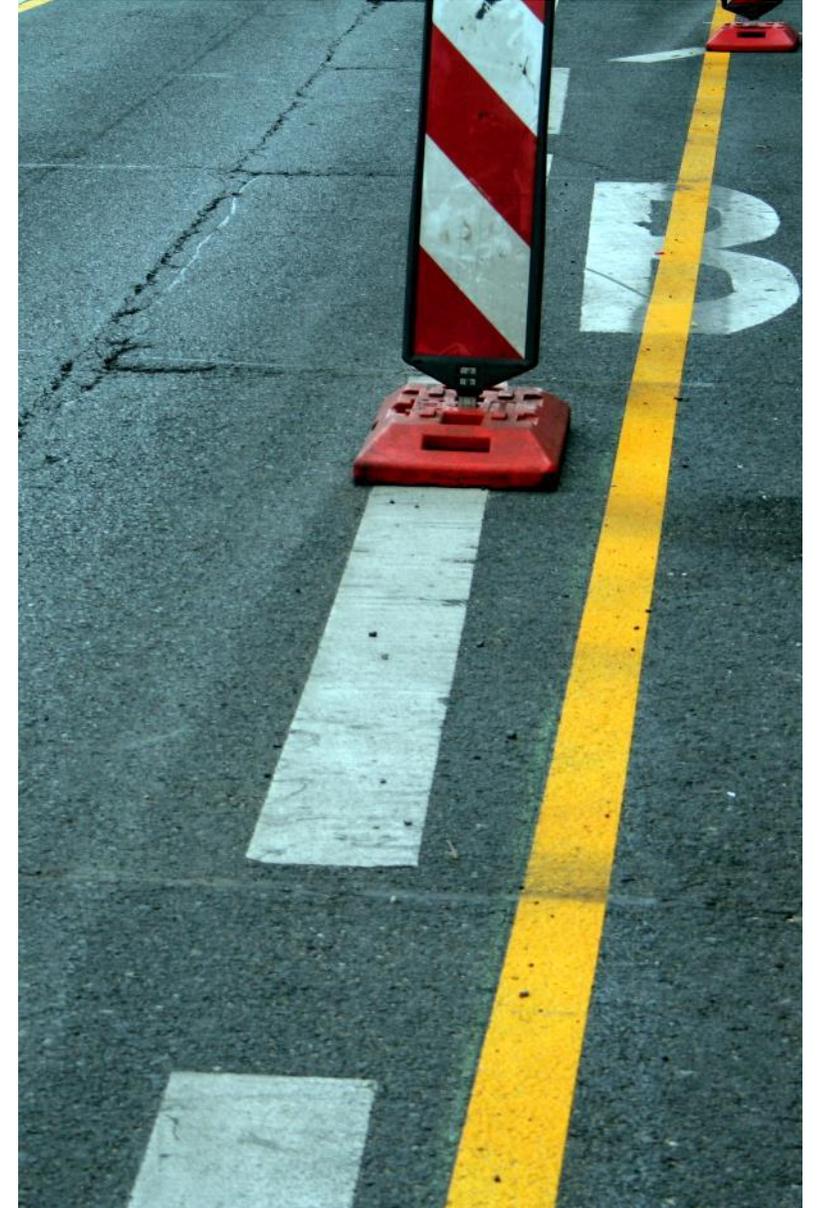




Stadt Paderborn

Stadtteilverkehrskonzept Schloß Neuhaus

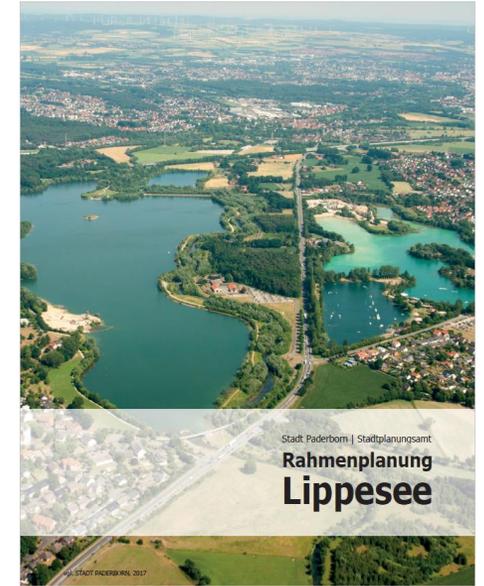
- **Wichtige Grundlagen**
- **Aktuelle Planungen**
- **Handlungsansätze**
 - Nahmobilität
 - ÖPNV
 - Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung
 - Fokusräume



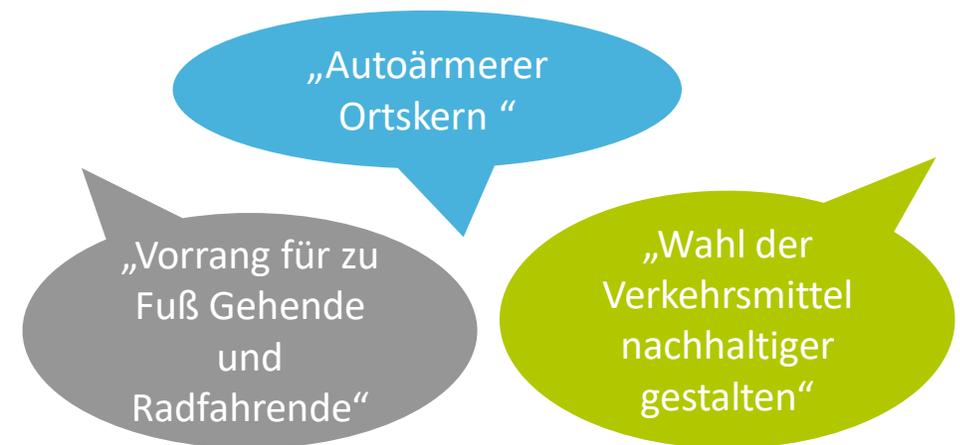
Wichtige Grundlagen

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

Wichtige Planungen

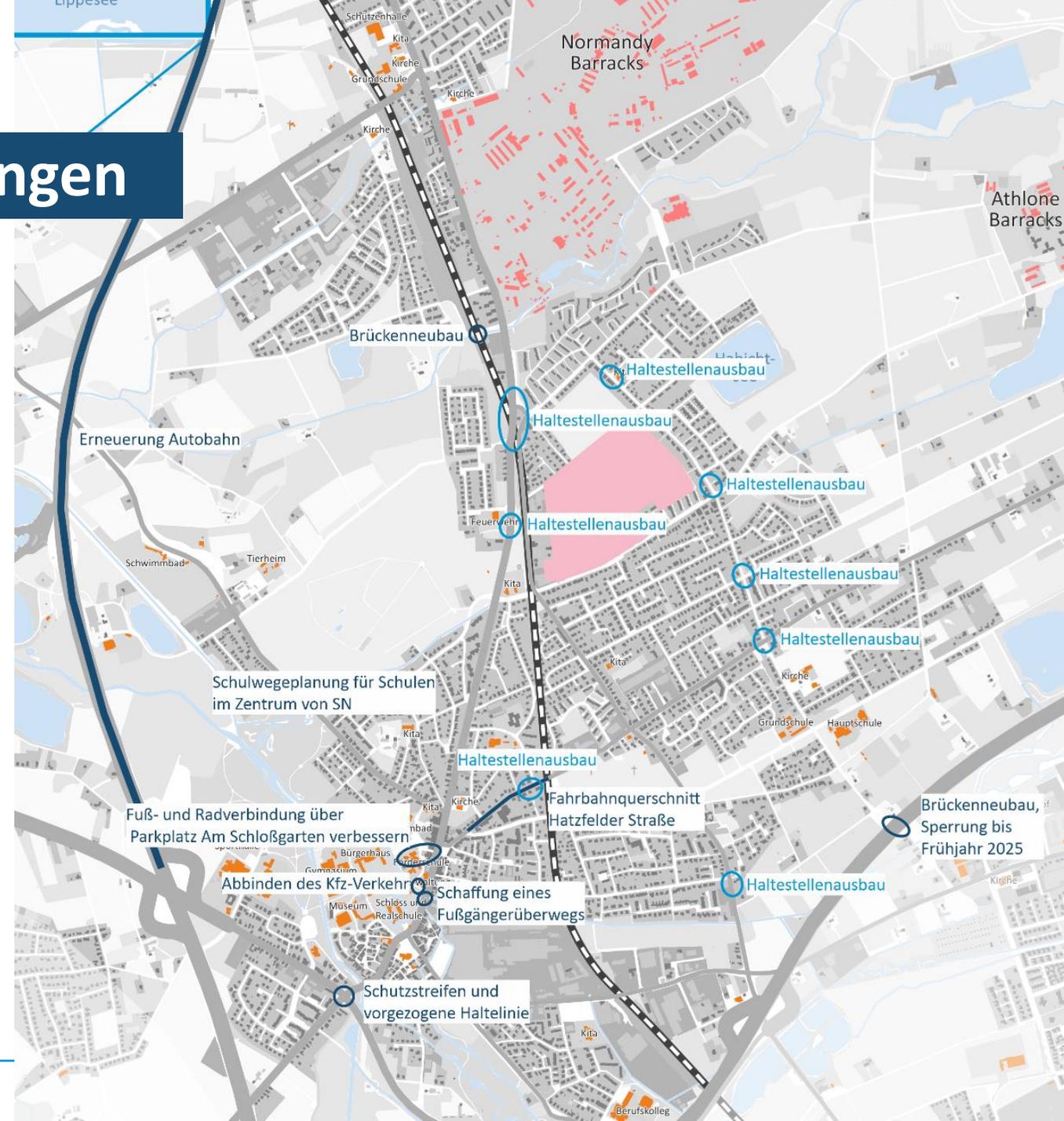


Aus der Beteiligung



Aktuelle Prüfungen und Planungen

- **Neubau der Thune-Brücke sowie Erneuerung der Autobahn als größere verkehrsbeeinflussende Planungen/Baustellen in naher Zukunft**
- **Vereinzelt Maßnahmen im Zentrum von Schloß Neuhaus (z.B. aus ISEK und Masterplan Flusslandschaft Pader II)**
- **Neuaufteilung des Fahrbahnquerschnitts an der Hatzfelder Straße**
- **Barrierefreier Haltestellenausbau im Stadtteil**



