Fahrradboxen ist unbekannt.

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl der Fahrradabstellanlagen ausreichend
- Abstand der Stellplätze untereinander zu eng: Bei Hoch- und Tiefeinstellern ist eine Breite von mind. 50 cm zu empfehlen
- Falls nicht geplant: zusätzliche 10 Stellplätze in Fahrradboxen/Sammelschließanlagen

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Überdachung vorhanden
- Keine direkte oder indirekte Beleuchtung

Bewertung und Empfehlung

- Planungen der neuen Fahrradstation ausreichend
- Neue Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- Erreichen des Bahnsteigs mit dem Fahrrad über eine Rampe ist gewährleistet

Bewertung und Empfehlung

- Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs in die Fahrradboxen/Sammelschließanlagen integrieren
- Aufstellen einer Service-Station für Fahrräder (Integrierung in die Fahrradstation)
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.2 BEVERUNGEN-WEHRDEN

BESCHREIBUNG



Adresse: Weredunstr. 37, 37688 Beverungen



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zum Bahnsteig

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlagen geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Keine Hinweise auf die Radabstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu nächstgelegenen Radrouten (Weserradweg) sowie wichtigen Zielen (Ortskern Wehrden, Kernstadt Beverungen, Blankenau etc.) ergänzen
- Hinweis auf die Bike+Ride-Anlage in der Weredunstraße an Abzweigung zum Bahnhof ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von

mobil.nrw (Abb. 7) neben den
Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 15 Vorderradhalter mit seitlicher Halterung
- Abstand zwischen den Stellplätzen: 25 cm
- Aktuell hat die Abstellanlage eine Breite von etwa 8 m
- Neue Mobilstation in Planung: Anzahl der Stellplätze unbekannt

Bewertung und Empfehlung

- Art und Abstand der vorhandene Fahrradabstellanlagen ungeeignet
- Planung neuer Mobilstation ist zu berücksichtigen

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Überdachung vorhanden
- Keine Beleuchtung vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Direkte Beleuchtung (solarbetrieben) der Abstellanlagen ergänzen
- Planungen der neuen Mobilstation sind zu berücksichtigen
- Ggf. geplante Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buschbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- Höhengleicher Zugang zum Bahnsteig gewährleistet
- Asphalt im Bahnhofsvorfeld mit vielen Schlaglöchern

Bewertung und Empfehlung

- Eine Service-Station für Fahrräder ist zu empfehlen
- Ggf. den Asphalt der Zufahrt zum Bahnhof und im Bahnhofsvorfeld verbessern (Belange der Barrierefreiheit beachten)
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.3 ZOB BEVERUNGEN

BESCHREIBUNG



Adresse: Kolpingstraße 4, 37688 Beverungen



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter von den Bussteigen entfernt
- Abstellanlagen befinden sich auf einem öffentlichen Parkplatz auf der Fläche eines Kfz-Parkplatzes
- Ggf. Doppelnutzung durch nahe gelegene Stadthalle beachten
- Neue Fahrradstation in Planung – Standort unbekannt

Bewertung und Empfehlung

- Fahrradabstellanlagen an die Schützenstraße verlegen oder diese besser kennzeichnen und sichtbar machen

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu nächstgelegenen Radrouten (Weserradweg) und wichtigen Zielen (Bahnhof Lauenförde-Beverungen, Gewerbegebiet, Blankenau, Bad Karlshafen, Würgassen, Herstelle etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 4 Stellplätze an 2 Anlehnbügel vorhanden
- Abstand zwischen den Bügel beträgt 1,2 m – die Bügel stehen versetzt zu einander
- Neu geplante Fahrradstation mit neuen Stellplätzen beachten – derzeit liegen keine Angaben über Dimension vor.

Bewertung und Empfehlung

- Durch die Doppelnutzung mit der nahe gelegenen Stadthalle ohne eigene Stellplätze ist ein Stellplatzbedarf von 40 weiteren Stellplätzen vorhanden
- 20 Anlehnbügel mit einem Abstand von jeweils 1,5 Metern auf dem Parkplatz der Stadthalle ergänzen (entspricht etwa der Fläche von 5 Pkw-Parkplätzen)

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Keine Überdachung vorhanden
- indirekte Beleuchtung durch Straßenlaterne vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Fahrradabstellanlagen mit Überdachung und eigener Beleuchtung (ggf. solarbetrieben) einrichten
- Ggf. geplante Fahrradboxen in neuer Fahrradstation sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- Keine ergänzenden Einrichtungen vorhanden
- Erreichen der Bussteige mit dem Fahrrad gewährleistet

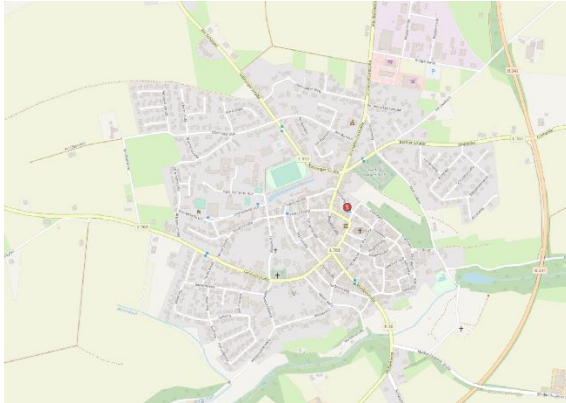
Bewertung und Empfehlung

- Eine Service-Station für Fahrräder einrichten
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.4 BORGENTREICH ZOB

