



Stadt Paderborn

Stadtteilverkehrskonzept Elsen


Elsen

1

Paderborner Straße

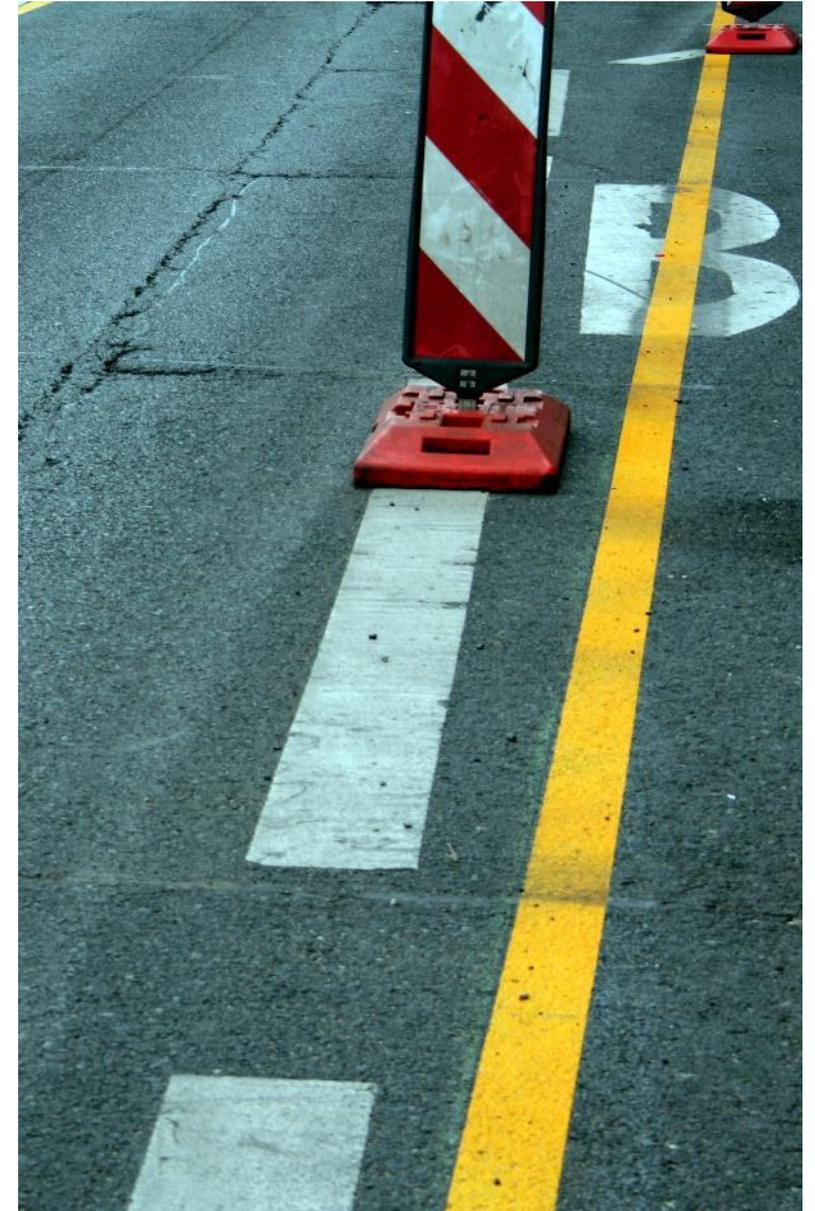
33

Sander Straße

Verner Straße

Wewerstraße

- **Wichtige Grundlagen**
- **Aktuelle Planungen**
- **Handlungsansätze**
 - Nahmobilität
 - ÖPNV
 - Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung
 - Fokusräume



Wichtige Grundlagen

- **IMOK**
 - Bestandsanalyse
 - Zielkonzept
 - Endbericht
- **Nahmobilitätskonzept**

Wichtige Planungen

STADT PADERBORN:
STÄRKUNGSKONZEPT
FÜR DAS STADTTEILZENTRUM



Elsen



Aus der Beteiligung

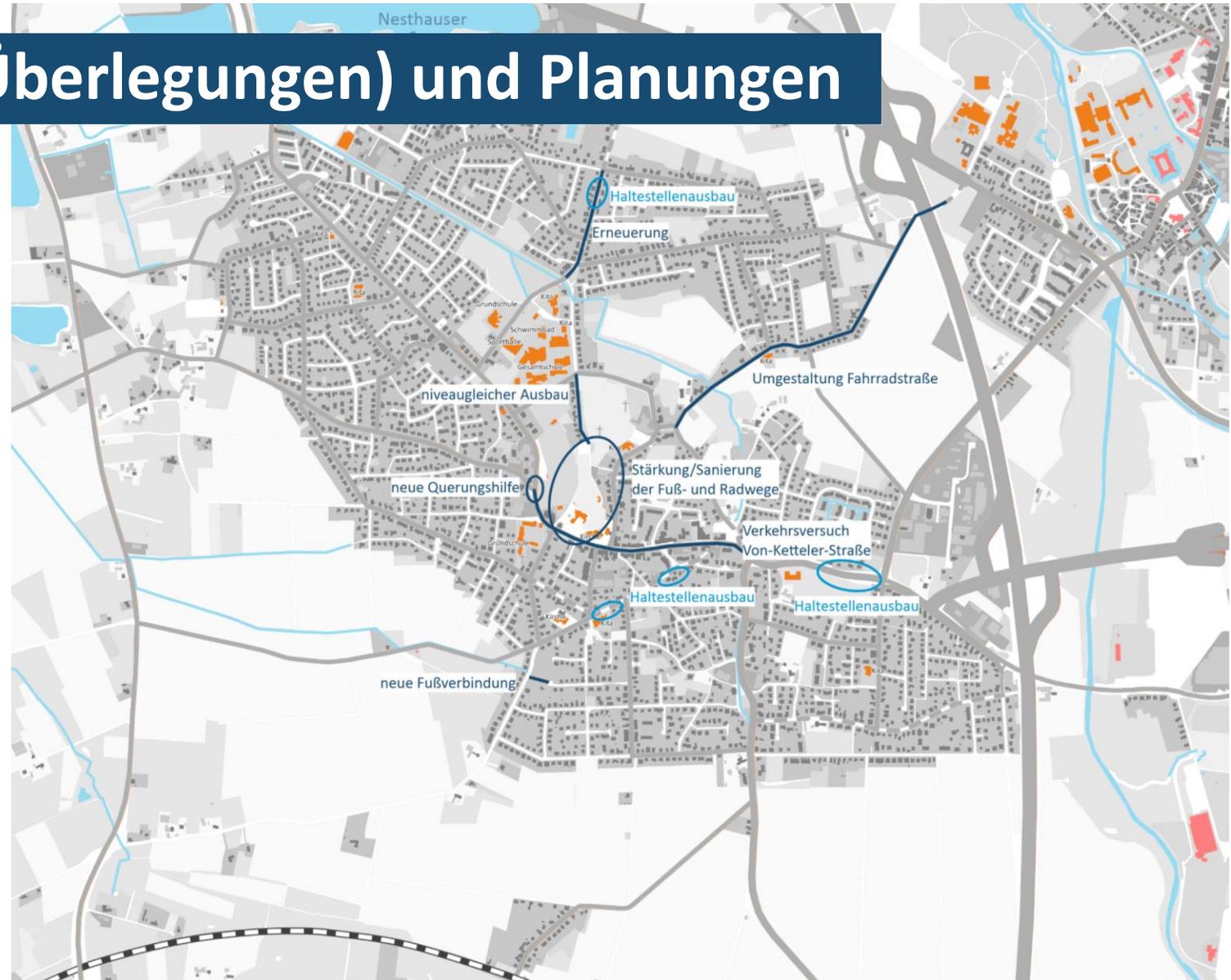
„Vorrang für
Fuß- und
Radverkehr“

„Haltepunkt
Elsen
reaktivieren“

„Sharing
Angebote
einrichten“

Aktuelle Prüfungen (Überlegungen) und Planungen

- Neue Fuß- und Radwegeverbindungen (z. B. um den Friedhof)
- Anpassung von Straßenräumen
- Verkehrsversuch Von-Ketteler-Straße (Tempo 30)



Handlungsansätze

Nahmobilität

- Querungen umgestalten/einrichten
- Freizeitwege ausbauen
- Radwege verbessern
- Fahrradstraßen prüfen und einrichten
- „Modellquartier der Nahmobilität“ einrichten
- Radabstellanlagen ausbauen