Handlungsansätze

Nahmobilität

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



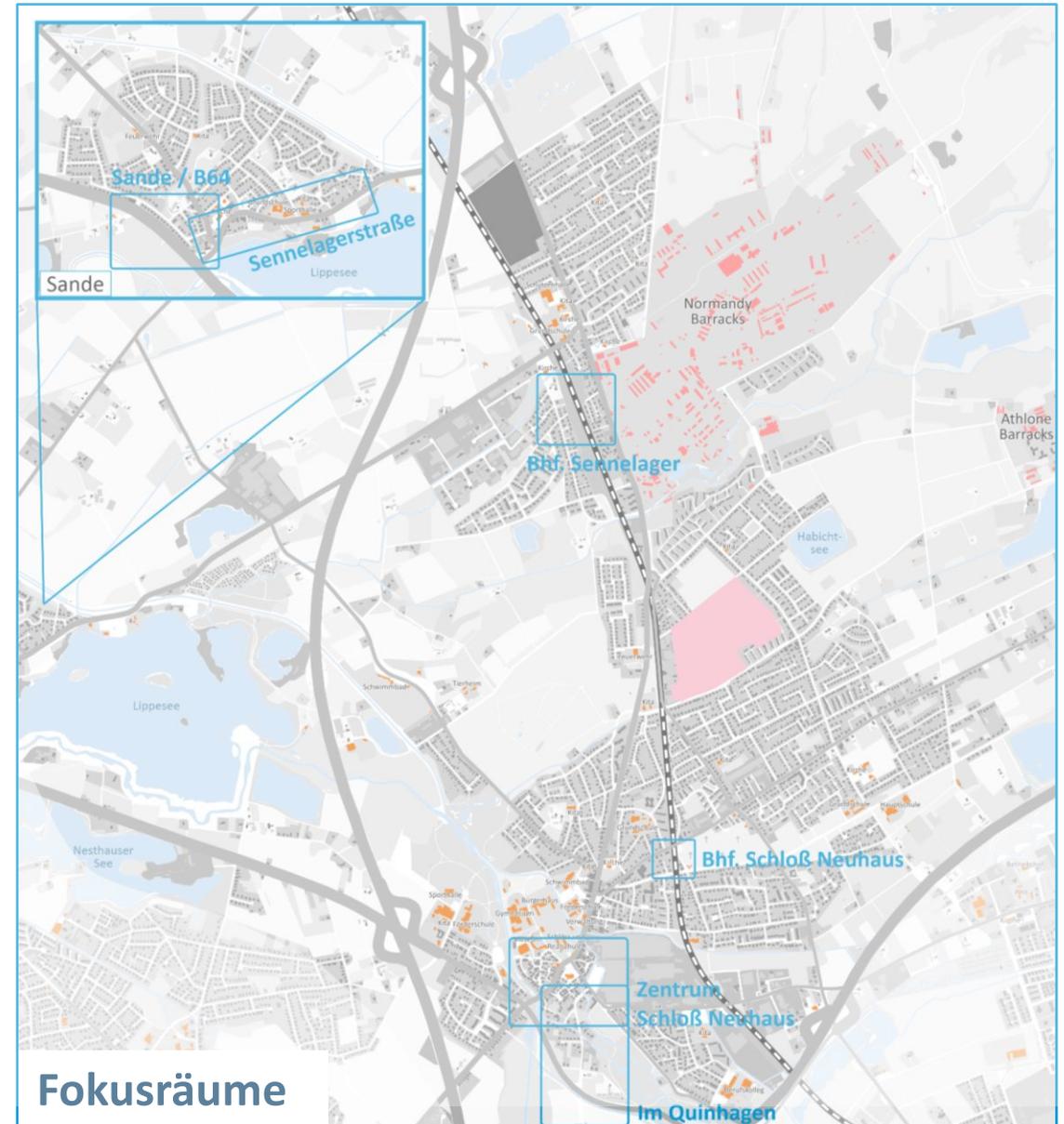
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Anpassung von Knotenpunkten



Nahmobilität

- **Vorzugstrasse Radroute Delbrück-Schloß Neuhaus-Paderborn**
- **Aufwertung der Freizeitwege und Ausbau von Radabstellanlagen am Lippesee**
- **Querungen von Hauptachsen umgestalten**

Ausbau Wegeinfrastruktur

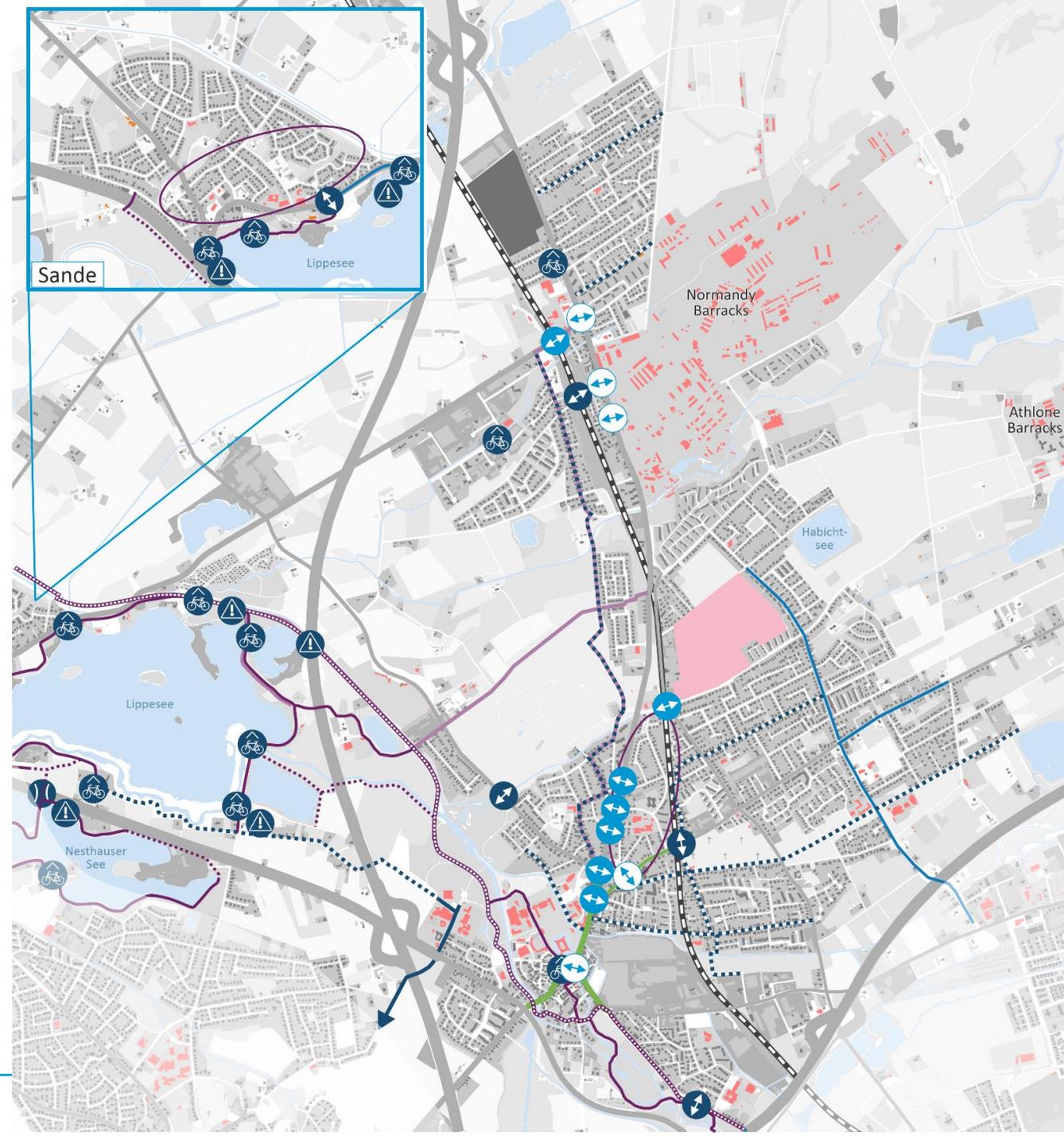
-  Fahrradstraßen (Bestand / zu prüfen)
-  Aufnahme in / Herausnahme aus Radwegweisung
-  Markierung von Fahrradpiktogrammen (teils Aufhebung Radwegebenutzungspflicht)
-  Freizeitwege (Aufwertung / Neubau)
-  Vorzugstrasse Radroute Delbrück-Schloß Neuhaus-Paderborn

Umbau Straßenraum

-  Modellquartier der Nahmobilität
-  Stärkung Aufenthaltsqualität

Weitere Maßnahmen zur Prüfung

-  Aufwertung Unter-/Überführung
-  Ausbau Radabstellanlagen
-  Einrichtung/ barrierefreier Ausbau/ bestehende, barrierefreie Querungsmöglichkeit
-  Abbau von Gefahrenstellen



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 alternativer Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten im Straßenraum und Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds schaffen

Ansatz

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

Einsatzbereiche

- Parkstände im Seitenraum auf Straßen mit gewissen Fuß- und Radverkehrsaufkommen, opt. frequenzbringende Erdgeschoßzonen
- Insbesondere in den Stadtteilzentren Sande, Sennelager, Schloß Neuhaus zu empfehlen:
 - Bspw. Bielefelder Straße Bereich Hatzfelder Platz



Parklets Münster



Handlungsansätze

Nahmobilität

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



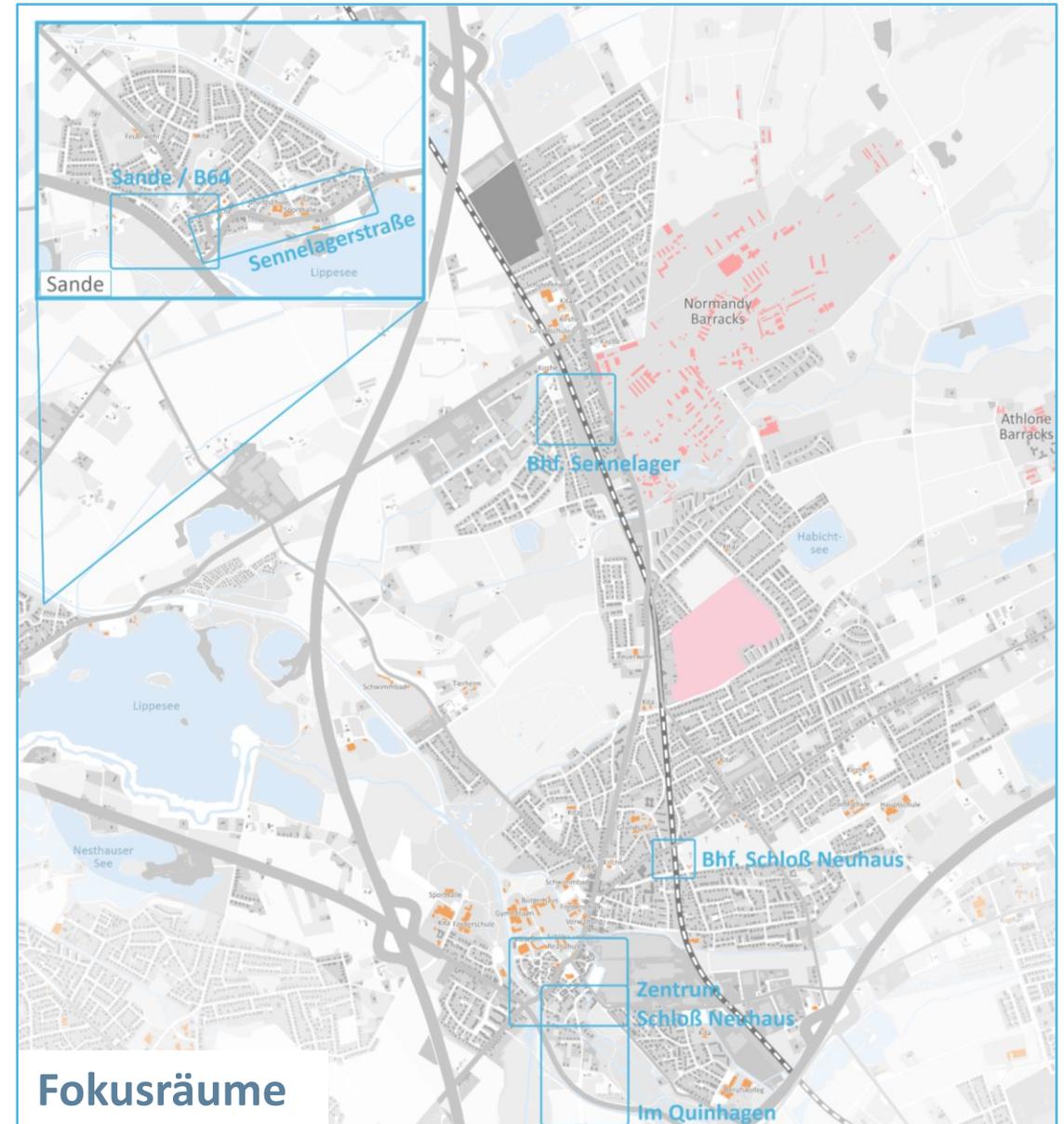
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Anpassung von Knotenpunkten



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) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Aufwertung ÖPNV-Angebot