BESCHREIBUNG



Adresse: Steinweg 30-32, 34434 Borgentreich



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zum Bussteig

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage geeignet
- Bordstein vor den Abstellanlagen verhindert eine beidseitige Nutzung

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu nächstgelegenen Radrouten (Weserradweg) und wichtigen Zielen (Ortsteile von Borgentreich, Orgelmuseum Borgentreich etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 18 Stellplätze an 9 Anlehnbügeln mit Vorderradhalterung/einhängung
- Nur 9 Vorderradhalterungen nutzbar wie angedacht aufgrund einer „bordsteinartigen“ Abgrenzung zur Bushaltestelle

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl der Fahrradabstellanlagen ausreichend
- Empfehlung zur Entfernung des Borsteins zur Verbesserung der Nutzungsmöglichkeit

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Direkte Beleuchtung über Lampen in der Überdachung vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Die Überdachung reicht in 5-6 Metern Höhe nur wenig über die Abstellanlagen. Somit sind abgestellte Fahrräder bei Regen kaum bis gar nicht geschützt
- Empfehlung: Ggf. eigene Überdachung ergänzen

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Erreichen des Bussteigs mit dem Fahrrad gewährleistet

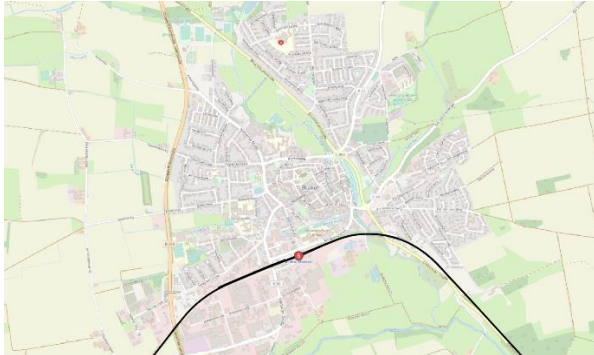
Bewertung und Empfehlung

- Empfehlung: Service-Station für Fahrräder einrichten
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.5 BRAKEL (KR HÖXTER)

BESCHREIBUNG



Adresse: Am Bahndamm 7, 33034 Brakel



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Ca. 80 m von Bus-/ und Bahnsteigen entfernt
- Sowohl vom Bahnsteig als auch von der Straße aus kaum sichtbar, durch Bäume und Garage des DRK verdeckt
- Vom Busbahnhof aus nicht einsehbar – keine Räumliche Beziehung
- Daher: Viele Wildparkende an der Ostseite in direkter Nähe zum Bus-/ und Bahnsteig
- Auf der nördlichen Seite der Straße „Am Bahndamm“ befindet sich eine Mobilstation

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage ungeeignet
- Ein Standortwechsel an die Ostseite des DRK-Gebäudes ist zu empfehlen
- Standort für ein neues Fahrradparkhaus ist gegebenenfalls aus Platzgründen nur auf der Fläche der Kfz-Parkplätze umsetzbar

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Wegweisung im Bahnhofsumfeld ist nicht vorhanden
- Keine Ausschilderung zu den Abstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu Radrouten (Weserradweg) sowie wichtigen Zielen (Innenstadt, Bad Driburg, Höxter, Klinikum, Gewerbegebiet) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 42 Vorderradhalterungen mit seitlicher Halterung
- 2 Fahrradboxen
- Abstand der Vorderradhalter untereinander beträgt 25 cm
- Die Mobilstation hat Platz für 16 Fahrräder von denen 3 Plätze für das E-Bike-Sharing genutzt werden
- Abstand zwischen den Abstellanlagen und der vorhandenen Mobilstation beträgt etwa 100m

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl der Fahrradabstellanlagen ausreichend
- Abstand der Bügel untereinander zu gering (Mindestabstand 50 cm)
- Empfehlung: Einrichtung einer Fahrradstation mit min. 44 Stellplätzen – Doppelstockparkern – ca. 90 - 100 m²/ 9 - 10 Kfz-Parkplätze (weitere Parkplätze für das Kfz auf der Westseite vom DRK-Gebäude vorhanden)

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung über Straßenlaternen vorhanden
- Abstellanlage wirkt in die Jahre gekommen obwohl alles in gutem Zustand ist
- Fahrradboxen sehen ebenfalls alt aus
- Vorderradhalter sind nicht im Boden verankert

Bewertung und Empfehlung

- An Vorderradhaltern können Fahrräder nicht diebstahlsicher angeschlossen werden
- Einrichtung einer Fahrradstation gewährleistet eine wetterfeste Unterbringung sowie direkte Beleuchtung (solarbetrieben) und besseren Diebstahlschutz
- Neue Fahrradboxen, welche über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sind, sind zu empfehlen

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- Erreichen des Bahnsteigs mit dem Fahrrad über eine Rampe gewährleistet
- Mobilstation ist mit drei E-Bikes zum ausleihen ausgestattet
- In der Mobilstation befinden sich 10 Schließfächer mit der Möglichkeit zum aufladen des E-Bikeakkus (buchbar über eine App) sowie 10 weitere Schließfächer (Mit Schlüssel)

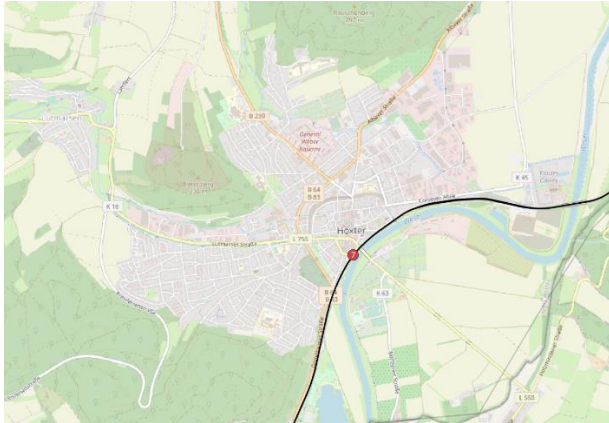
Bewertung und Empfehlung

- Einrichten einer Service-Station für Fahrräder (Integrierung in die Fahrradstation)
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.6 HÖXTER RATHAUS