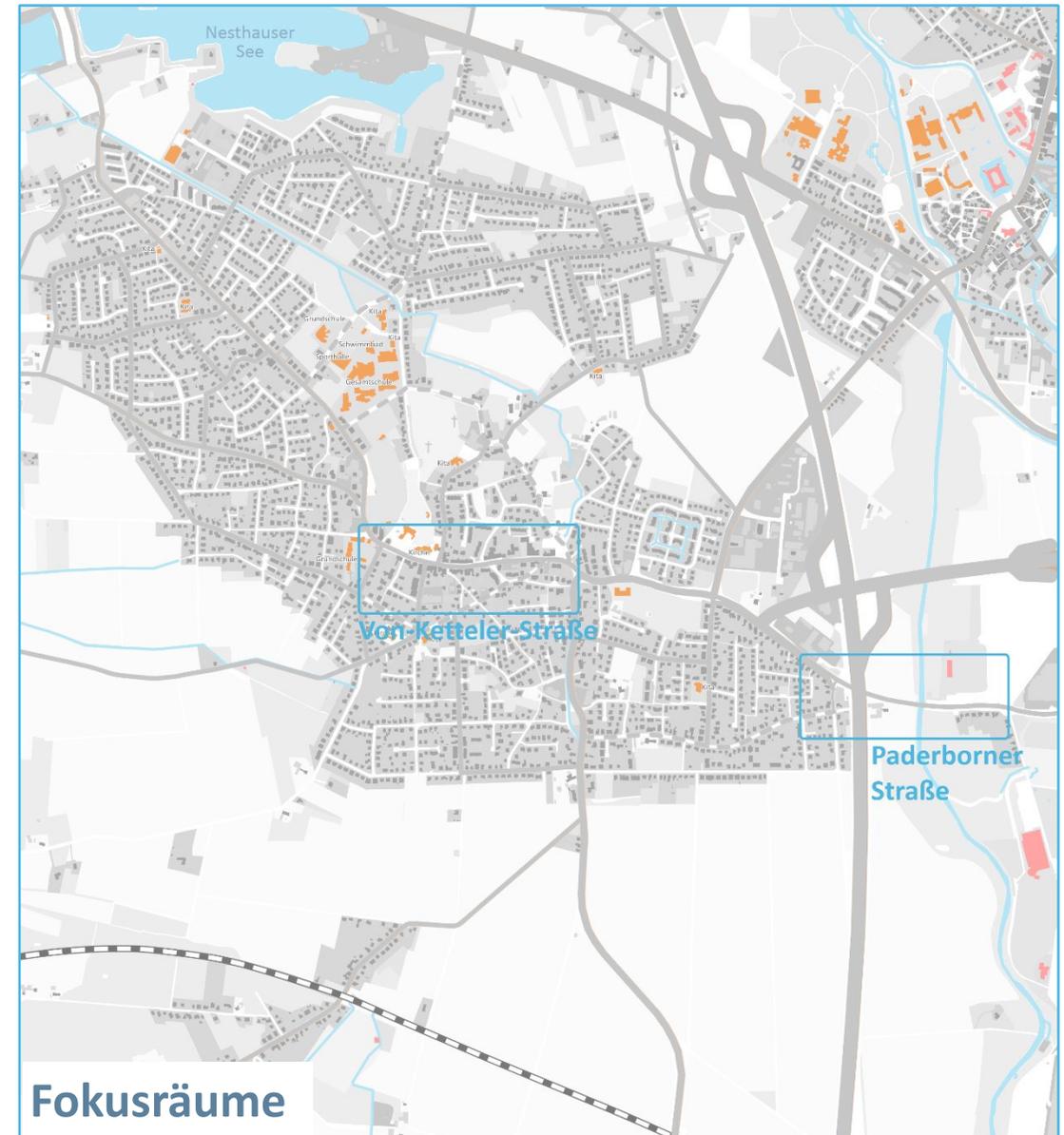
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung
- Reaktivierung Haltepunkt Elsen-Bahnhof



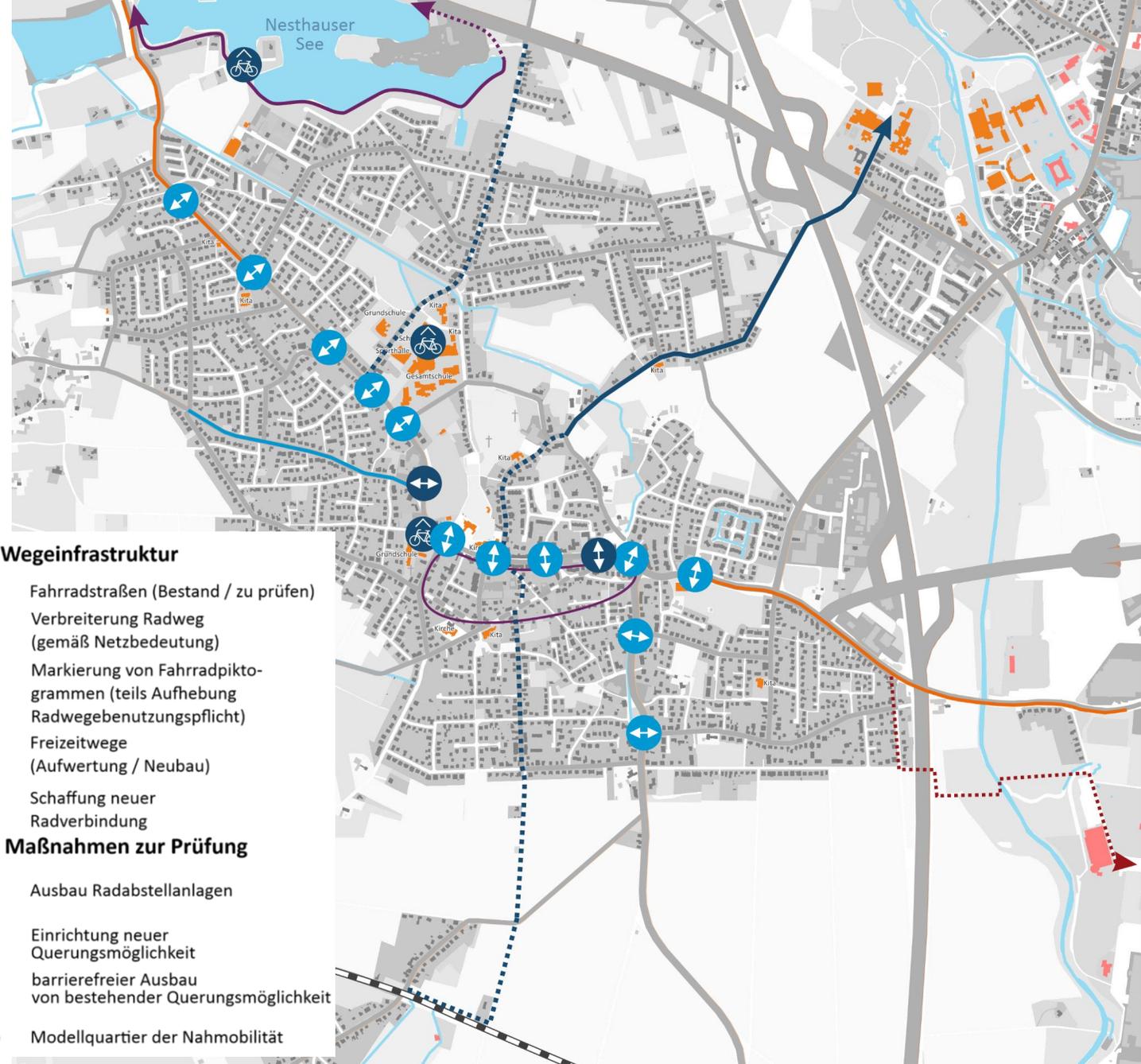
Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Steuerung der Verkehrsstärke



Nahmobilität

- Querungen auf Hauptachsen umgestalten
- Prüfung der Umwandlung einzelner LSA in Zebrastreifen auf der Von-Ketteler-Str.
 - Auswirkung auf ÖPNV beachten
- Barrierefreier Ausbau der Querungen an der Sander Str.
- Weiterer Ausbau Radabstellanlagen siehe Mobilstationen und Ausstattung (vgl. Folie 12 ff.)



Modellquartiere der Nahmobilität

Wozu?

- Quartiere Paderborns aktuell teils stark auf Autoverkehr ausgerichtet
- Ziel: Quartiere stärker auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie Aufenthaltsqualität ausrichten

„Modellquartiere der Nahmobilität“, was heißt das?