Neueinrichtung Haltestelle

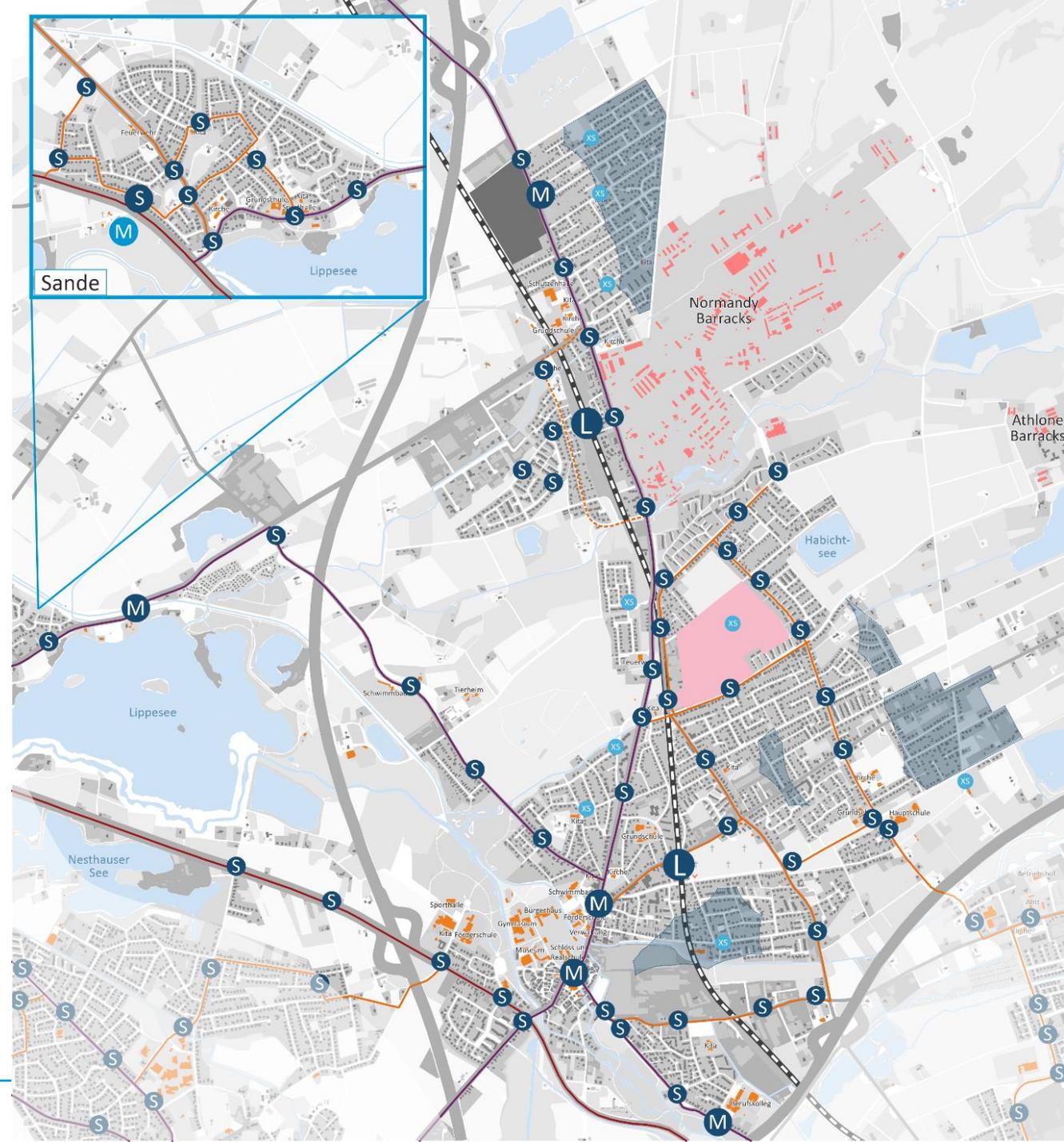
- M** Sande, Friedhof / Ausbau bestehender Haltestelle bzw. Anbindung an Regionalverkehr (R45, S40, siehe Fokusraum)

Weiterentwicklung im ÖPNV

-  Erschließungsdefizit
-  Überörtliche Busverbindungen
-  Gesamtstädtische Busverbindung
-  Örtliche Busverbindungen

Einrichtung von Mobilstationen

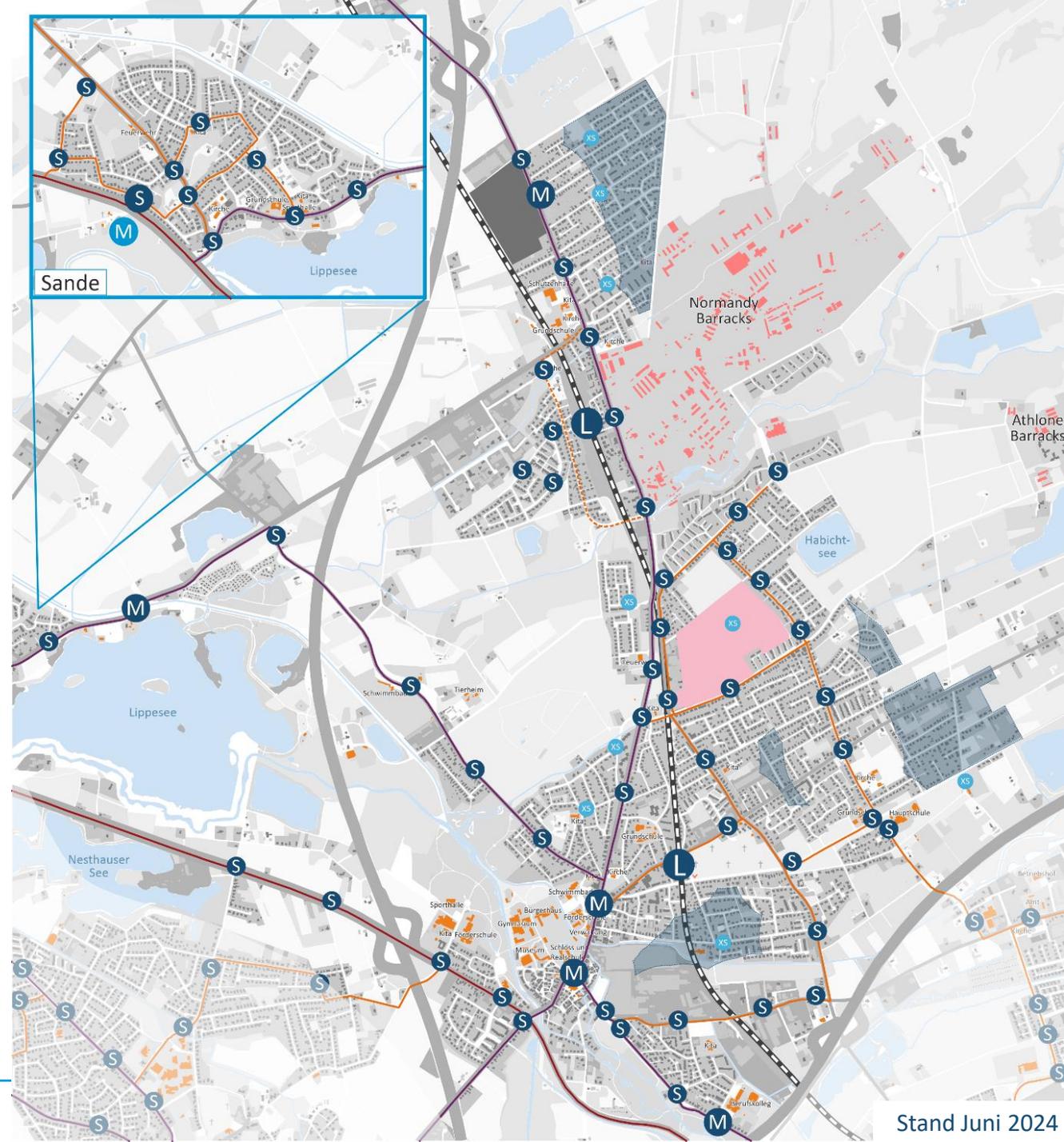
-  Farbsymbolik der Mobilstationen: Aufwertung / Neueinrichtung
-  Große Mobilstation: Bahnhaltdepunkte
-  Mittlere Mobilstation: Schnellbus-, weitere zentrale Bushaltestellen
-  Kleine Mobilstation: Weitere Bushaltestellen
-  Mobilpunkt: ohne Bus- oder Bahnanbindung



Aufwertung ÖPNV-Angebot

Einrichtung von Mobilstationen

- L** Bhf. Sennelager und Bhf. Schloß Neuhaus
- M** Schloß Neuhaus, SN Am Schloßgarten, SN An der Kapelle, Sennelager Infanterieweg, ...
- S** Weitere Haltestellen
- XS** Vorschlag zur Einrichtung von Mobilpunkten: Sennelager, Küllhof, Adenauerring, Kindergarten Waldblick, Waldkamp, Sportplatz Mastbruch, Kaiser-Heinrich-Str.



Einsatzbereiche von XS / Mobilpunkten

Welche Quartiere eignen sich besonders für Mobilpunkte?

- Quartiere mit hoher Bevölkerungsdichte
- Quartiere mit Defiziten in der Busanbindung
- „Modellquartiere der Nahmobilität“

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

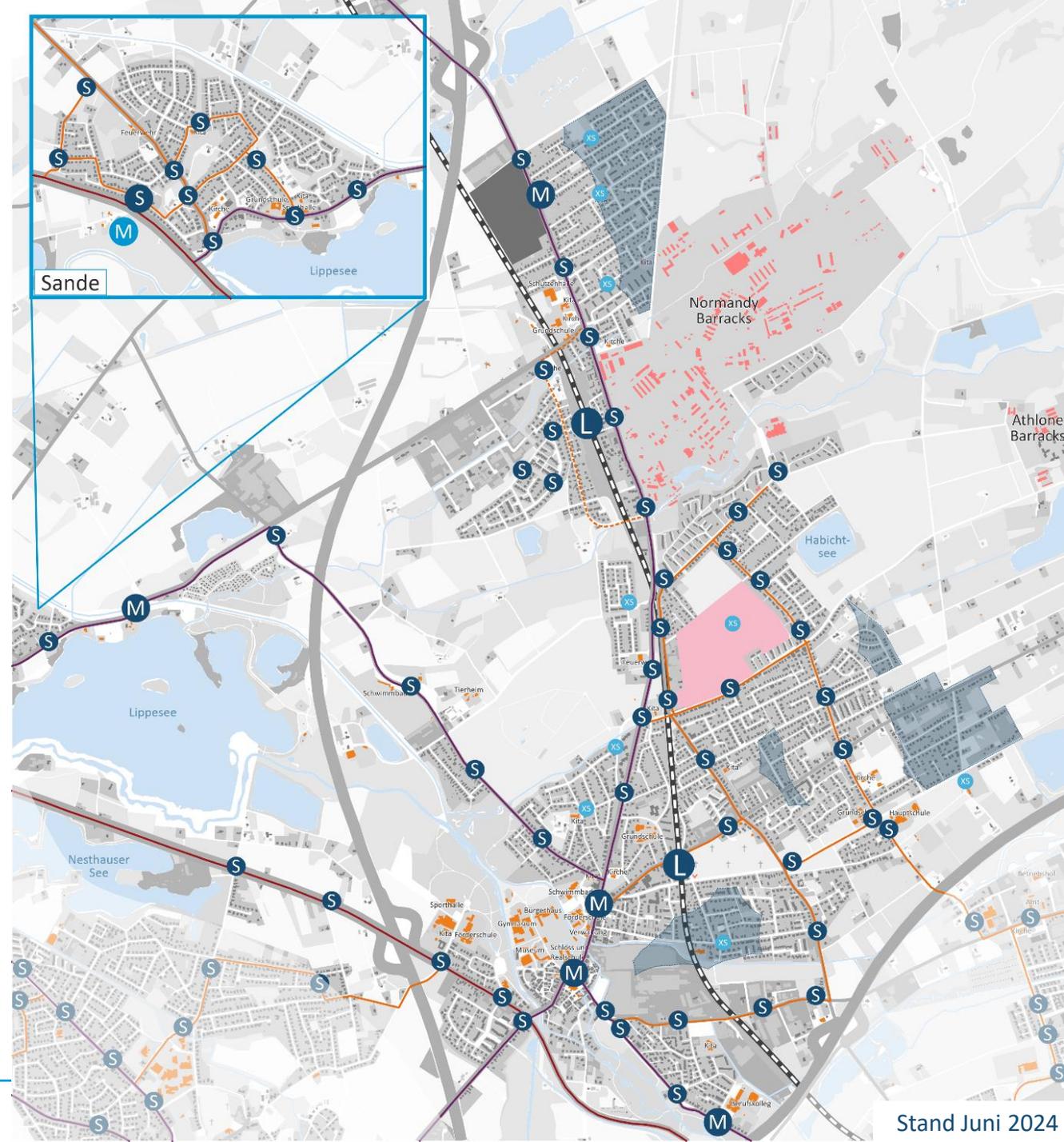


| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|---------------------------------|------------------|------------------|------------------------|------------------------------|------------|--------------|--------------------|-------------------------|--|---|--------------|-----------------------|---------------------|-------|------------------------|--------------|
| 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) | 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Aufwertung ÖPNV-Angebot