BESCHREIBUNG



Adresse: Uferstr. 11, 37671 Höxter Rathaus



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Fahrradabstellanlagen wenige Meter vom Bahnsteig entfernt
- Dennoch etwas abseits des Bahnhofsplatzes
- Neu geplantes Fahrradparkhaus nah am Bahnsteig am südlichen Ende

Bewertung und Empfehlung

- Aktuelle Stellplätze stehen außerhalb des Bahnhofsvorplatzes
- Standort des neu geplanten Fahrradparkhauses ist gut geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Hinweis auf aktuelle Fahrradboxen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Keine weitere Einbindung erforderlich
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- Aktuell 9 Fahrradboxen, 38 Vorderradhalter - hoch/tief, 8 Stellplätze an Anlehnbügel
- Neues Fahrradparkhaus in Planung mit 100 Stellplätzen und ca. 30 Fahrradboxen

Bewertung und Empfehlung

- Kein weiterer Stellplatzbedarf

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- keine Überdachung vorhanden
- Keine Beleuchtung vorhanden
- Neues Fahrradparkhaus mit Überdachung und Beleuchtung in Planung

Bewertung und Empfehlung

- Aktuelle Fahrradboxen sind zugewuchert und entsprechen nicht mehr den neuesten Anforderungen
- Neue Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- 1 Ladesäule für E-Autos zwischen 2 Parkplätzen vorhanden
- Erreichen des Bahnsteigs mit dem Fahrrad über eine Rampe gewährleistet
- Im neu geplanten Parkhaus sind eine Service-Station mit Werkstatt, Büro vorgesehen. Darüber hinaus sind ggf. eine Gastronomie-nutzung mit Außenbewirtung, Öffentliche Toiletten, oder eine Leihstation möglich

Bewertung und Empfehlung

- Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs in den Fahrradboxen ergänzen (Ladeinfrastruktur schon vorhanden)
- Informationstele (OWL-Mobilstation) einer digitalen Fahrgastinformati-ons-anzeige nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-5)

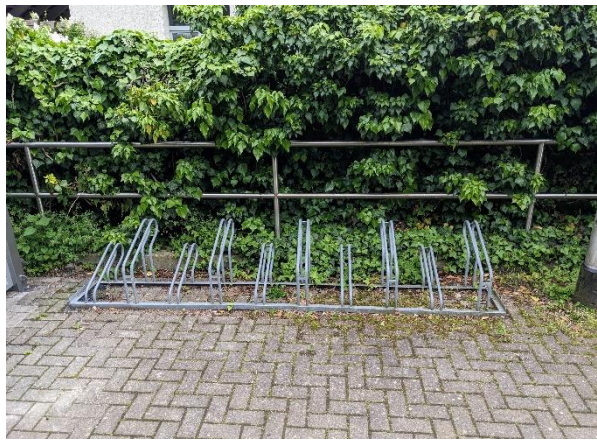


2.3.7 HÖXTER-GODELHEIM

BESCHREIBUNG



Adresse: Am Maibach 34, 37671 Höxter



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Direkt am Bahnsteig

Bewertung und Empfehlung

- Fahrräder versperren potenziell den Bahnsteig (Belange der Barrierefreiheit beachten)
- Fahrradabstellanlage an den Ausgang zum Bahnsteig verlegen (Am Maibach)

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Kein Hinweis auf Abstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu Radrouten (Weserradweg) und wichtigen Zielen (Ortsmitte Godelheim, Kernstadt Höxter, Boffzen, Amelunxen etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 10 Vorderradhalter vorhanden
- Abstand zwischen den Stellplätzen etwa 25 cm

Bewertung und Empfehlung

- Aufgrund des geringen Abstandes ist nur jeder zweite Stellplatz nutzbar
- Vorderradhalter entsprechen nicht den Standards – Neue Stellplätze für 10 Fahrräder an 5 Anlehnbügel mit jeweils 1,5m Abstand errichten.
- Hier wird sich an der Anzahl der möglichen Abstellmöglichkeit orientiert. Auch wenn die errechnete Anzahl des möglichen Bedarfs geringer ist, so sollen nach der Entwicklung nicht weniger Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, als zuvor.

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Keine Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung über Bahnsteigsbeleuchtung vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Fahrradabstellanlagen mit Überdachung und ggf. Beleuchtung (solarbetrieben, Bewegungsmelder) einrichten

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- Keine ergänzenden Einrichtungen vorhanden
- Erreichen des Bahnsteigs mit dem Fahrrad über eine Rampe gewährleistet

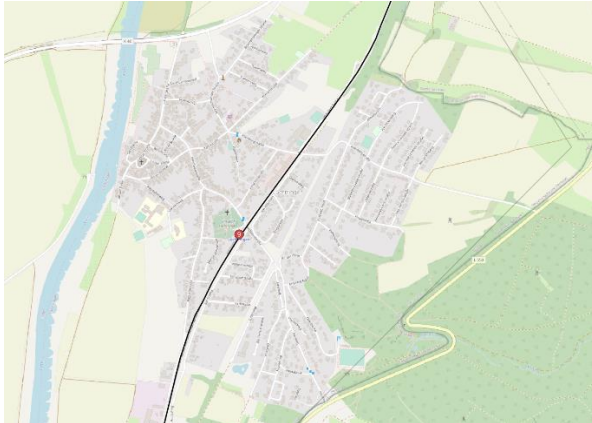
Bewertung und Empfehlung

- Eine Service-Station für Fahrräder ist zu empfehlen
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)