- Maßnahmenkoffer mit typischen Maßnahmen
- Verwaltung und Bewohnerschaft erarbeiten gemeinsam Quartierskonzept, in dem die Maßnahmen ausgewählt und verortet werden
- Anhand von Modellquartieren werden Vorgehen und Zusammenarbeit erprobt
- Ausweitung auf weitere Quartiere Paderborns

Beteiligungsbausteine

- Befragungen bzw. Interessensbekundungen durch Quartiersinitiativen / BürgerInnen
- Workshops mit BewohnerInnen zur Maßnahmenentwicklung
- Temporäre Umgestaltung zur Testung von Ansätzen

- Ggf. Haushaltstitel „Quartiersgestaltung“: BewohnerInnen, Quartiersinitiativen können Maßnahmen aus dem Maßnahmenkoffer beantragen (bspw. Bänke, Radabstellanlagen), damit diese im eigenen Quartier umgesetzt werden („kleinteiliger Ansatz“)

Modellquartiere der Nahmobilität

Ein Maßnahmenkoffer typischer Maßnahmen der Nahmobilitätsförderung, eine engagierte Bewohnerschaft und ein Haushaltstitel „Quartiersgestaltung“ ermöglichen die sukzessive und partizipative Umgestaltung der Quartiere Paderborns.

Maßnahmenkoffer

Attraktive Gehwege

- Ausreichend breite, sichere und barrierearme Fußwege („Ordnung d. Gehwegparkens“)
- sichere und barrierearme Knotenpunkte („sichere Knotenpunkte“: taktile Leitelemente, Sichtbeziehungen, Aufpflasterung, Markierungen, modale Filter)
- Regelmäßige und barrierearme Querungsmöglichkeiten (und „vorgezogene Seitenräume“)
- Teils Bevorrechtigung des Fußverkehrs („Gehwegüberfahrten“ und Verkehrsberuhigte Bereiche)

Attraktive Radwegeinfrastruktur

- Je nach Bedeutung im Netz: Fahrradstraßen, Fahrradzone / Mischverkehr
- Abstellmöglichkeiten, Lastenradverleih

Merkmale

- Attraktive Gehwege
- Attraktive Radinfrastruktur
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Geringe Kfz-Belastung

Aufenthaltsqualität

- Sitz- und Spielmöglichkeiten, „Spiel- & Begegnungsabschnitte“
- Begrünung (dauerhaft und temporär)
- Stadtentwicklung: Unterstützung der Nutzungsmischung

Geringe Kfz-Belastung

- Reduziertes, geordnetes Kfz-Parken (Ziel: „Parken verstärkt in den privaten Raum verlagern“)
- Ggf. Quartiersdepots (zentrale Lieferadresse für Pakete, Kiosk, Bäckerei, o.ä.)
- Ggf. temporäre Lieferzonen für KEP-Dienstleister

Modellquartiere der Nahmobilität - Beispiele

Fahrradmodellquartier Alte Neustadt Bremen

- Umbau der Bremer Neustadt zu einem fahrradfreundlichen Quartier
- Umfasste u.a. die Einrichtung von Fahrradstraßen (bis hin zu einer Fahrradzone), Gehwegnasen, Fahrradständern, die Ordnung des Parkens sowie Einrichtung sicherer Querungsmöglichkeiten u.v.m.
- Lokale Initiativen und Einrichtungen unterstützten das Vorhaben
- *weitere Informationen:*
www.bremen.de/fahrradmodellquartier-alte-neustadt

Bespiel- und Besitzbare Stadt Griesheim

- Fokus auf Kinder- und Seniorenmobilität im gesamten Ort
- Ermittlung der Schulwege von Kindern und Freiflächen auf diesen; anschließend Einrichtung von mehrfach nutzbaren Spielgeräten
- Daraufhin wurden wichtige Ziele für Senioren sowie deren Bedürfnisse im Straßenraum ermittelt und die Straßenräume nach Bedarf umgestaltet und möbliert
- In beiden Phasen fand eine ausgiebige Beteiligung der entsprechenden Zielgruppen sowie der weiteren Öffentlichkeit statt
- *weitere Informationen:*
www.bespielbare-stadt.de bzw. www.besitzbare-stadt.de

Kiezblocks / Superblocks

- Konzept zur Verringerung des Durchgangsverkehrs und der Neuverteilung von Flächen in Quartieren bzw. Blocks
- Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch Abbindung von Fahrtbeziehungen, anschließend Umverteilung, Gestaltung und Entsiegelung von Flächen
- Meist „bottom-up“ durch Bewohnende initiiert
- *weitere Informationen:* www.kiezblocks.de

Temporäre Straßenumgestaltung

Wozu?

- Seitenräume weisen teils geringe Aufenthalts- und Wegequalitäten auf, meist als Parkplätze genutzt
- Aufzeigen von alternativen Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten im Straßenraum

Ansatz

- Temporäre Umwandlung von Parkplätzen, gerade im Sommer zu empfehlen („Lebenswerte Straßen“)
- Nutzung von Parklets bspw. für Fahrradstellplätze, Sitzgelegenheiten, Poket-Parks, Außengastronomie etc.
- Insbesondere an der Von-Ketteler-Straße
- Möglichkeit des Ausleihens von Stadtmöbeln beim Zukunftsnetz Mobilität NRW (nachträgliche Evaluation nötig)



Parklets Münster



Handlungsansätze

Nahmobilität

- Querungen umgestalten/einrichten
- Freizeitwege ausbauen
- Radwege verbessern
- Fahrradstraßen prüfen und einrichten
- „Modellquartier der Nahmobilität“ einrichten
- Radabstellanlagen ausbauen



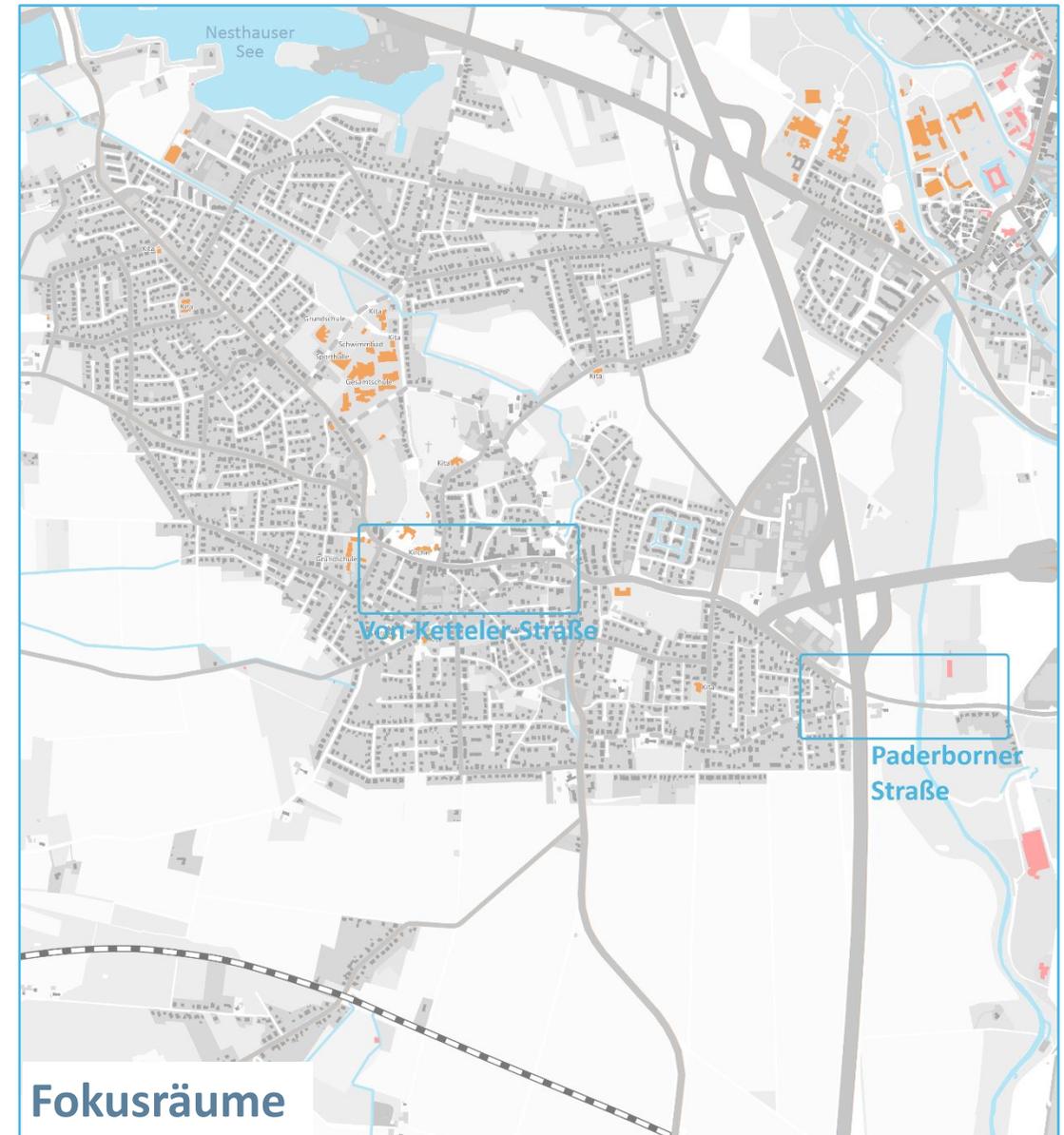
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung
- Reaktivierung Haltepunkt Elsen-Bahnhof