Optimierung Busanbindung

- Quartiere Staumühler Str., Trakehnerstraße, Kaiser-Heinrich-Straße mit Defiziten im ÖV-Angebot
- Im Zuge der Weiterentwicklung des städtischen Busangebots sind weitere Verbesserungen vorzunehmen
- Herstellung von Wendemöglichkeiten



Handlungsansätze

Nahmobilität

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



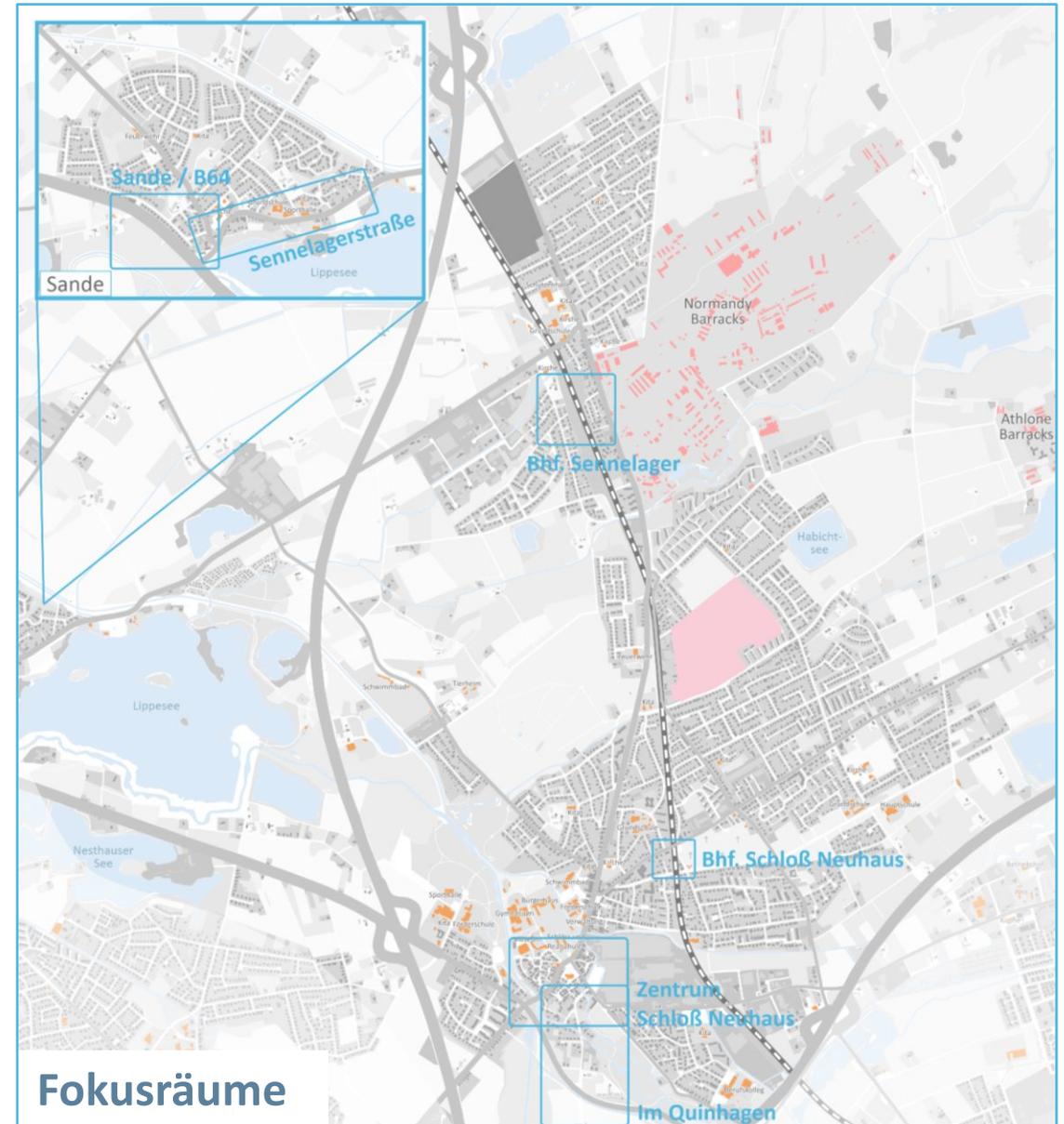
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Anpassung von Knotenpunkten



Verkehrsentlastung Zentrum Schloß Neuhaus

- **Zur Ermittlung von Auswirkungen verschiedener Planungsansätze auf den Kfz-Verkehr, wurden diese entsprechend in einer Verkehrssimulation untersucht**
- **Modellierung von Varianten zur Entlastung des Zentrums von Schloß Neuhaus**
 - Erstellung eines Prognose-0-Falls (Wie entwickelt sich der Verkehr ohne Maßnahmen)
 - Prüfung der Verkehrsverlagerungen von 4 Szenarien

 - Szenario Prognose 2035 „nichts tun“
 - Szenario Verlagerung Osten
 - Szenario Förderung Radverkehr
 - Szenario Entschleunigung Ortskern

Verkehrsbelastung Zentrum Schloß Neuhaus

- **Szenario Prognose 2035 „nichts tun“**
 - Der Status Quo wird beibehalten
 - Darstellung der Auswirkungen, wenn keine Umgestaltungen/Maßnahmen stattfinden (Aktuelle Planungen sind schon berücksichtigt z.B. Entwicklung Waldkamp)

Verkehrsmodell Paderborn
VU Schloss Neuhaus

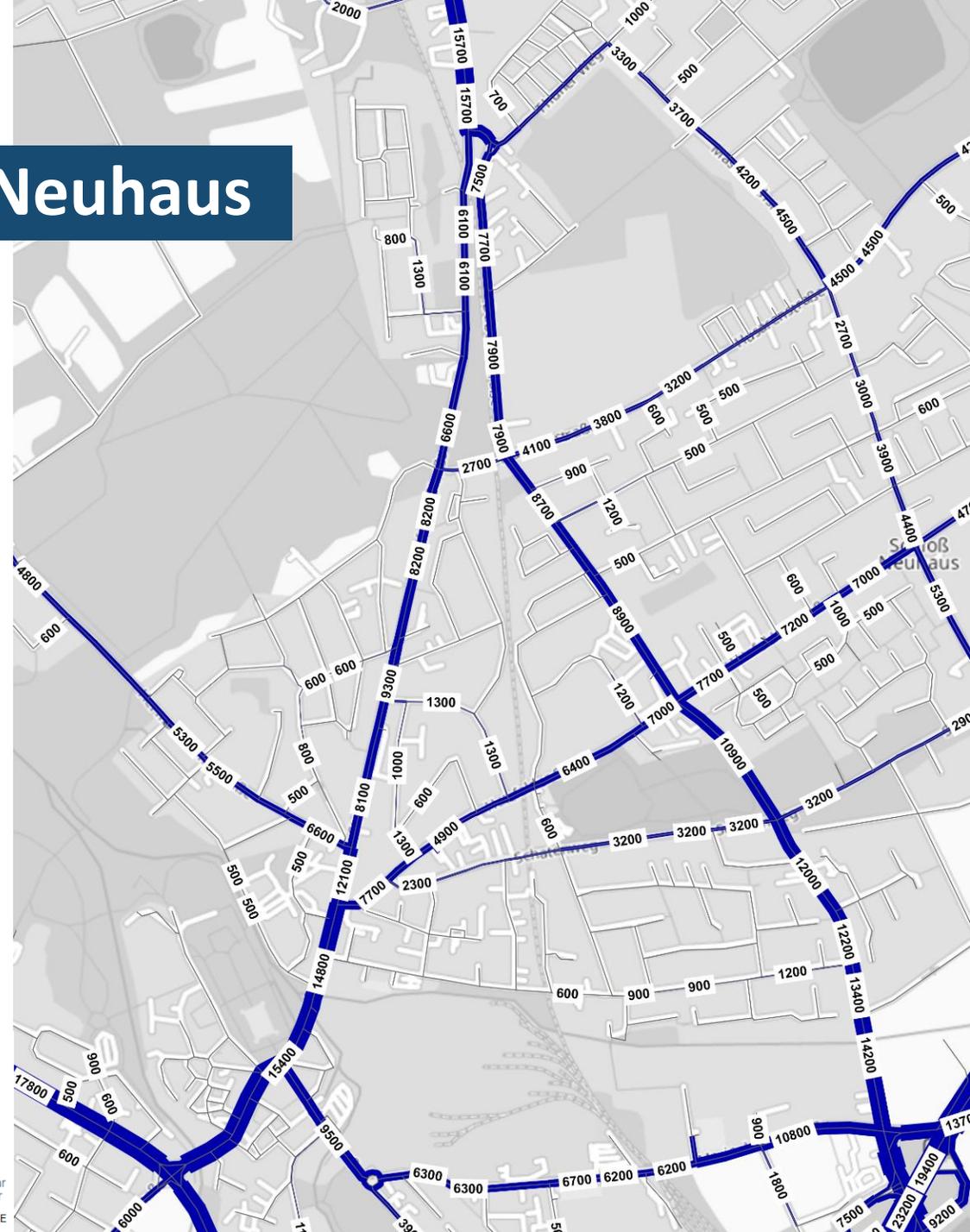
Streckenbelastungen im Werktagsverkehr
Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Prognose 2035