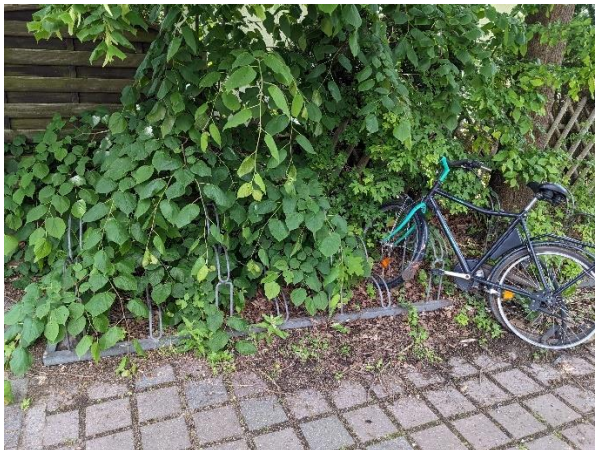


2.3.8 HÖXTER-LÜCHTRINGEN

BESCHREIBUNG



Adresse: Westfalenstr. 25, 37671 Höxter



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Abstellanlage wenige Meter vom Bahnsteig entfernt

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage ist geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Kein Hinweis auf Abstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu Radouten (Weserradweg) wichtigen Zielen (Ortsmitte Lüchtringen, Kernstadt Höxter, Weltkulturerbe Corvey, Holzminden etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 18 Vorderradhalter (Hoch/Tief) vorhanden
- Davon sind 5 stark zugewachsen
- Abstand zwischen den Stellplätzen beträgt 20 cm

Bewertung und Empfehlung

- Kein weiterer Stallplatzbedarf
- Abstand zwischen den Stellplätzen zu gering (Mindestabstand 50 cm)
- Vorderradhalter entsprechen nicht den Standards – Neue Stellplätze für 20 Fahrräder an 10 Anlehnbügel mit jeweils 1,5 m Abstand errichten.
- Hier sich wird an der Anzahl der möglichen Abstellmöglichkeit orientiert. Auch wenn die errechnete Anzahl des möglichen Bedarfs geringer ist, so sollen nach der Entwicklung nicht weniger Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, als zuvor.

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Keine Überdachung vorhanden
- Keine Beleuchtung vorhanden
- Abstellanlage teilweise zugewachsen

Bewertung und Empfehlung

- Fahrradabstellanlagen mit Überdachung und Beleuchtung (solarbetrieben, Bewegungsmelder) einrichten
- Pflanzenbewuchs an den Abstellanlagen entfernen
- Ggf. Fahrradboxen, die über radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sind, ergänzen

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Keine ergänzenden Einrichtungen vorhanden
- Erreichen des Bahnsteigs mit Fahrrad über eine Rampe gewährleistet

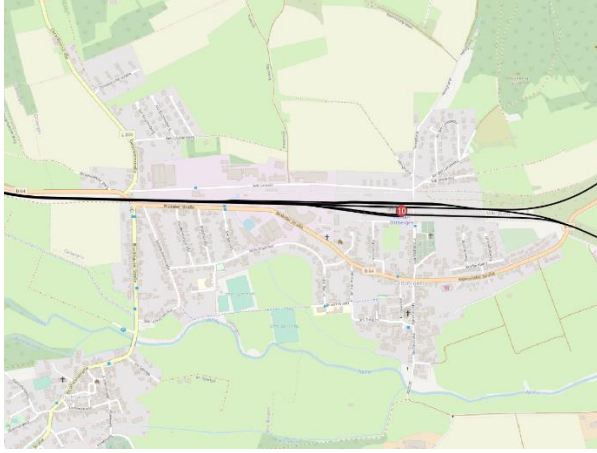
Bewertung und Empfehlung

- Eine Service-Station für Fahrräder ist zu empfehlen
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.9 HÖXTER-OTTBERGEN

BESCHREIBUNG



Adresse: Bahnhofstr. 19, 37671 Höxter



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Ca. 25 m vom Ausgang zum Bahnsteig entfernt
- Ca. 85 m vom Bahnsteig entfernt

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage trotz der Entfernung aufgrund der fehlenden Alternativen geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Wegweisung nach Brakel und Beverungen im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Kein Hinweis auf Abstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu Radrouten (weserradweg) wichtigen Zielen (Ortsmitte Ottbergen, Kernstadt Höxter, Brakel, Amelunxen etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 24 Vorderradhalter mit seitlicher Halterung
- Abstand zwischen den Stellplätzen beträgt ca. 25 cm

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl der Fahrradabstellanlagen ausreichend
- Nur jeder zweite Stellplatz nutzbar, aufgrund des zu geringen Abstand (Mindestabstand 50 cm)
- Neue Stellplätze für 30 Fahrräder an 15 Anlehnbügel mit jeweils 1,5m Abstand errichten
- Hier sich wird an der Anzahl der möglichen Abstellmöglichkeit orientiert. Auch wenn die errechnete Anzahl des möglichen Bedarfs geringer ist, so sollen nach der Entwicklung nicht weniger Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, als zuvor.
- Empfehlung: zusätzliches Aufstellung von 2 Fahrradboxen