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Steuerung der Verkehrsstärke



Mobilstationen: Kategorien und Ausstattungsmerkmale

L	Bahnhaltepunkt	X	X	X	X	X	(X)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
M	SB-Halte, weitere zentrale Haltestellen	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	(X)	(X)	-	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	-	-
S	Weitere Bushaltestellen	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	-	(X)	-	-	-	-	X	(X)	(X)	-	-	-	-	-	-
XS	Mobilpunkte (ohne ÖV-Anbindung)	X	-	(X)	(X)	(X)	(X)	-	(X)	-	-	-	-	(X)	-	(X)	-	-	-	-	-	-
Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich	Radabstellanlagen (nicht überdacht)													Informationsangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Paketstation	Kiosk/Verkaufsautomat	Gepäckschließfächer	W-Lan	Aufenthaltsraum und WC	Servicepunkt	
	Radabstellanlagen (überdacht)																					
	Fahrradverleihstation																					
	öffentliches Fahrradwerkzeugset																					
	E-Scooterverleih																					
	Lastenradverleih																					
	E-Bike-Lademöglichkeit																					
	Carsharing-Station																					
	Taxi-Stand																					
	P+R-Angebote																					
	Bring- und Holzone																					
	Normalladeinfrastruktur																					
	Motorisierter Verkehr																					
	Weitere Angebote																					
	Ausstattungsmerkmale																					

Aufwertung ÖPNV-Angebot

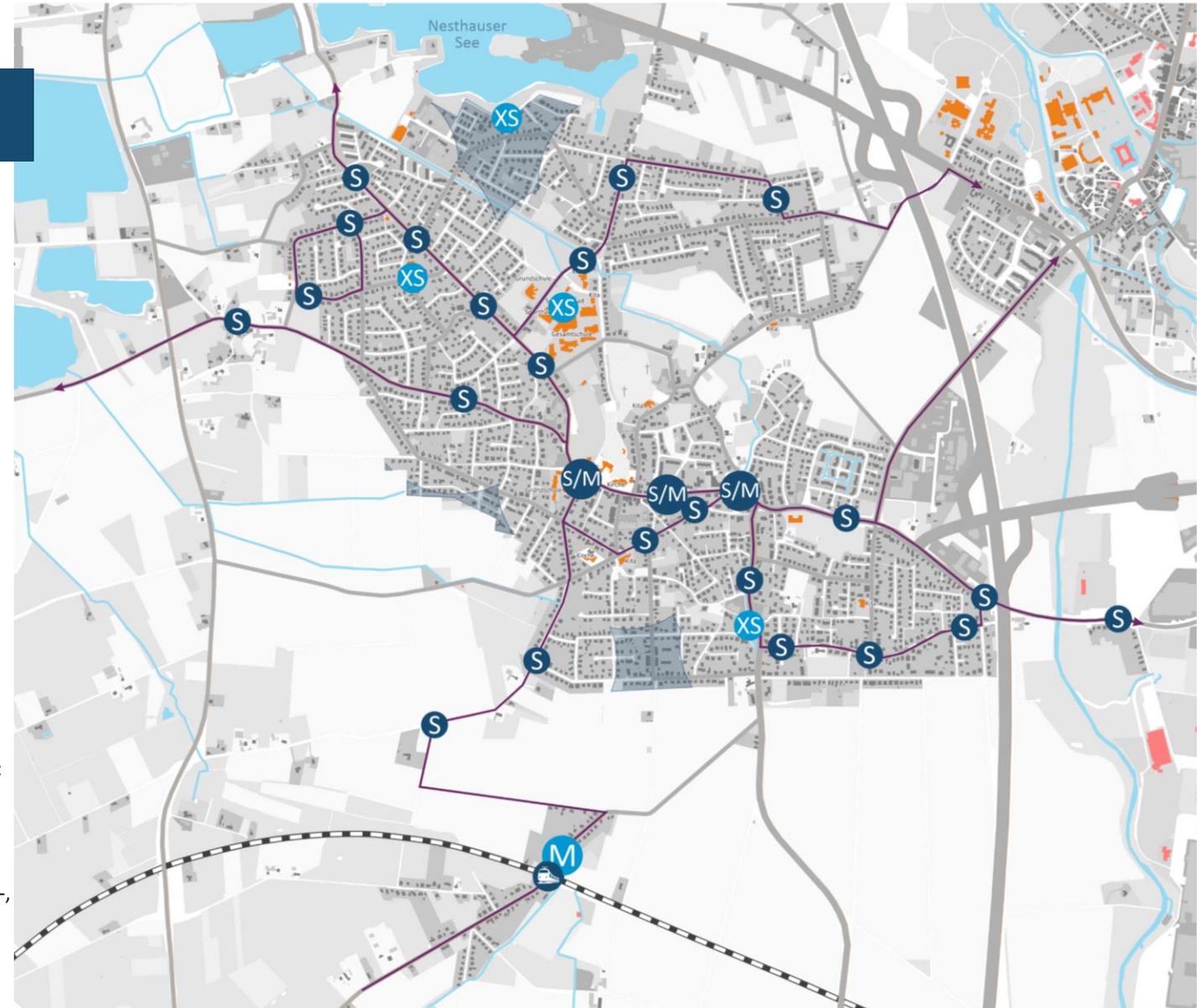
- Reaktivierung Haltepunkt Elsen-Bahnhof
- Optimierung Busanbindung
 - Im Zuge der Weiterentwicklung des städtischen Busangebots sind weitere Verbesserungen vorzunehmen
 - Frühzeitige Anbindung neuer Wohnentwicklungen an den Busverkehr
 - Herstellung von Wendemöglichkeiten

Weiterentwicklung im ÖPNV

- Buslinie
- Erschließungsdefizit
- 🚊 Reaktivierung SPNV-Halt

Einrichtung von Mobilstationen

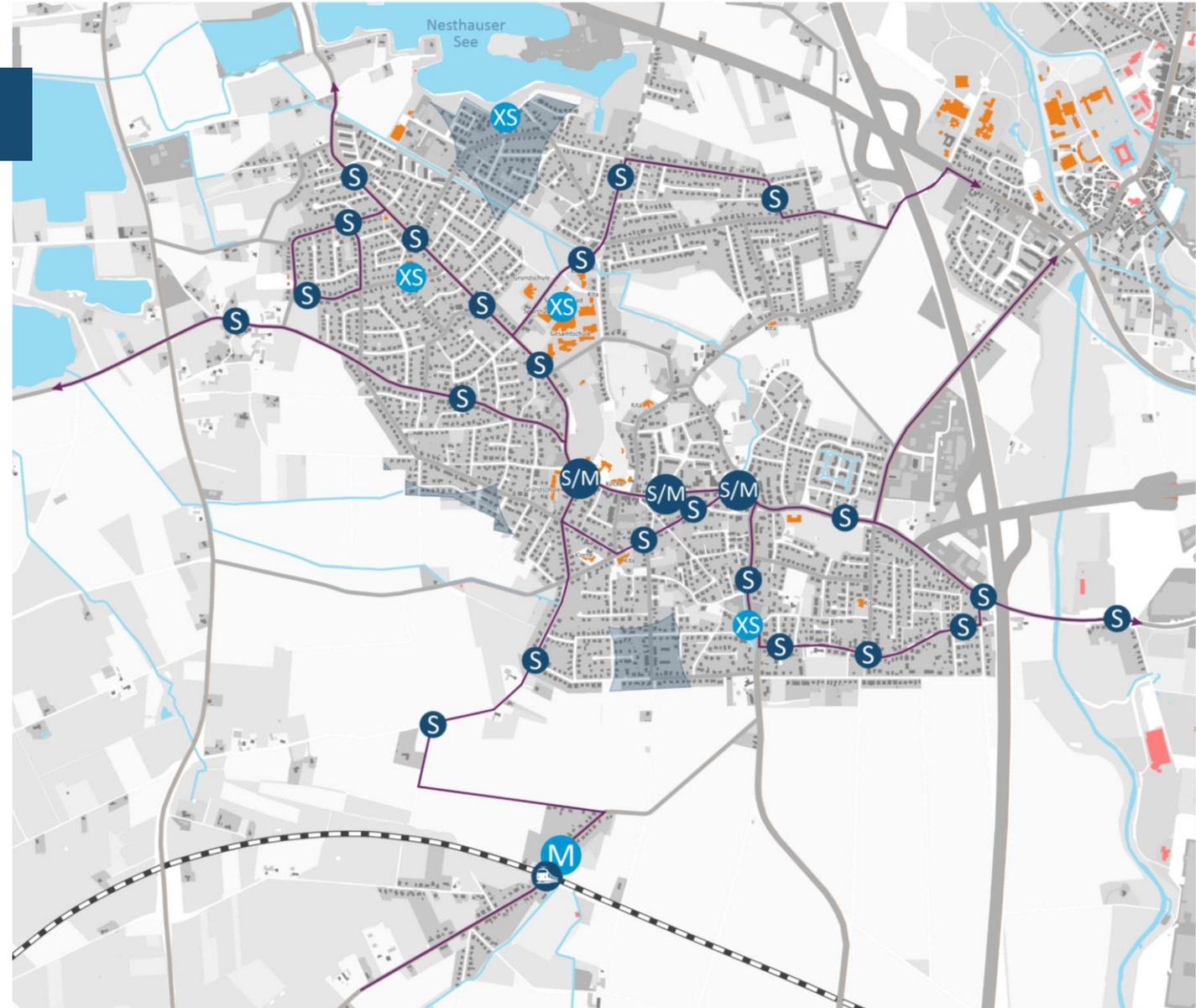
- Farbsymbolik der Mobilstationen:
Aufwertung / Neueinrichtung
- L Große Mobilstation:
Bahnhaltdepunkte
- M Mittlere Mobilstation: Schnellbus-,
weitere zentrale Bushaltestellen
- S Kleine Mobilstation:
Weitere Bushaltestellen
- XS Mobilpunkt:
ohne Bus- oder Bahnanbindung