Belastungen <500 Kfz/24h sind nicht beschriftet
Druckdatum: Juli 2024

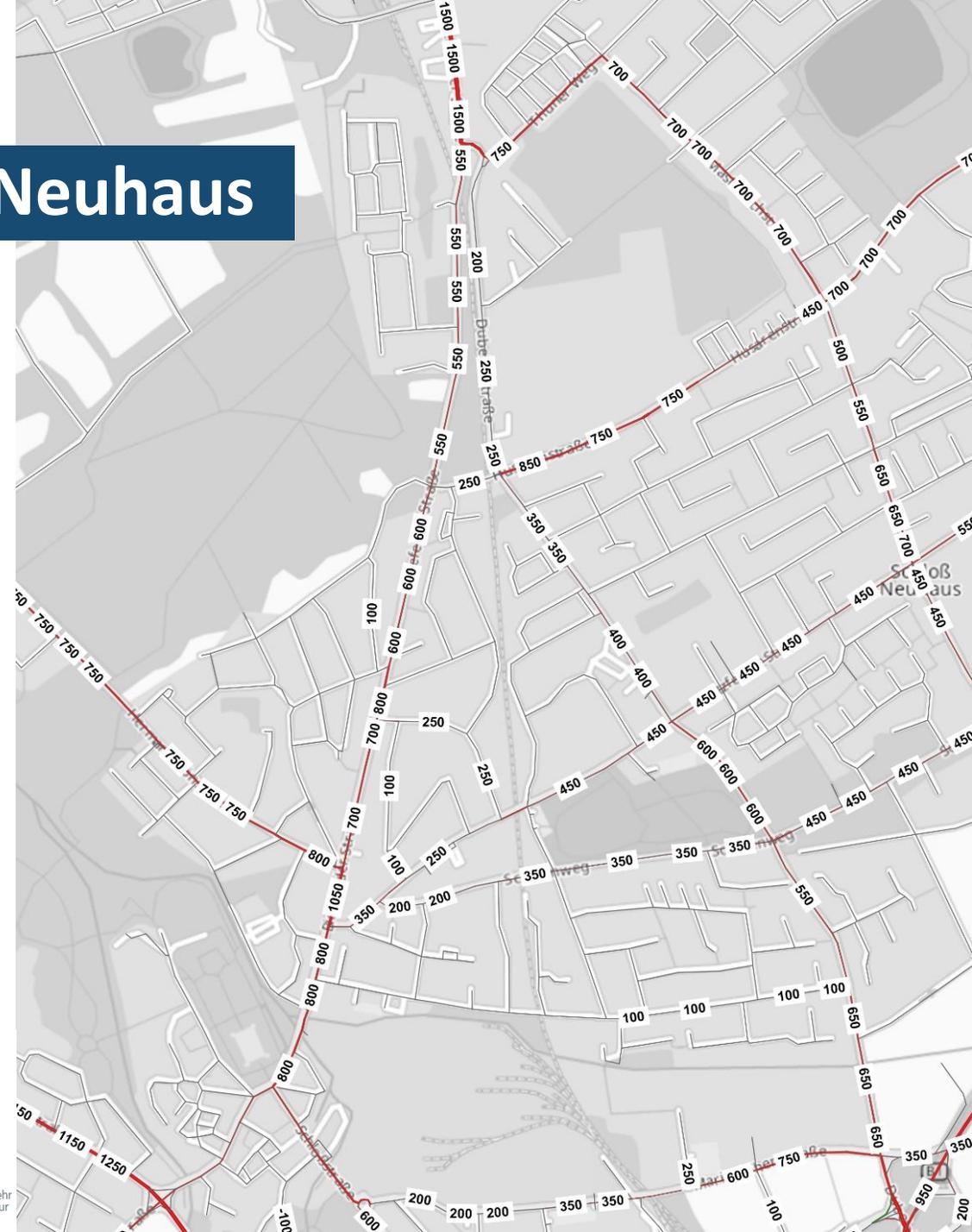
WVI Verkehr
Infrastruktur

Hintergrund: © 2024 PTV.HERE



Verkehrsentlastung Zentrum Schloß Neuhaus

- **Szenario Prognose 2035 „nichts tun“**
 - Keine Verkehrsabnahme prognostiziert
 - Verkehrszunahme auf allen Achsen, v.a. auf der Bielefelder-, Residenz-, Hermann-Löns-, Husaren- und Mastbruchstraße



Verkehrsmodell Paderborn VU Schloss Neuhaus

Differenz Streckenbelastungen im
Werktagsverkehr Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Prognose 2035 - Kfz-Verkehr Analyse 2023

- Abnahme
- Zunahme

Druckdatum: Februar 2024
Hintergrund: © 2024 PTV.HERE

Verkehrsbelastung Zentrum Schloß Neuhaus

• Szenario Verlagerung Osten

- Umgestaltung des Knoten Dubelohstr./Bielefelder Str./Thuner Weg
→ Einrichtung Vorfahrt auf Fahrtbeziehung Dubelohstr. Nord ↔ Süd
- Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h auf der Bielefelder Straße
- Umgestaltung des Knoten Münsterstr./Residenzstr./Verner Str.
→ Rückbau der freien Rechtsabbieger am Knotenarm Residenzstr.
- Abbindung Quinhagen nördlich der B1

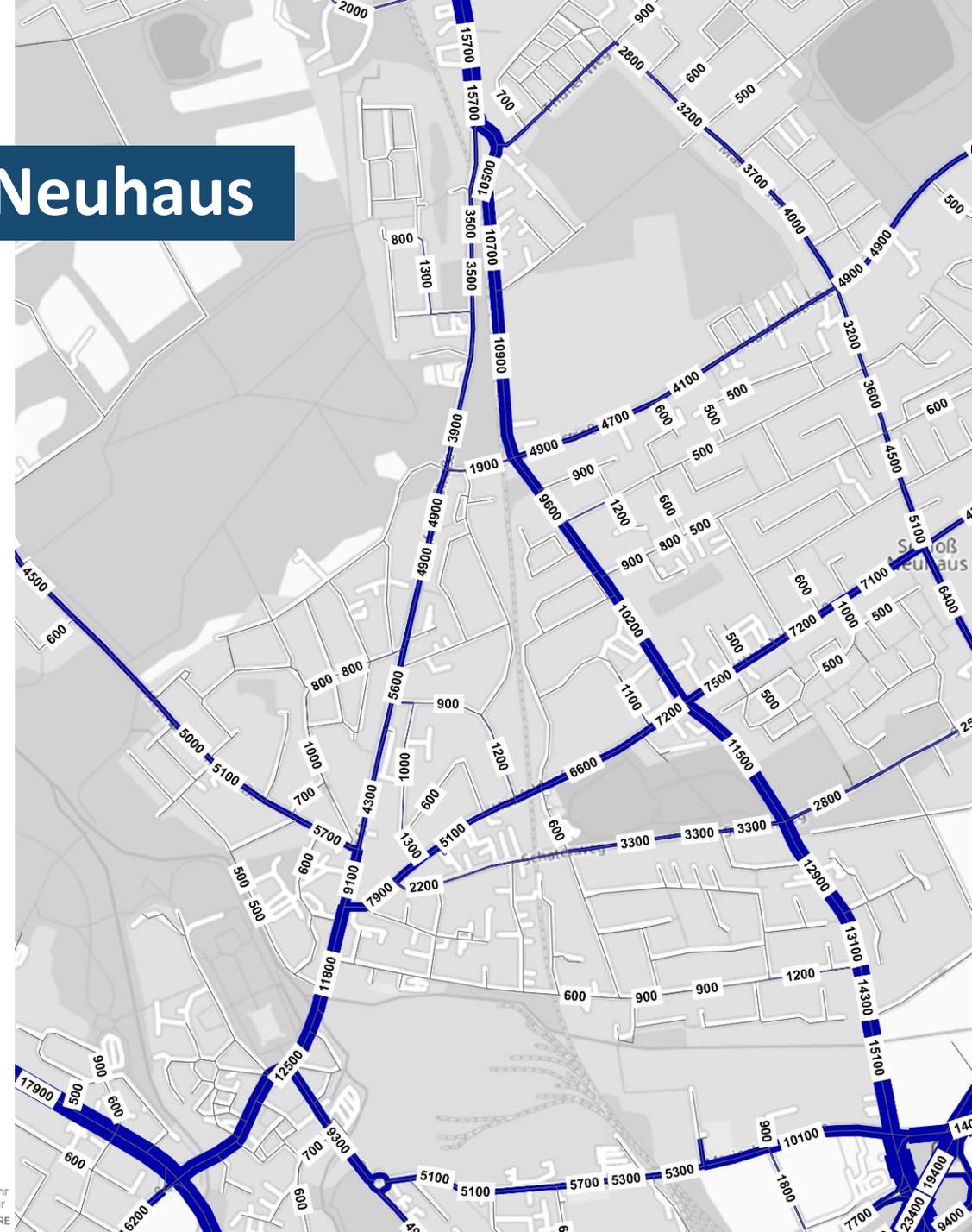
Verkehrsmodell Paderborn
VU Schloss Neuhaus

Streckenbelastungen im Werktagsverkehr
Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Szenario Verlagerung Osten



Belastungen <500 Kfz/24h sind nicht beschriftet
Druckdatum: August 2024



Verkehrsentlastung Zentrum Schloß Neuhaus

• Szenario Verlagerung Osten

- Verkehrsabnahme auf der Bielefelder-, Residenz-, Schloß- und Marienloher Straße
- Verkehrszunahme auf der Dubeloh-, Husaren-, und Mastbruchstraße
- Verlagerung der Hauptströme auf östliche Achsen (Dubelohstr. sowie Mastbruchstr.)

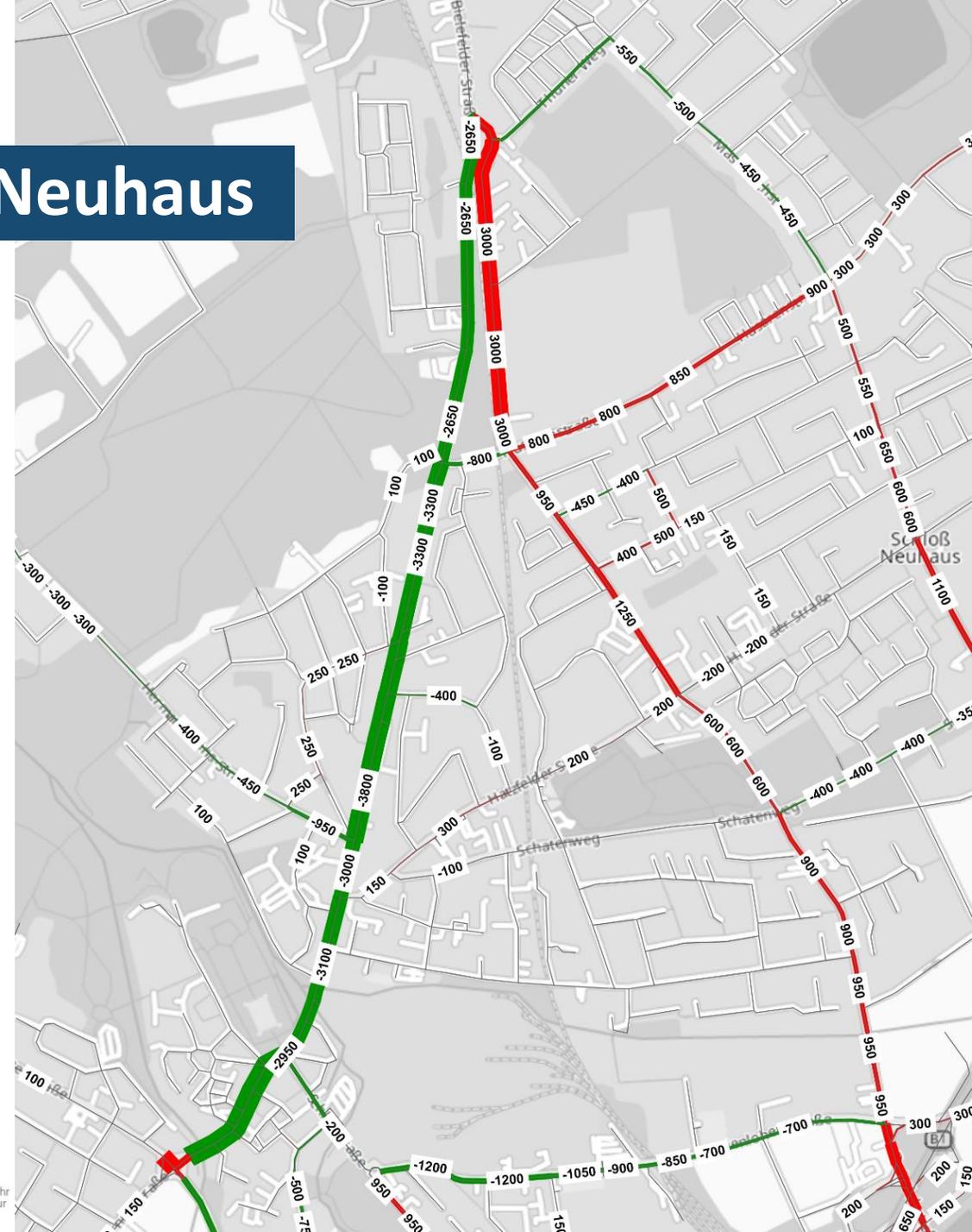
Verkehrsmodell Paderborn VU Schloss Neuhaus