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Überdachung vorhanden
- Keine Beleuchtung vorhanden
- Abstellanlagen nicht im Boden verankert

Bewertung und Empfehlung

- Direkte Beleuchtung der Abstellanlagen (solarbetrieben, ggf. Bewegungsmelder) ergänzen
- An diesen Vorderradhaltern können Fahrräder nicht diebstahlsicher angeschlossen werden, weshalb ein Austausch gegen Anlehnbügel empfohlen wird

- Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- 2 Parkplätze mit einer gemeinsamen Ladesäule für E-Autos vorhanden
- Erreichen der Bussteige mit dem Fahrrad über Rampen gewährleistet

Bewertung und Empfehlung

- Als Ergänzung wird eine Service-Station für Fahrräder vorgeschlagen
- Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs in den Fahrradboxen werden ebenfalls empfohlen (Ladeinfrastruktur schon vorhanden)
- Informationstele (OWL-Mobilstation) einer digitalen Fahrgastinformationsanzeige nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-5)



2.3.10 MARIENMÜNSTER-VÖRDEN

BUSBAHNHOF

BESCHREIBUNG



Adresse: Amtsstraße 22, 37696 Marienmünster



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zu den Bussteigen
- Aktuell befinden sich neue Abstellanlagen am selben Standort in Bau

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlagen geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Kein Hinweis auf Abstellanlage vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Nieheim, Steinheim, Höxter, Ortsteile Marienmünster etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 24 Vorderradhalter Hoch und Tief mit seitlicher Halterung
- Abstand zwischen den Stellplätzen beträgt 25 cm
- Neue Abstellanlagen – keine Angaben zur Dimension von Stellplätzen
- Fahrradboxen sind in Planung

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl ausreichend
- Abstand nicht ausreichend - Neue Stellplätze für 24 Fahrräder an 12 Anlehnbügel mit jeweils 1,5 m Abstand errichten

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung über Straßenlaternen vorhanden
- Abstellanlage nicht im Boden verankert
- Bau neuer Abstellanlage beachten!

Bewertung und Empfehlung

- Direkte Beleuchtung des Unterstands (solarbetrieben, Bewegungsmelder) ergänzen
- An diesen Vorderradhaltern können Fahrräder nicht diebstahlsicher angeschlossen werden, weshalb ein Austausch gegen Anlehnbügel empfohlen wird
- Neue Fahrradboxen sollten über radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- Erreichen der Bussteige mit Fahrrad gewährleistet

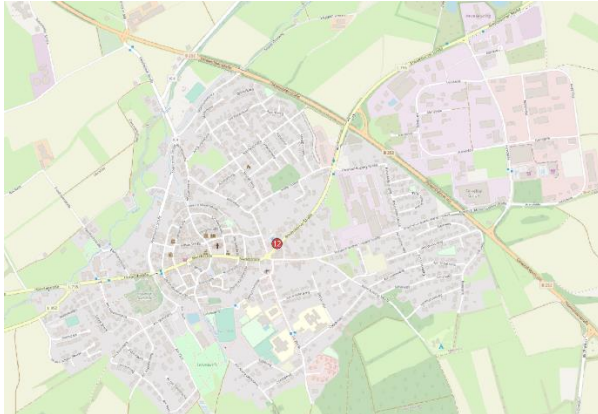
Bewertung und Empfehlung

- Eine Fahrrad-Service-Station in der Nähe zu den Abstellanlagen ist zu empfehlen
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.11 NIEHEIM ZOB

BESCHREIBUNG



Adresse: Bredenborner Str. 7, 33039 Nieheim



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Direkt am Bussteig

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage gut einsehbar

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Wegweisung im Bahnhofsumfeld nicht vorhanden
- Kein Hinweis auf die Abstellanlage vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Innenstadt, Steinheim, Marienmünster, Gewerbegebiet etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 3 Anlehnpfosten (nur einseitig benutzbar aufgrund des geringen Abstandes)

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl nicht ausreichend
- 7 weitere Stellplätze mit Anlehnpfosten und Überdachung erforderlich
- Abstand der Bügel untereinander für eine beidseitige Nutzung zu gering (Mindestabstand 50 cm)
- Ggf. Fahrradboxen ergänzen

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung über Straßenlaterne

Bewertung und Empfehlung

- Beleuchtung des Unterstands (solarbetrieben, Bewegungsmelder) ergänzen
- Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Erreichen der Bussteige mit Fahrrad gewährleistet

Bewertung und Empfehlung

- Eine Fahrrad-Service-Station in der Nähe zu den Abstellanlagen ist zu empfehlen
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.12 STEINHEIM (WESTF)

BESCHREIBUNG



Adresse: Bahnhofstr. 1, 32839 Steinheim



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Große Abstellanlagen befinden sich direkt am Bahnsteig 1
- Fahrradboxen wenige Meter vom Bahnsteig 1 entfernt
- Abstellanlage am Bahnsteig 3 etwa 60 m von diesem entfernt
- Entfernung der Abstellanlagen von Gleis 1 zu Gleis 3 beträgt etwa 160 m
- Neue Mobilstation am selben Standort befindet sich in Planung

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage an Bahnsteig 1 geeignet
- Abstellanlagen von Bahnsteig 3 zu weit entfernt schlecht einsehbar
- Für Bahnsteig 3 sind Abstellanlagen am Ausgang zu Gleis 3 (Billerbecker Straße) zu empfehlen