Aufwertung ÖPNV-Angebot

- **Einrichtung von Mobilstationen**

- M** Verwaltungsnebenstelle (vgl. Folie 24f.)
- M** Elsen Bahnhof
- XS** Alisobad/Gesamtschule
Kita Elser Heide
Wewerstraße Discounter
Nesthauser See



Einsatzbereiche von XS / Mobilpunkten

Welche Quartiere eignen sich besonders für Mobilpunkte?

- Quartiere mit hoher Bevölkerungsdichte
- Quartiere mit Defiziten in der Busanbindung

Wo im Quartier sollten Mobilpunkte eingerichtet werden?

- Umfeld wichtiger Ziele im Quartier: Kindergarten, Spielplatz, ...
- Auf bestehenden Parkplätzen im öffentlichen Raum / Seitenraum
- An Sammelgaragen /-parkplätzen ggf. in Kooperation mit Immobiliengesellschaften



Mobilpunkte XS (ohne ÖV-Anbindung)	x	-	(x)	(x)	(x)	(x)	-	(x)	-	-	-	-	(x)	-	(x)	-	-	-	-	-
Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radabstellanlagen (überdacht)	Fahrradverleihstation	öffentliches Fahrradwerkzeugset	E-Scooterverleih	Lastenradverleih	E-Bike-Lademöglichkeit	Carsharing-Station	Taxi-Stand	P+R-Angebote	Bring- und Holzone	Normalladeinfrastruktur	Informationsangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Paketstation	Kiosk/Verkaufsautomat	Gepäckschließfächer	W-Lan	Aufenthaltsraum und WC	Servicepunkt
	Radverkehr							Motorisierter Verkehr					Weitere Angebote							
	Ausstattungsmerkmale																			

Handlungsansätze

Nahmobilität

- Querungen umgestalten/einrichten
- Freizeitwege ausbauen
- Radwege verbessern
- Fahrradstraßen prüfen und einrichten
- „Modellquartier der Nahmobilität“ einrichten
- Radabstellanlagen ausbauen



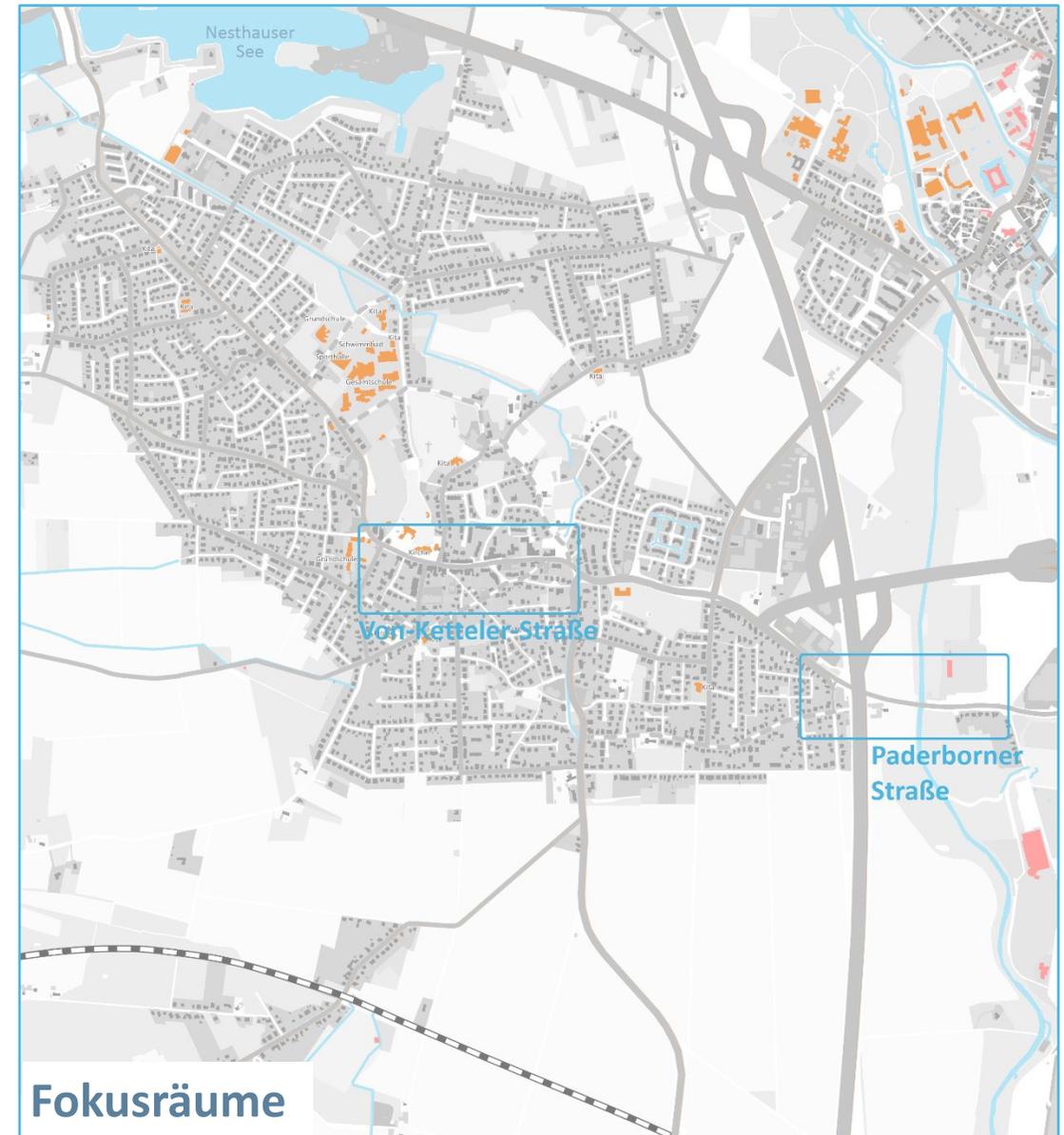
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung
- Reaktivierung Haltepunkt Elsen-Bahnhof



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Steuerung der Verkehrsstärke



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

Punktuelle Maßnahmen



Umgestaltung von Ortseingängen



Umgestaltung von Ortseingängen, i.V.m Optimierung der Querung für den Radverkehr



Dosierung der Verkehrsstärke durch LSA

Weitere Maßnahmen



Weitere Prüfung Tempolimit: Symbolik Bestand/ Änderung



Tempo 70, oder höher



Tempo 50



Tempo 30



Umgestaltung von Ortseingängen

Wozu

- Identitätsstiftende Gestaltung von Ortseingängen
- Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Aufmerksamkeit für verstärkt aufkommenden Fuß- und Radverkehr

Mögliche Ansätze

- Verschwenkung der Fahrbahn
- Mittelinseln / Querungshilfen
- Wechsel der Radführungsform: außerorts Seitenraum, innerorts Fahrbahnführung
- Stadtteilspezifische, identitätsstiftende Gestaltungselemente