Differenz Streckenbelastungen im
Werktagsverkehr Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Szenario Verlagerung Osten - Kfz-Belastung Prognose 2035

- Abnahme
- Zunahme

Druckdatum: August 2024
Hintergrund: © 2024 FTV HERE



Verkehrsentlastung Zentrum Schloß Neuhaus

• Szenario Förderung Radverkehr

- Reduzierte Geschwindigkeiten (Tempo 30) auf den drei Nord-Süd-Achsen Bielefelder Str., Dubelohstr. und Mastbruchstraße innerhalb der Ortsschilder
- Stärkung der Pendlerachsen für Radfahrende auf der Mastbruch- und Dubelohstraße (Nähe zum Padersteinweg) durch Nahmobilitätskonzept
- Umgestaltung des Knoten Münsterstr./Residenzstr./Verner Str.
→ Rückbau der freien Rechtsabbieger am Knotenarm Residenzstr.
- Abbindung Quinhagen nördlich der B1

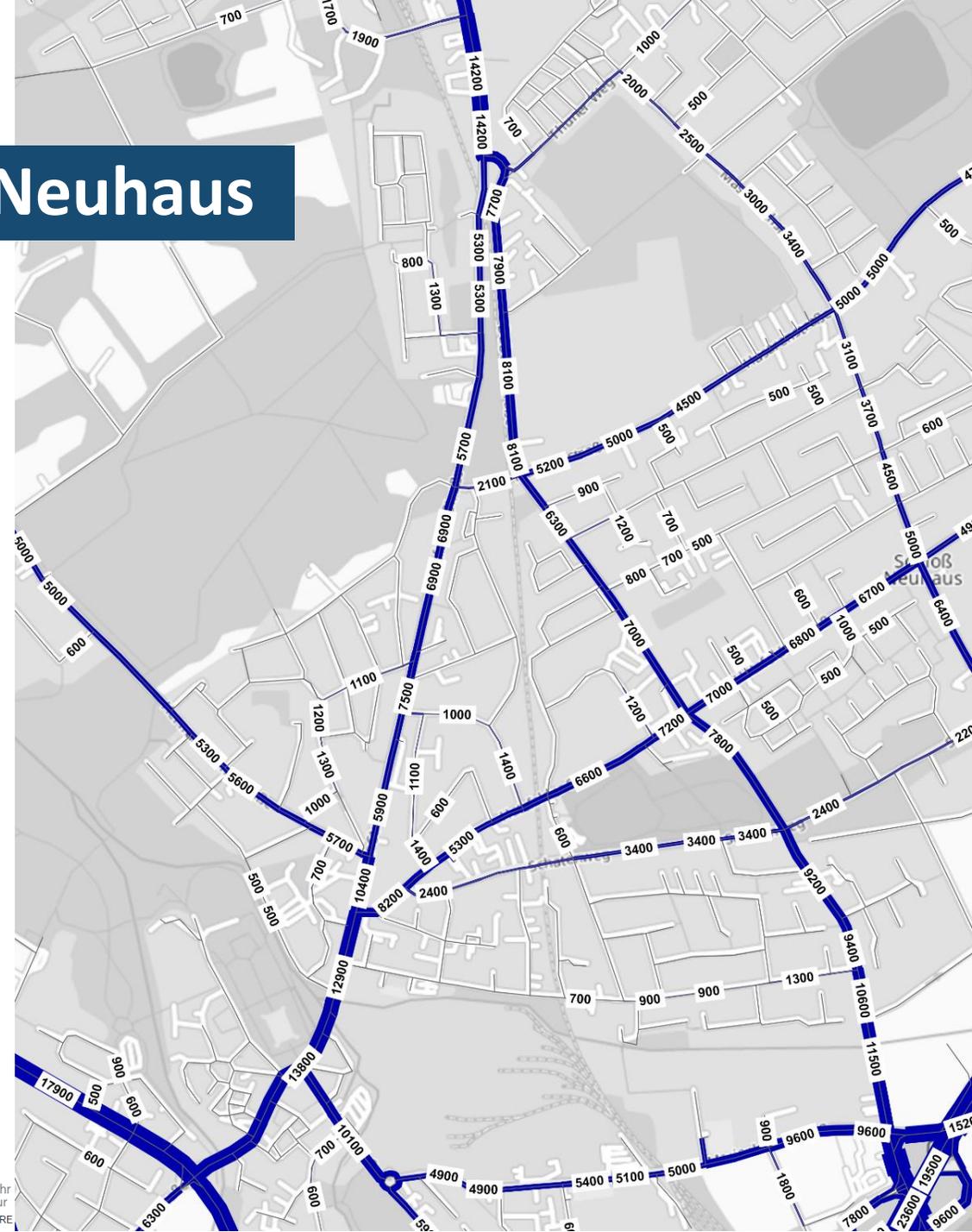
Verkehrsmodell Paderborn
VU Schloss Neuhaus

Streckenbelastungen im Werktagsverkehr
Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Szenario Förderung Radverkehr

Belastungen <500 Kfz/24h sind nicht beschriftet
Druckdatum: August 2024

WWI Verkehr
Infrastruktur
Hintergrund: © 2024 PTV.HERE



Verkehrsentlastung Zentrum Schloß Neuhaus

• Szenario Förderung Radverkehr

- Verkehrsabnahme auf der Bielefelder-, Residenz-, Dubeloh- und Marienloher Straße
- Verkehrszunahme auf der Schloß- und Husarenstraße sowie auf der Autobahn und B1
- Verschiedene Zu- und Abnahmen auch im Nebennetz

Verkehrsmodell Paderborn VU Schloß Neuhaus

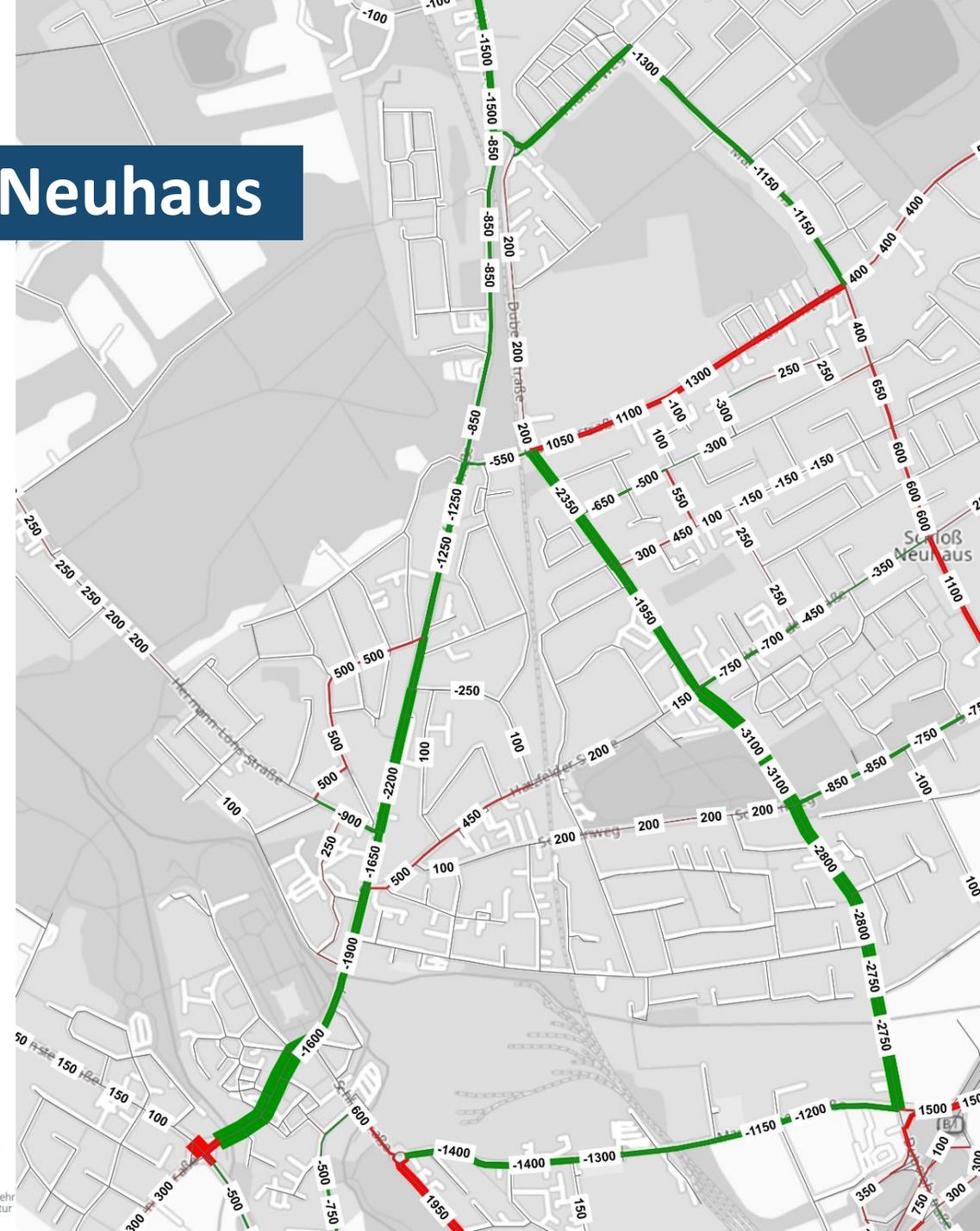
Differenz Streckenbelastungen im
Werktagsverkehr Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Szenario Förderung Radverkehr - Kfz-Belastung Prognose 2035

■ Abnahme

■ Zunahme

Druckdatum: August 2024
Hintergrund: © 2024 PTV HERE



Verkehrsbelastung Zentrum Schloß Neuhaus

- **Szenario Entschleunigung Ortskern**
 - Umgestaltung der Residenzstraße als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer Geschwindigkeit von 20 km/h zwischen Münster-, Hermann-Löns-, und Neuhäuser Kirchstraße
 - Umgestaltung des Knoten Münsterstr./Residenzstr./Verner Str.
→ Rückbau der freien Rechtsabbieger am Knotenarm Residenzstr.
 - Abbindung Quinhagen nördlich der B1