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Kein Hinweis auf Abstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Hinweis auf Abstellanlagen an beiden Bahnsteigen ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 44 Anlehnbügel an Gleis 1 (Abstand 70 cm)
- 6 Vorderradhalter an Gleis 3 (Abstand 16 cm)
- 2 Fahrradboxen an Gleis 1
- Neu geplante Fahrradstation/Mobilstation beachten – keine Angaben vorliegend

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl ausreichend
- Abstand der Stellplätze untereinander zu gering (Mindestabstand 150 cm bei Anlehnbügel bzw. 50 cm bei Vorderradhalter)
- Planungen neuer Fahrradstation beachten – erstmal kein Bedarf an weiteren Stellplätzen
- Zusätzlich sind 8 weitere Fahrradboxen oder eine Sammelschließanlage mit min. 10 Stellplätzen zu empfehlen (ggf. in die Fahrradstation integrieren)
- An Gleis 3 sind 20 Stellplätze an 10 Anlehnbügel zu empfehlen

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Keine Beleuchtung vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Einrichtung einer Fahrradstation gewährleistet eine wetterfeste Unterbringung sowie direkte Beleuchtung (solarbetrieben) und höheren Diebstahlschutz
- Neue Abstellanlagen an Gleis 3 mit Überdachung und direkter Beleuchtung (solarbetrieben)
- Neue Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Fahrradtauglicher Aufzug an Bahnsteig 1
- Bahnsteig 3 kann mit dem Fahrrad über eine Rampe von der Billerbecker Straße erreicht werden
- 1 Ladesäule für 2 Parkplätze vorhanden

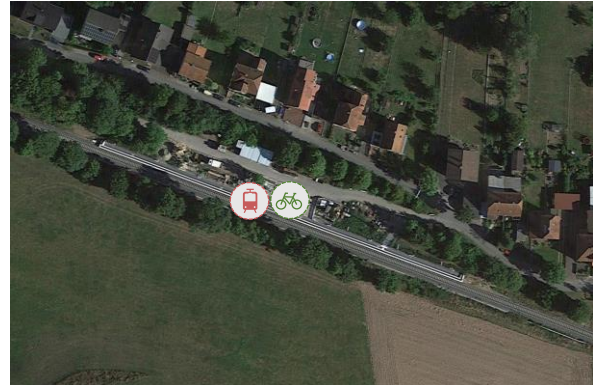
Bewertung und Empfehlung

- Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs in den Fahrradboxen/Sammelschließanlage werden empfohlen (Infrastruktur dafür schon vorhanden)
- Eine Service-Station für Fahrräder ist zu empfehlen (Integrierung in die Fahrradstation)
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.13 STEINHEIM-SANDEBECK

BESCHREIBUNG



Adresse: Am Bahndamm 14, 32839 Steinheim



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Direkt am Bahnsteig

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Abstellanlage geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Kein Hinweis auf die Abstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Kernstadt Steinheim, Ortsmitte Sandebeck, Bad Driburg etc.) ergänzen
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 16 Stellplätze an 8 Anlehnbügel
- Abstand zwischen den Bügel beträgt 60 cm
- Neue Fahrradboxen in Planung

Bewertung und Empfehlung

- Abstand der Stellplätze untereinander zu gering (Mindestabstand 1,5 m bei Anlehnbügel)
- Aufgrund des geringen Abstandes ist jeder Bügel nur einfach nutzbar (8 Bügel = 8 Stellplätze)
- Kein weiterer Stellplatzbedarf

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Direkte Beleuchtung durch Bahnsteigsbeleuchtung vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Keine ergänzenden Einrichtungen vorhanden

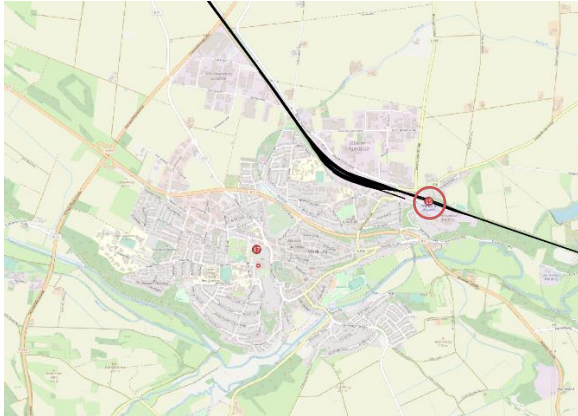
Bewertung und Empfehlung

- Eine Service-Station für Fahrräder ist zu empfehlen
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.14 WARBURG (WESTF)

BESCHREIBUNG



Adresse: Bahnhofstraße 82, 34414 Warburg



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zu Bus- / und Bahnsteig
- Von der Einfahrt zu Bahnhof kommend hinter dem Bahnhofsgebäude gelegen und daher nicht einsehbar
- Neue Fahrradstation/Mobilstation in Planung – Standort noch unbekannt

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage ungeeignet, da sie kaum sichtbar sind
- Weitere Abstellanlagen auf der Westlichen Seite des Bahnhofgebäudes sind zu empfehlen

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden
- Fahrradabstellanlagen nicht direkt einsehbar im Bahnhofsumfeld

Bewertung und Empfehlung

- Lage der Abstellanlagen machen eine Suche erforderlich
- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen
- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Innenstadt, Altstadt, Klinikum, Gewerbegebiet, Germete, Deseberg, Volkmarsen etc.) ergänzen

DIMENSIONIERUNG

Bestandsaufnahme

- 42 Vorderradhalterungen Hoch/Tief mit seitlicher Halterung
- Abstand zwischen den Halterungen beträgt 30 cm
- Halterungen sind nicht im Boden verankert
- Radverkehrskonzept Warburg und finale Planung werden berücksichtigt
- Neue Fahrradstation/Mobilstation in Planung – Dimensionierung derzeit unbekannt

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl nicht ausreichend
- 20 weitere frei zugängliche Fahrradabstellanlagen mit Überdachung erforderlich
- Abstand der Vorderradhalterungen untereinander zu gering (Mindestabstand 50 cm)
- An diesen Vorderradhaltern können Fahrräder nicht diebstahlsicher angeschlossen werden
- Empfehlung für die neue Fahrradstation: min. 20 Stellplätze - Doppelstockparker
- Weitere Empfehlung: Aufstellung von 10 Stellplätzen in Fahrradboxen/ Sammelschließanlagen (ggf. in die Fahrradstation integrieren)
- So wird der Gesamtbedarf von 78 Stellplätzen ausreichend bedient.