Punktuelle Maßnahmen



Umgestaltung von Ortseingängen

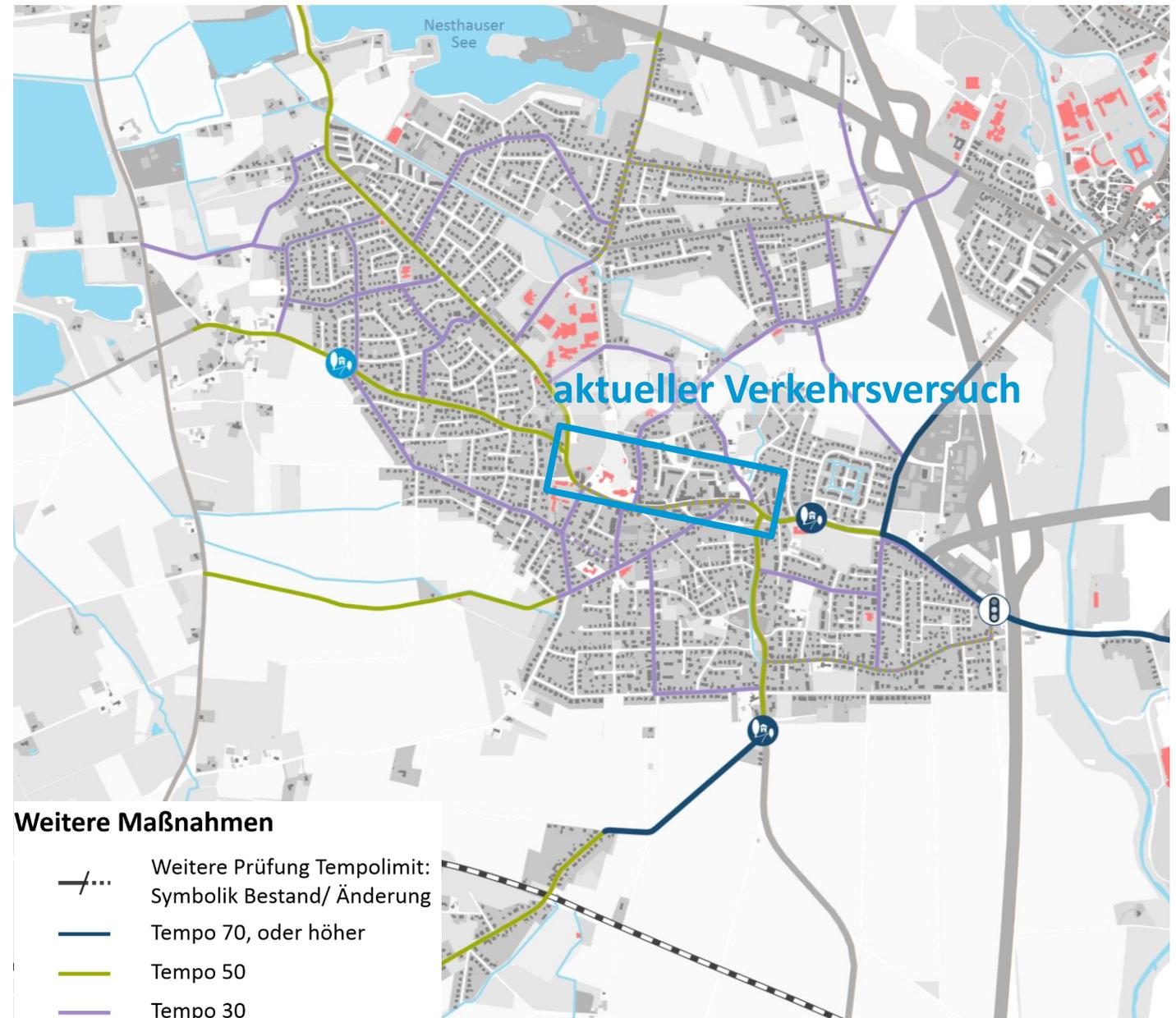


Umgestaltung von Ortseingängen, i.V.m. Optimierung der Querung für den Radverkehr



Stadtverträgliche Geschwindigkeiten

- **Prüfung Tempo 30**
 - Ostallee, Mittelweg, Nesthauser Straße
- **Verkehrsversuch Von-Ketteler-Straße**
 - Tempo 30 in der Zeit von 7-19 Uhr
 - Zw. Gesselner Straße und Wewerstraße
 - Grund dafür ist Unfallhäufungslinie
 - Laufzeit 1 Jahr (Dez. 23 - Dez. 24)



Gestaltungsoptionen

Fokusräume

Handlungsansätze

Nahmobilität

- Querungen umgestalten/einrichten
- Freizeitwege ausbauen
- Radwege verbessern
- Fahrradstraßen prüfen und einrichten
- „Modellquartier der Nahmobilität“ einrichten
- Radabstellanlagen ausbauen



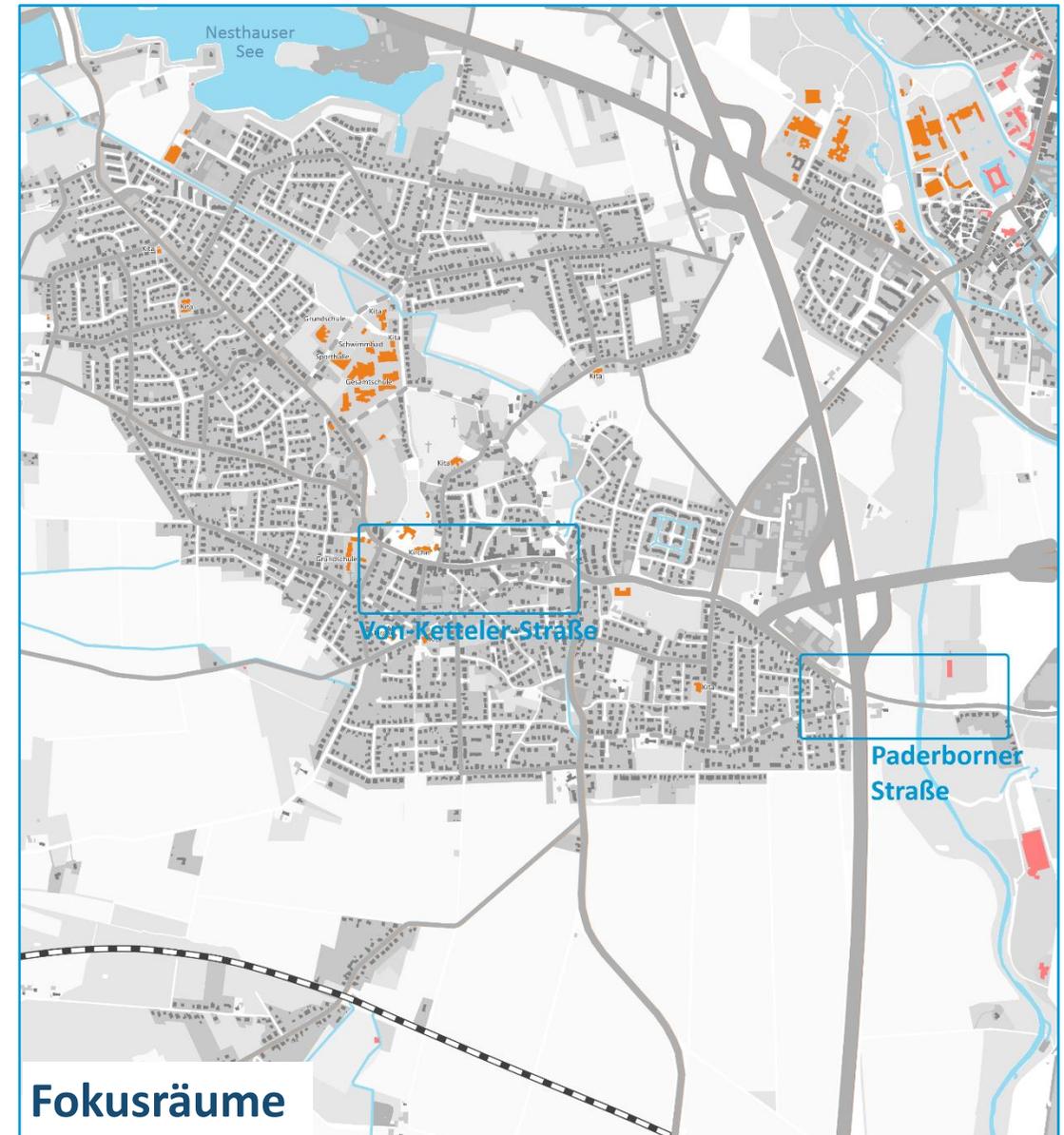
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung
- Reaktivierung Haltepunkt Elsen-Bahnhof



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Steuerung der Verkehrsstärke