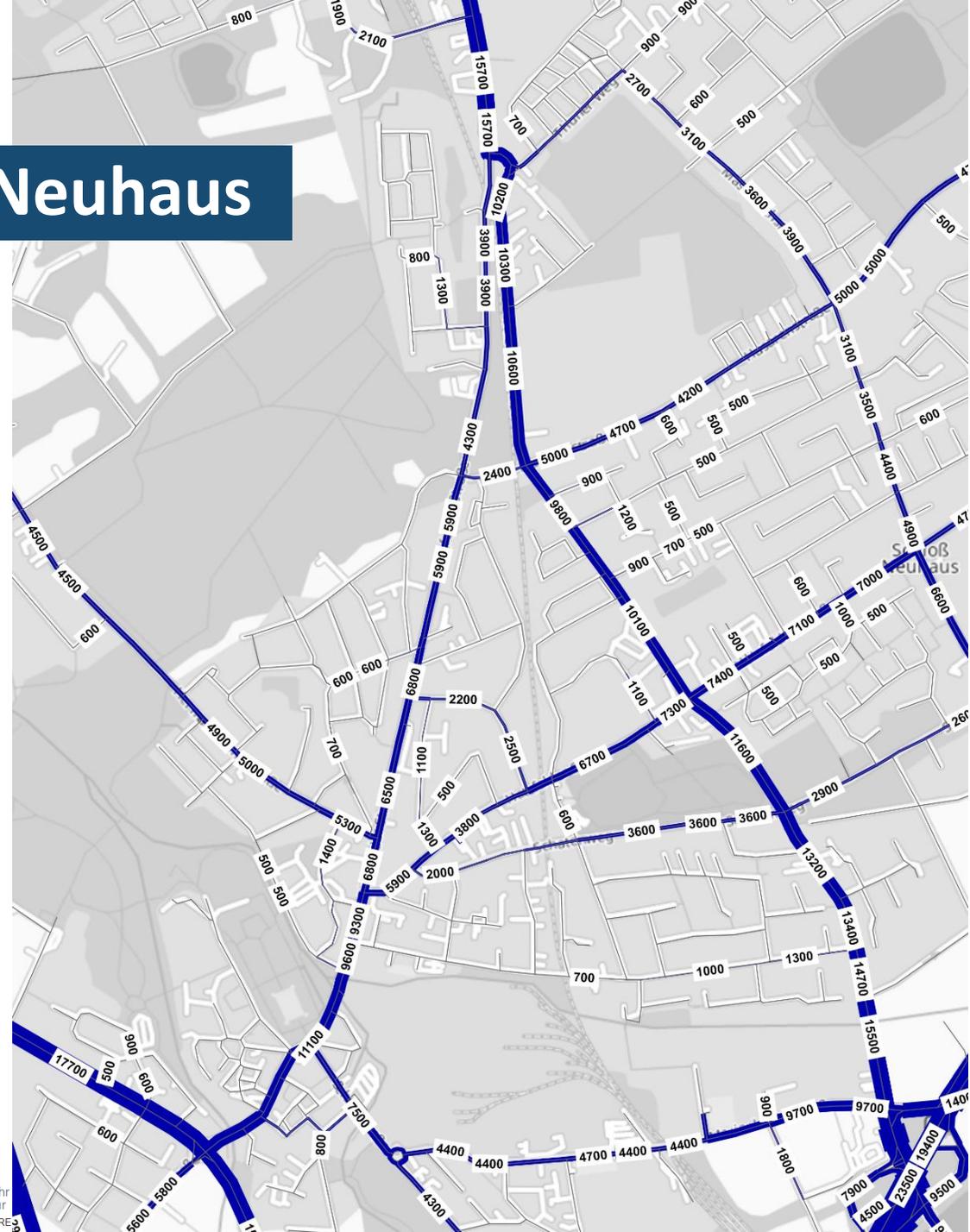
Verkehrsmodell Paderborn
VU Schloss Neuhaus

Streckenbelastungen im Werktagsverkehr
Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Szenario Entschleunigung Ortskern



Belastungen <500 Kfz/24h sind nicht beschriftet
Druckdatum: August 2024



Verkehrsentlastung Zentrum Schloß Neuhaus

- **Szenario Entschleunigung Ortskern**
 - Verkehrsabnahme auf der Bielefelder-, Residenz-, Dubeloh- und Hatzfelder Straße sowie der Schloß- und Marienloher Straße
 - Verkehrszunahme auf der Dubelohstraße und auf Strecken, um den verkehrsberuhigten Geschäftsbereich zu umgehen (z.B. Memelstraße, Am Schloßgarten, Im Quinhagen/Eckardstr./Am Ringgraben/Neuhäuser Kirchstr.)
 - Verschiedene Zu- und Abnahmen auch im Nebennetz

Verkehrsmodell Paderborn
VU Schloss Neuhaus

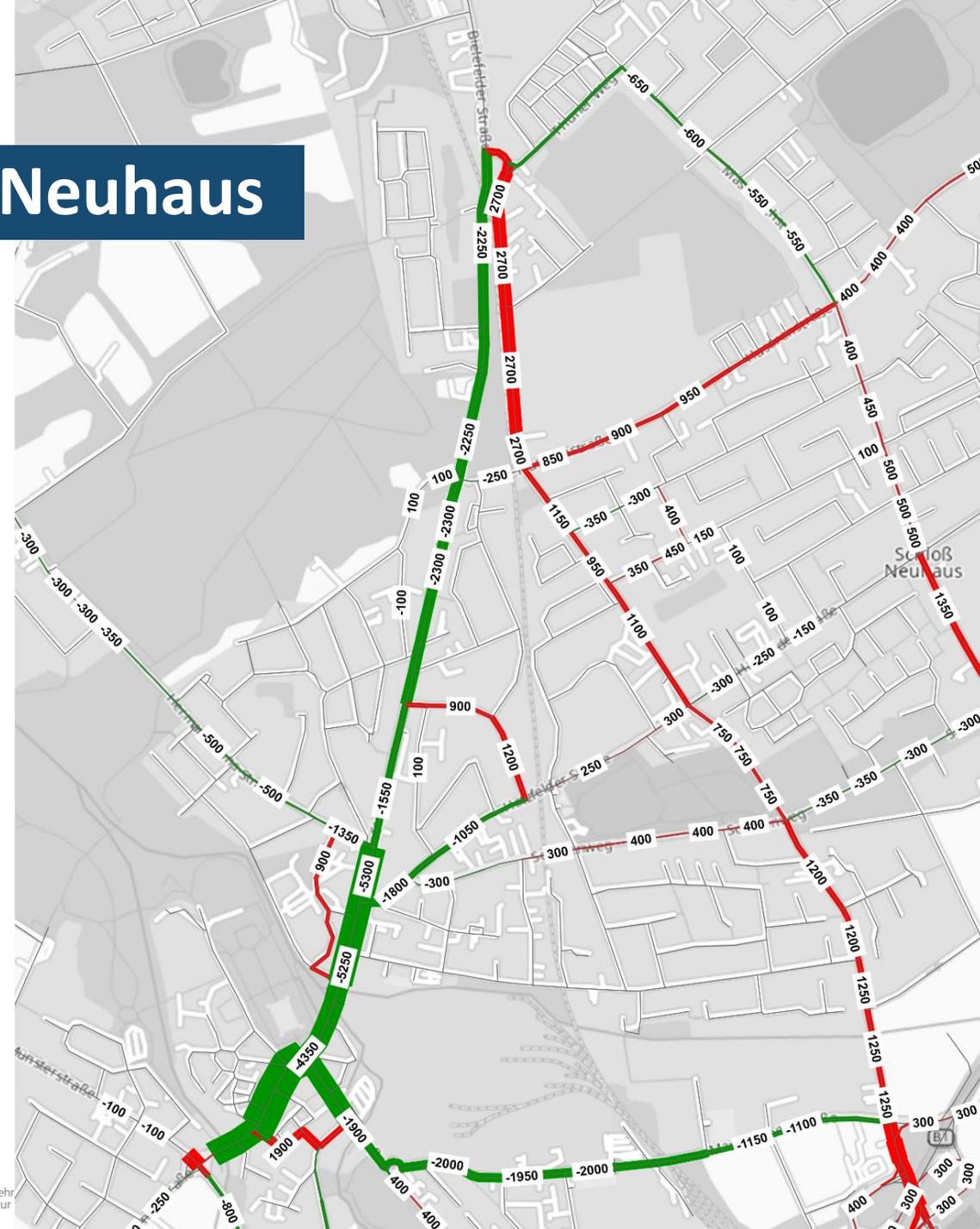
Differenz Streckenbelastungen im
Werktagsverkehr Mo - Fr in [Kfz/24h]

Kfz-Verkehr Szenario Entschleunigung Ortskern - Kfz-Belastung Prognose 2035

Abnahme

Zunahme

Druckdatum: August 2024
Hintergrund: © 2024 PTV.HERE



Vergleich der Szenarien - Verkehrsstärke

| Nr. | Straße | Analyse 2023 | Prognose 2035 | Szenario Verlagerung Osten | Szenario Förderung Radverkehr | Szenario Entschleunigung Ortskern |
|-----|-------------------|--------------|---------------|----------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| 1 | Bielefelder Str. | 5.600 | 6.100 | 3.500 | 5.300 | 3.900 |
| 2 | Bielefelder Str. | 8.500 | 9.300 | 5.600 | 7.500 | 6.800 |
| 3 | Residenzstr. | 14.600 | 15.400 | 12.500 | 13.800 | 11.100 |
| 4 | Hermann-Löns-Str. | 5.800 | 6.600 | 5.700 | 5.700 | 5.300 |
| 5 | Hatzfelder Str. | 4.600 | 4.900 | 5.100 | 5.300 | 3.800 |
| 6 | Husarenstr. | 3.300 | 4.100 | 4.900 | 5.200 | 5.000 |
| 7 | Dubelohstr. | 8.600 | 8.900 | 10.200 | 7.000 | 10.100 |
| 8 | Dubelohstr. | 12.800 | 13.400 | 14.300 | 10.600 | 14.700 |
| 9 | Mastbruchstr. | 3.300 | 3.900 | 4.500 | 4.500 | 4.400 |

Alle Werte Kfz/24h im Werktagsverkehr Mo-Fr



Fazit Szenarien

- **Bielefelder Straße/Residenzstraße**

- Reduzierung der Verkehrsbelastung in allen Szenarien im Vergleich zur Prognose 2035
- Höchste Entlastung im nördlichen Bereich der Bielefelder Straße im Szenario Verlagerung Osten
- Auch beim Szenario Entschleunigung Ortskern starke Rückgänge der Belastung im Bereich Münsterstraße bis Hermann-Löns-Straße

- **Dubelohstraße**

- Verkehrsbelastung steigt in den Szenarien Verlagerung Osten und Entschleunigung Ortskern deutlich an im Vergleich zur Prognose 2035
- Nur im Szenario Förderung Radverkehr wird aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung eine Abnahme erreicht

Fazit Szenarien

- **Mastbruchstraße**

- Erhöhung der Verkehrsbelastung in allen Szenarien im nördlichen Teil Mastbruch (zwischen Husarenstraße und Hatzfelder Straße) gegenüber der Prognose 2035
- Im südlichen Bereich steigt die Belastung unterschiedlich stark an, je nach Szenario

- **Nebennetz**

- Im Nebennetz kommt es zu verschiedenen kleineren Zu- und Abnahmen, je nach Szenario
- Diese sind meist geringfügig und haben keinen signifikanten Einfluss auf das dortige Verkehrsgeschehen

Schlussfolgerungen für die weitere Planung

- Szenarienbetrachtung zeigt gut die Sensitivität des Netzes
- Ohne infrastrukturelle Ergänzungen sind bereits spürbare Entlastungen der Bielefelder- und Residenzstraße möglich, ohne (zu) starke Verdrängungseffekte des Kfz-Verkehrs auf anderen Nord-Süd-Achsen auszulösen
- Modellbetrachtungen lassen keine eindeutige Präferenz für ein bestimmtes Szenario zu
 - Die Szenarien sind hinsichtlich Umsetzbarkeit und unter Kosten/Nutzen-Gesichtspunkten als praktikabel einzuschätzen
 - Die Effekte der Verkehrsverringerung durch die untersuchten verkehrsregelnden bzw. -lenkenden Maßnahmenansätze können durch weitere Push&Pull-Ansätze unterstützt werden

Schlussfolgerungen für die weitere Planung

- Hinsichtlich des weiteren Vorgehens wird die **Prüfung des Szenario Entschleunigung Ortskern** empfohlen
 - Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Geschwindigkeitsanpassung (Tempo 20) sowie Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Minderung des Durchgangsverkehrs
 - Szenario ist aufgrund weniger Änderungen mit geringerem Aufwand umsetzbar (nur Knotenänderung sowie Geschäftsbereich auf der Bielefelder-/Residenzstr.)
 - Verdrängungseffekte auf der Dubelohstraße bzw. Mastbruchstraße und vor allem im untergeordneten Nebennetz müssen beachtet und dort ggf. entsprechende Maßnahmen ergriffen werden