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT

Bestandsaufnahme

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung durch Straßenlaternen
- Vorderradhalter sind nicht im Boden verankert

Bewertung und Empfehlung

- Einrichtung einer Fahrradstation gewährleistet eine wetterfeste Unterbringung sowie direkte Beleuchtung und besseren Diebstahlschutz
- Neue Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN

Bestandsaufnahme

- Fahrradgerechte Aufzüge zu den Bahnsteigen vorhanden
- Aufzüge sind von den Abstellanlagen gut erreichbar

Bewertung und Empfehlung

- Eine Fahrrad-Service-Station in die Fahrradstation integrieren
- Ladestationen für E-Bikes/Pedelecs in den Fahrradboxen/Sammelschließanlagen wird empfohlen
- Informationstele (OWL-Mobilstation) einer digitalen Fahrgastinformationsanzeige nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen. (Abb. 2-5)



2.3.15 WARBURG-SCHERFEDE

BESCHREIBUNG



Adresse: Scherfeder Straße 1, 34414 Warburg



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zum Bahnsteig

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen
- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Ortsmitte Scherfede, Kernstadt Warburg, Rimbeck, Ossendorf etc.) ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 14 Vorderradhalter Hoch/Tief mit seitlicher Halterung
- Abstand der Vorderradhalter beträgt 25 cm

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl ausreichend
- Abstand der Vorderradhalter untereinander zu gering (Mindestabstand 50 cm)

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung durch Straßenlaterne
- Vorderradhalter sind nicht im Boden verankert

Bewertung und Empfehlung

- Beleuchtung des Unterstands (solarbetrieben, Bewegungsmelder) ergänzen
- An Vorderradhaltern können Fahrräder nicht diebstahlsicher angeschlossen werden, weshalb ein Austausch gegen Anlehnbügel mit einem Abstand von min. 1,5 m empfohlen wird

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Barrierefreie Rampe zum Bahnsteig vorhanden
- Digitale Abfahrtsanzeigen am Bus- und Bahnsteig vorhanden

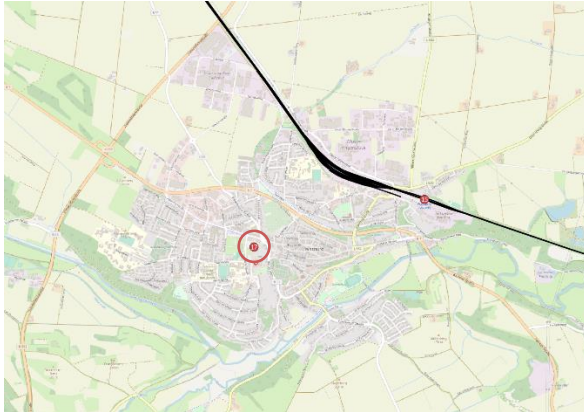
Bewertung und Empfehlung

- Eine Fahrrad-Service-Station in der Nähe zu den Abstellanlagen ist empfehlenswert
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.16 ZOB WARBURG

BESCHREIBUNG



Adresse: Paderborner Tor, 34414 Warburg



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zum Bussteig

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen
- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Innenstadt, Altstadt, Bahnhof, Scherfede, Volkmarsen, Gewerbegebiet, Dasenberg etc.) ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 12 Anlehnbügel mit Vorderradarretierung hoch/tief
- Der Abstand zwischen den Halterungen beträgt 50 cm

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl ausreichend
- Abstand ausreichend

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung durch Straßenlaterne

Bewertung und Empfehlung

- Beleuchtung des Unterstands (solarbetrieben, Bewegungsmelder) ergänzen

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Erreichen der Bussteige mit dem Fahrrad gewährleistet

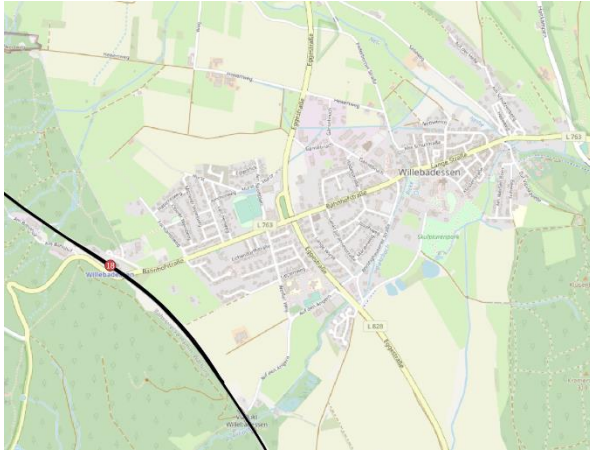
Bewertung und Empfehlung

- Eine Fahrrad-Service-Station in der Nähe zu den Abstellanlagen ist zu empfehlen
- Informationstele (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-4)