Fokusräume

Von-Ketteler-Straße

Ziele

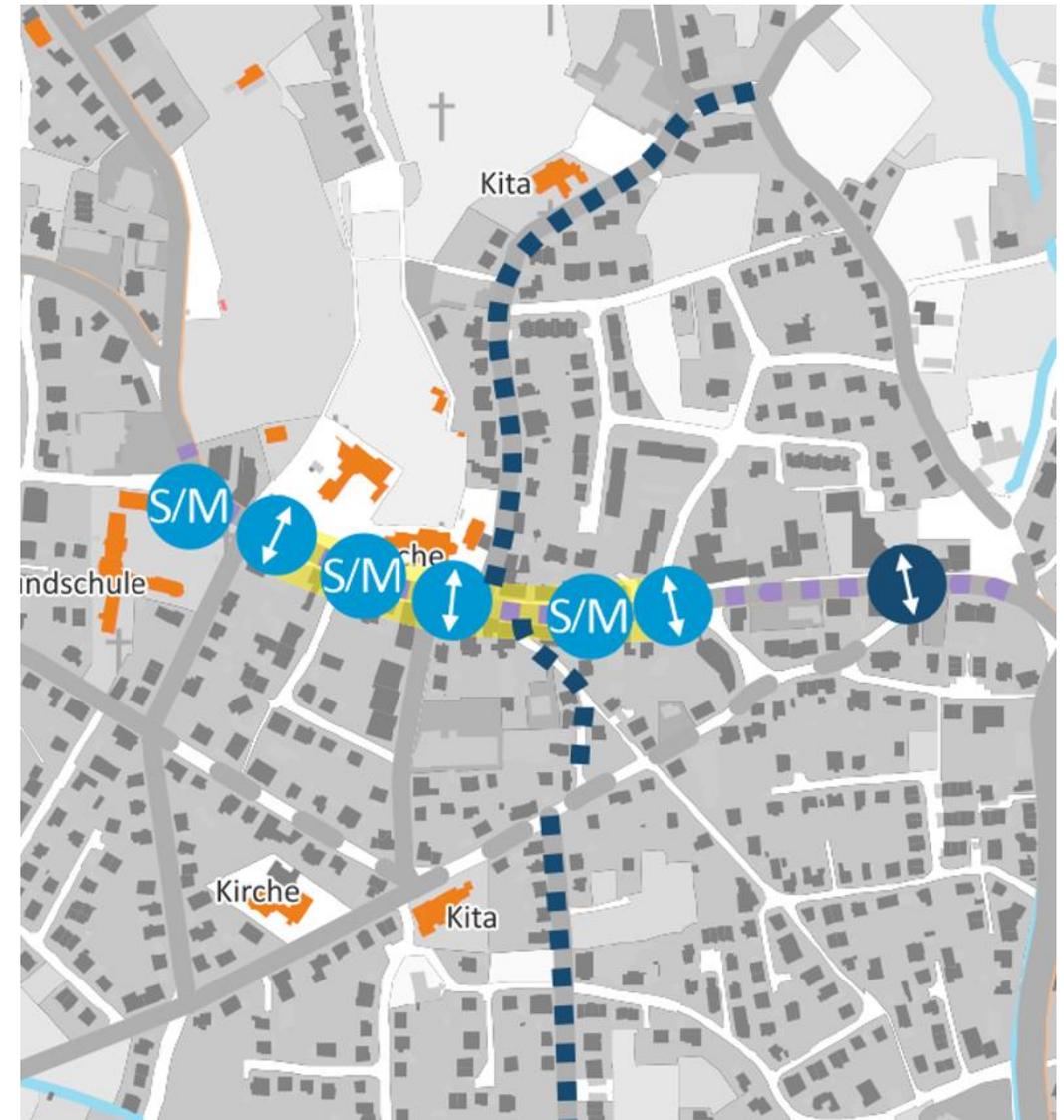
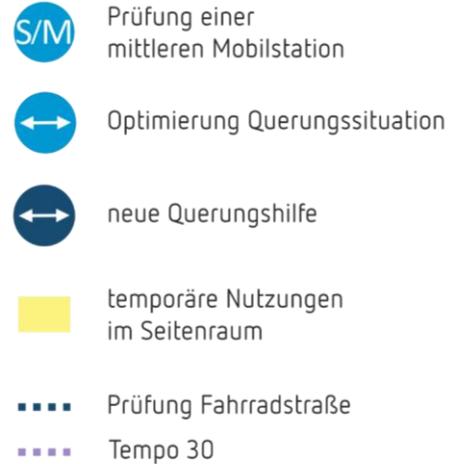
- Stärkung Aufenthaltsqualität
- Betonung Zentrumscharakter
- Qualitätsoffensive Umweltverbund

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Stadtteilzentrum (weitere Zentren)
- Fußverkehr: Hauptbereich
- Radverkehr: überörtliche und gesamtstädt. Verbindungen
- ÖPNV: gesamtstädtische Verbindungen
- Kfz-Verkehr: örtliche und weitere Verbindungen

Ansätze

- Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30)
- Einfachere Querungen
- Einrichtung Mobilstation (vgl. Folie 24f.)



Von-Ketteler-Straße

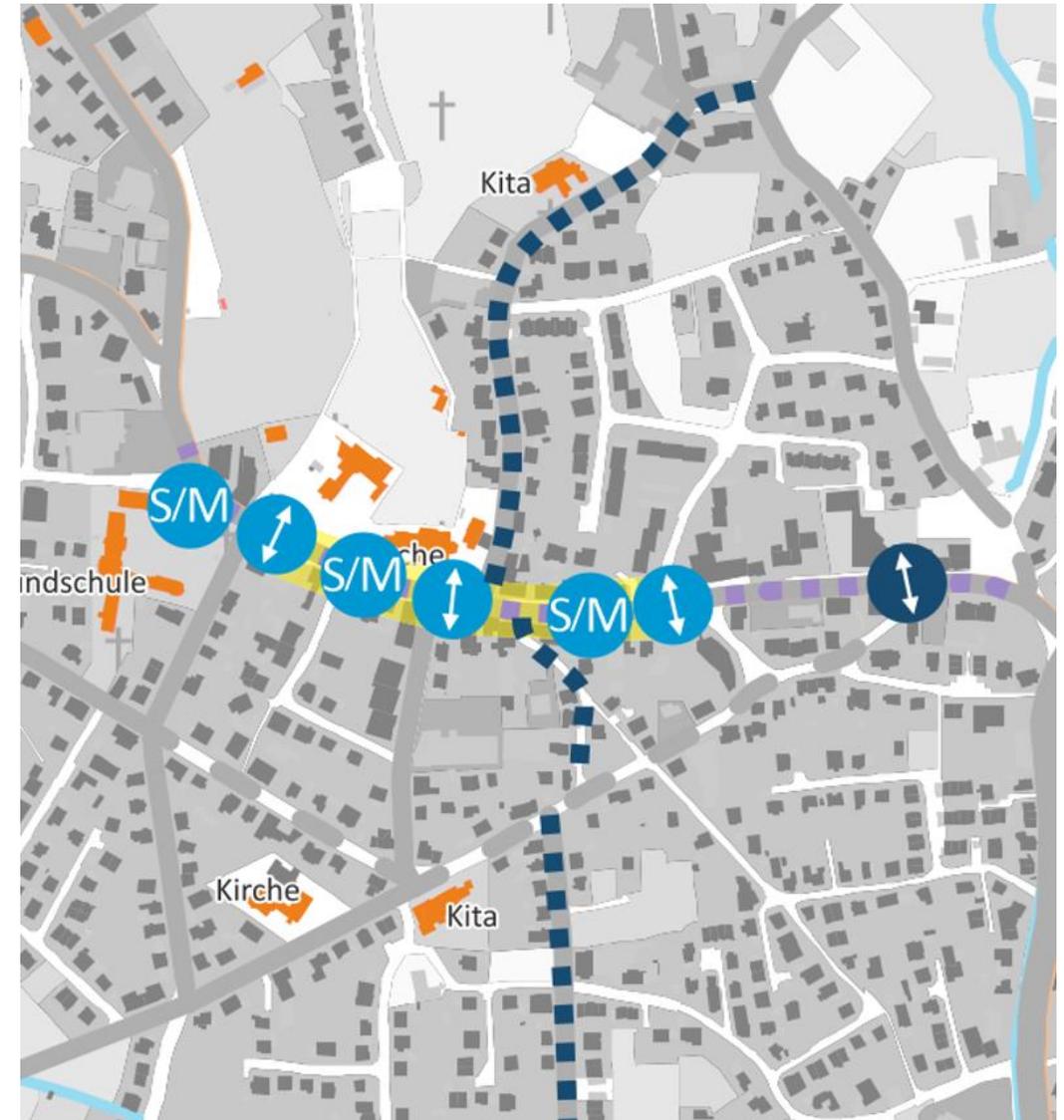
Ziele

- Stärkung Aufenthaltsqualität
- Betonung Zentrumscharakter
- Qualitätsoffensive Umweltverbund