2.3.17 WILLEBADESSEN

BESCHREIBUNG



Adresse: Bahnhofstr. 2, 34439 Willebadessen



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Wenige Meter zu Gleis 4 und Bussteig
- Ca. 350 m zu Gleis 1
- An Gleis 1 sind keine Abstellanlagen vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Abstellanlagen am Gleis 4 ist geeignet
- Eine Fahrradabstellanlage am Gleis 1 einrichten

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Wegweisung im Bahnhofsumfeld nicht vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen
- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Ortsumgebung Willebadessen, Peckelsheim, Gewerbegebiet etc.) ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 20 Anlehnbügel mit Vorderradarretierung hoch/tief
- Abstand zwischen den Stellplätzen: 45 cm

Bewertung und Empfehlung

- Kein zusätzlicher Stellplatzbedarf an Gleis 4
- Abstand zwischen den Stellplätzen liegt leicht unter dem Mindestabstand von 50 cm
- Für Gleis 1 ist eine zusätzliche Abstellanlage von etwa 10 Stellplätzen in der Nähe erforderlich
- Ggf. Aufstellung von 2-4 Fahrradboxen an Gleis 4

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung der Abstellanlagen durch Straßenlaterne

Bewertung und Empfehlung

- Beleuchtung des Unterstands (solarbetrieben, Bewegungsmelder) ergänzen
- Die Fahrradboxen sollten über die App radbox.nrw (mobil.nrw) buchbar sein

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Erreichen beider Bahnsteige mit dem Fahrrad gewährleistet
- Eine Ladesäule (E-Auto) für 2 Parkplätze vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Eine Fahrrad-Service-Station in der Nähe zu den Abstellanlagen an Gleis 4 ist zu empfehlen
- Eine Ladesäule in der Fahrradbox wird ebenfalls empfohlen (Ladeinfrastruktur schon vorhanden)
- Informationstele (OWL-Mobilstation) einer digitalen Fahrgastinformationsanzeige nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-5)



2.3.18 BUSBAHNHOF PECKELSHEIM

BESCHREIBUNG



Adresse: Lüsterbach, 34439 Willebadessen



STANDORT

Bestandsaufnahme

- Fahrradabstellanlage direkt am Bussteig

Bewertung und Empfehlung

- Standort der Fahrradabstellanlage geeignet

EINBINDUNG INS UMFELD

Bestandsaufnahme

- Keine Wegweisung im Bahnhofsumfeld vorhanden

Bewertung und Empfehlung

- Hinweisschild auf die Abstellanlagen im einheitlichen Design nach dem Vorbild von mobil.nrw (Abb. 7) neben den Abstellanlagen ergänzen
- Wegweisung von und zu wichtigen Zielen (Ortsmitte Peckelsheim, Rathaus, Bahnhof Willebadessen, Gewerbegebiet etc.) ergänzen

DIMENSIONIERUNG**Bestandsaufnahme**

- 5 Anlehnbügel mit Sattelstangenhalter die beidseitig benutzbar sind
- 10 Abstellmöglichkeiten

Bewertung und Empfehlung

- Anzahl ausreichend
- Herausstehende Sattelstangenhalter sind störend

AUSSTATTUNG UND QUALITÄT**Bestandsaufnahme**

- Überdachung vorhanden
- Indirekte Beleuchtung durch Straßenbeleuchtung

Bewertung und Empfehlung

- Beleuchtung des Unterstands (solarbetrieben, Bewegungsmelder) ergänzen

ERGÄNZENDE EINRICHTUNGEN**Bestandsaufnahme**

- Erreichen der Bussteige mit dem Fahrrad gewährleistet

Bewertung und Empfehlung

- Eine Fahrrad-Service-Station in der Nähe zu den Abstellanlagen ist zu empfehlen
- Informationstele mit einer digitalen Fahrgastinformationsanzeige (OWL-Mobilstation) nach dem Vorbild der mobil.nrw-Mobilstationen ergänzen (Abb. 2-5)

2.4 Beispiele zur Gestaltung von B+R-Anlagen nach mobil.nrw

Abb. 2: Aufbau einer Informationsstele



Empfehlung zur Aufstellung einer solchen Informationsstele im Corporate-Design des OWL an jedem Bus-/ Bahnhof im Kreis Höxter.

Abb. 3: Informationsstele am ZOB Werther (Westf)



Abb. 4: Säulenversion einer Informationsstele



Abb. 5: Informationsstele mit digitaler Abfahrtsanzeige am Bahnhof Rheda-Wiedenbrück



Gegebenenfalls Ergänzung der Stele mit einer digitalen Fahrgastinformationsanzeige. Diese würde sich vor allem an Haltestellen, die bisher kein digitales Fahrgastinformationssystem haben, empfehlen.

Abb. 6: Fahrradstation gegenüber Bahnhof Brakel



Beispiel Fahrradstation: Eine solche Fahrradstation (hier in Brakel) mit einer Sammelschließanlage sowie Gepäckschließfächern und Lademöglichkeiten empfiehlt sich an den größeren Bahnhöfen im Kreis.

Abb. 7: Hinweisschild auf eine Fahrradabstellanlage



Beispiel eines Hinweisschild auf die Fahrradabstellanlagen. Ein solches ist an jedem Bus-/ Bahnhof im Kreis Höxter zu empfehlen.

Abb. 8: Fahrradboxen im Design von mobil.nrw



Abb. 9 Fahrradgarage mit Doppelstockparkern



Beispiel wie eine Fahrradstation mit Doppelstockparker von innen aussehen kann.