Ansätze

- Geschwindigkeitsreduzierung (Tempo 30)
→ Ergebnisse des laufenden Verkehrsversuchs einbringen
- Einfachere Querungen
 - Einzelne LSA in FGÜ umwandeln
 - Neue Querungshilfe Höhe Schrieweshof
- Einrichtung Mobilstation (Auswahl einer der Standorte)
- Temporäre Nutzungen im Seitenraum (vgl. Folie 10)

-  Prüfung einer mittleren Mobilstation
-  Optimierung Querungssituation
-  neue Querungshilfe
-  temporäre Nutzungen im Seitenraum
-  Prüfung Fahrradstraße
-  Tempo 30



Verortung Mobilstation

Standort	Vorteile	Nachteile
Verwaltungs- nebenstelle	<ul style="list-style-type: none"> • Fläche verfügbar (Parkplatz) • Öfftl. Grund 	<ul style="list-style-type: none"> • Entfernung zum Zentrum • Regionalbushalt ist ca. 400m entfernt
Kirche St. Dionysius	<ul style="list-style-type: none"> • Zentral im Ort 	<ul style="list-style-type: none"> • Ggf. Flächenkonflikt mit Kirche • Umbau des Seitenraums notwendig
Hst. Von- Ketteler-Str.	<ul style="list-style-type: none"> • Regionalbushalt • Zentral im Ort 	<ul style="list-style-type: none"> • Verlust von (Kurzzeit-) Stellplätzen • (Eigentumsverhältnisse klären)



Verwaltungsnebenstelle



Kirche St. Dionysius



Hst. Von-Ketteler-Str.

Verortung Mobilstation

- Empfehlung für Standort an der Verwaltungsnebenstelle
 - Fläche vorhanden (Parkplatz Verwaltungsnebenstelle)
 - Öffentlicher Grund und damit direkter städtischer Zugriff
 - unmittelbare Nähe zur PaderSprinter Bushaltestelle ‚Elsen Schule‘
- Standort liegt jedoch am Rande des Stadtteilzentrums
- Prüfung ob Regionalbushalt zur besseren ÖPNV-Anbindung in unmittelbarer Nähe möglich ist



Standort	Vorteile	Nachteile
Verwaltungsnebenstelle	<ul style="list-style-type: none">• Fläche verfügbar (Parkplatz)• Öfftl. Grund• Unmittelbare Nähe zur PaderSprinter Bushaltestelle	<ul style="list-style-type: none">• Entfernung zum Zentrum• Regionalbus ist ca. 400m entfernt

Paderborner Str.

- **Ziel: Begrenzung der Verkehrsstärken im Ortskern**
- **Idee: Installation einer Dosieranlage**
 - Knoten Paderborner Str./Am Almerfeld
 - Zu verkehrlichen Stoßzeiten wird aus Ri. Osten nur eine bestimmte, für den Ortskern verträgliche Menge an Verkehr eingelassen
 - Zeitraum der Dosierung nur in den Spitzenzeiten (v.a. morgens und nachmittags), im restlichen Tagesverlauf ausgeschaltet
 - Das „Zuviel“ an Verkehr wird auf freier Strecke gestaut und nicht im Ortskern (rd. 400m Aufstellfläche zum nächstgelegenen Knotenpunkt)
 - Dadurch wird der Verkehrsfluss aus Richtung Paderborn, also die in Elsen einfahrenden Kfz, nach Bedarf reguliert
 - Nach Passieren der „Dosieranlage“ störungsarme Weiterfahrt



Paderborner Str.

- Ziel: Begrenzung der Verkehrsstärken im Ortskern
- Idee: Installation einer Dosieranlage
 - Durch die Umwandlung des mittleren Fahrstreifens (dann ein Fahrstreifen pro Richtung) in eine Busspur keine Verlustzeit für den ÖPNV
- Detailuntersuchung/-konzeption erforderlich, um u.a.
 - ... Koordinierung mit weiteren Achsen sicherzustellen (z.B. B1)
 - ... zu erwartende Rückstaulängen präziser abzuschätzen
 - ... mögliche Verlagerungseffekte zu eruieren und ggf. Nachjustierungen vornehmen
 - ... konkrete Maßnahmen (Verortung, Intensität/Ausprägung) auszuarbeiten
 - ... aktuelle und zukünftige Belastungszahlen zu prüfen



Übersicht Handlungsempfehlungen - Umsetzungshorizont

	Maßnahme	Umsetzungshorizont
Nahmobilität	Querungen umgestalten/einrichten	kurz- / mittelfristig
	Radabstellanlagen ausbauen	kurzfristig
	Temporäre Straßenraumgestaltung	kurzfristig
	Fahrradstraßen prüfen und einrichten	kurz- / mittelfristig
	Freizeitwege ausbauen	mittelfristig
	Radwege verbessern	mittelfristig
	„Modellquartier der Nahmobilität“ einrichten	mittelfristig
ÖPNV	Einrichtung von Mobilstationen	kurz- / mittelfristig
	Reaktivierung Haltepunkt Elsen-Bahnhof	langfristig
	Optimierung Busanbindung	Daueraufgabe
KFZ	Umgestaltung von Ortseingängen	mittelfristig
	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten	Daueraufgabe
Fokusräume	Weiterentwicklung Zentrum	kurz- / mittelfristig
	Mobilstation Von-Ketteler-Straße	kurzfristig
	Begrenzung der Verkehrsstärken im Ortskern (Dosieranlage)	langfristig

Beginn der Umsetzung	
kurzfristig	1 bis 3 Jahre
mittelfristig	3 bis 8 Jahre
langfristig	8+ Jahre
Daueraufgabe	dauerhafte Prüfung, z.B. bei Neuplanungen

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

	Maßnahme	Verortung
Nahmobilität	Querungen umgestalten	<ul style="list-style-type: none"> Sander Straße Von-Ketteler-Straße Paderborner Straße Wewerstraße
	Neue Querungen einrichten	<ul style="list-style-type: none"> Sander Straße Höhe Gesselner Straße (erfolgt in Q4 2024) Von-Ketteler-Straße Höhe Schrieweshof
	Ausbau Radabstellanlagen	<ul style="list-style-type: none"> Verwaltungsnebenstelle Alisobad/Gesamtschule Nesthauser See
	Temporäre Straßenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> Von-Ketteler-Straße
	Fahrradstraßen prüfen und einrichten	<ul style="list-style-type: none"> Germanenstraße (Verlängerung Römerstraße) Antoniusstraße/Elser Kirchstraße Nesthauser Straße
	Freizeitwege ausbauen	<ul style="list-style-type: none"> Nesthauser See
	Radwege verbessern	<ul style="list-style-type: none"> Paderborner Straße Sander Straße Gesselner Straße
	„Modellquartier der Nahmobilität“ einrichten	<ul style="list-style-type: none"> Zentrumsbereich Elsen (zw. Von-Ketteler-Str., Urbanstr., Josefstr. und Simonstr.)

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

	Maßnahme	Verortung
ÖPNV	Einrichtung von Mobilstationen	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsnebenstelle (M) • Elsen Bahnhof (M) • Alisobad / Gesamtschule (XS) • Kita Elser Heide (XS) • Wewerstraße Discounter (XS) • Nesthauser See (XS)
	Reaktivierung Haltepunkt Elsen-Bahnhof	<ul style="list-style-type: none"> • Elsen Bahnhof
	Optimierung Busanbindung	<ul style="list-style-type: none"> • Mühlenteichstraße • Von-Eichendorff-Straße
KFZ	Umgestaltung von Ortseingängen	<ul style="list-style-type: none"> • Gesselner Straße • Wewerstraße • Paderborner Straße
	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • Von-Ketteler-Straße (Tempo 30) • Ostallee (Tempo 30) • Mittelweg (Tempo 30) • Nesthauser Straße (Fahrradstraße)
Fokusräume	Weiterentwicklung Zentrum	<ul style="list-style-type: none"> • Von-Ketteler-Straße
	Mobilstation Von-Ketteler-Straße	<ul style="list-style-type: none"> • Verwaltungsnebenstelle
	Begrenzung der Verkehrsstärken im Ortskern (Dosieranlage)	<ul style="list-style-type: none"> • Knoten Paderborner Straße / Am Almerfeld

www.planersocietaet.de

**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit.**

Planersocietät

Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund

Fon 02 31 / 99 99 70-0

info@planersocietaet.de

Kontakt

Dipl.-Ing. Christian Bexen

Fon 0231 / 99 99 70-0

bexen@planersocietaet.de