Verkehrsentlastung Zentrum Schloß Neuhaus

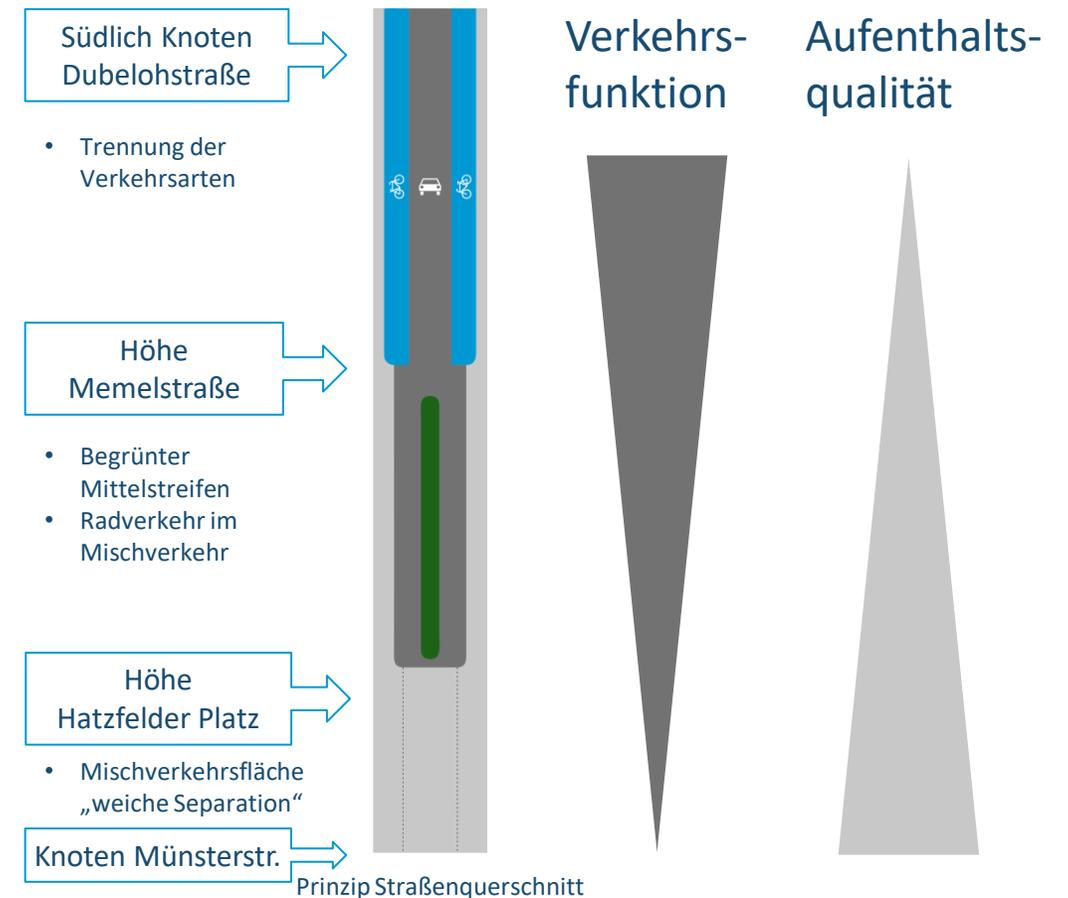
Verlagerung auf Umweltverbund

- Fußverkehr → gerade Nahbereich und Wege von/zu Haltestellen und Parkplätzen
- Radverkehr → insbesondere Wege bis 5 km (Pedelecs bis 10 km)
- Bus & Bahn → sonstige Wege
- Mobilstationen → zur Verknüpfung des Umweltverbunds

Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs

- A33 und B1 mit Potentialen zur Aufnahme weiterer Kfz-Verkehre

Weiterentwicklung Bielefelder Straße



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

Umgestaltung von Knotenpunkten

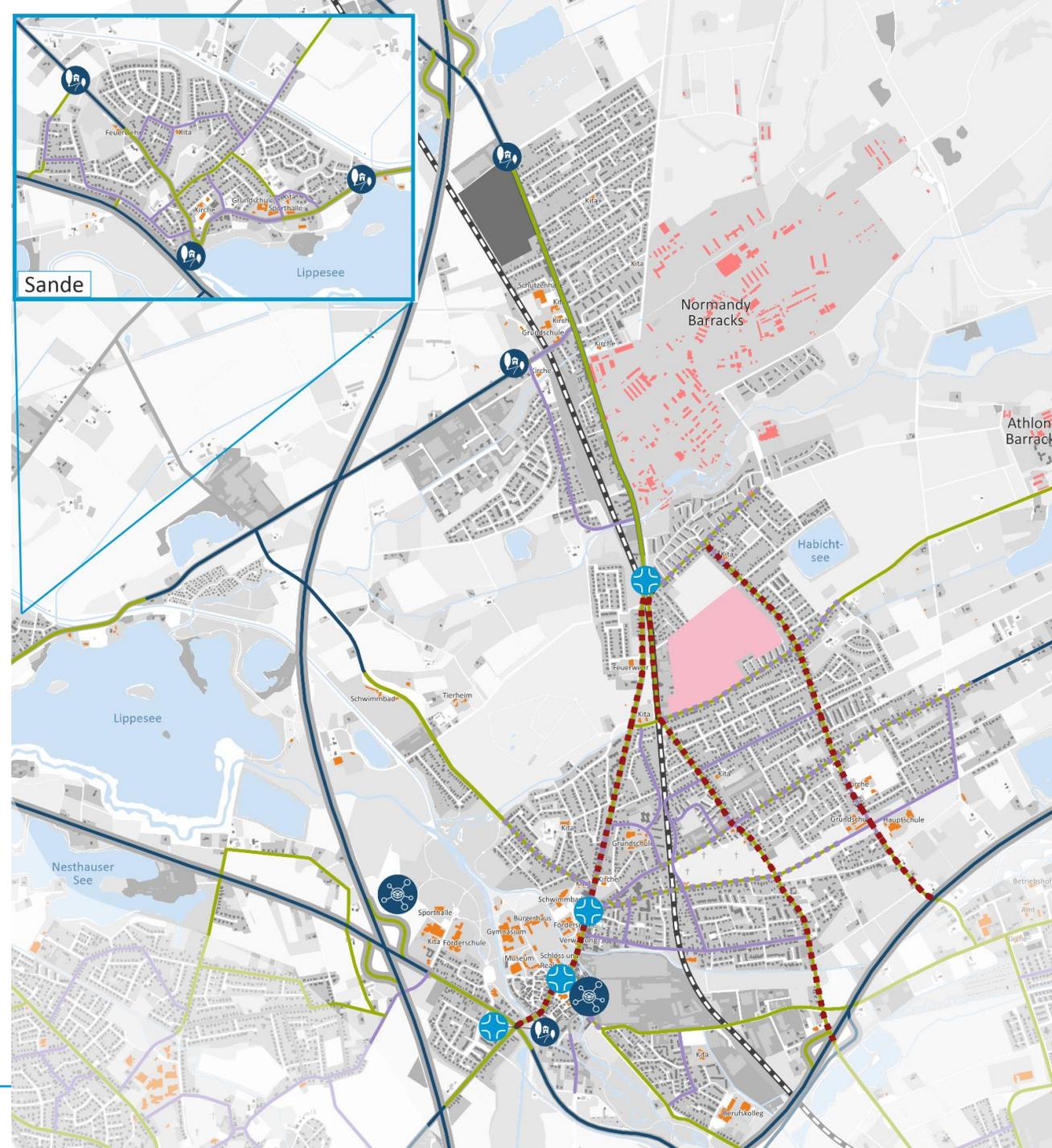
- Prüfung der Umgestaltung von wichtigen Knoten im weiteren Planungsverlauf bzw. Umsetzung von Maßnahmen in den Fokusräumen mit dem Ziel Verkehrssicherheit

Punktuelle Maßnahmen

-  Umgestaltung von Ortseingängen
-  Prüfung der Umgestaltung von Knotenpunkten
-  Potentialstandort Mikrodepot

Weitere Maßnahmen

-  Prüfung Geschwindigkeitsanpassung gemäß Modellbetrachtung
-  Weitere Prüfung Tempolimit: Symbolik Bestand/ Änderung
-  Tempo 70, oder höher
-  Tempo 50
-  Tempo 30



Umgestaltung von Ortseingängen

Wozu

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

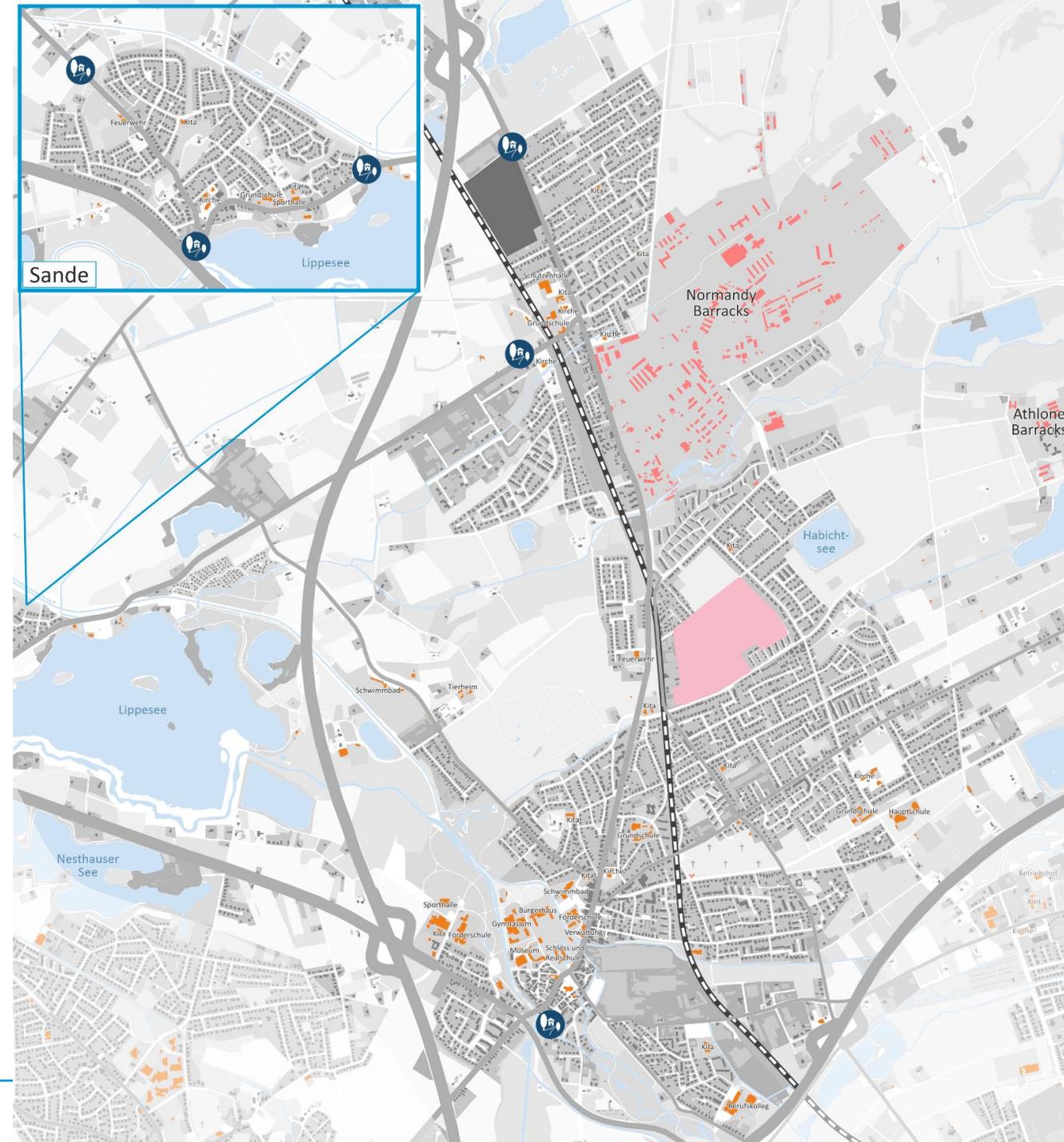
Mögliche Ansätze

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

Punktuelle Maßnahmen



Umgestaltung von Ortseingängen



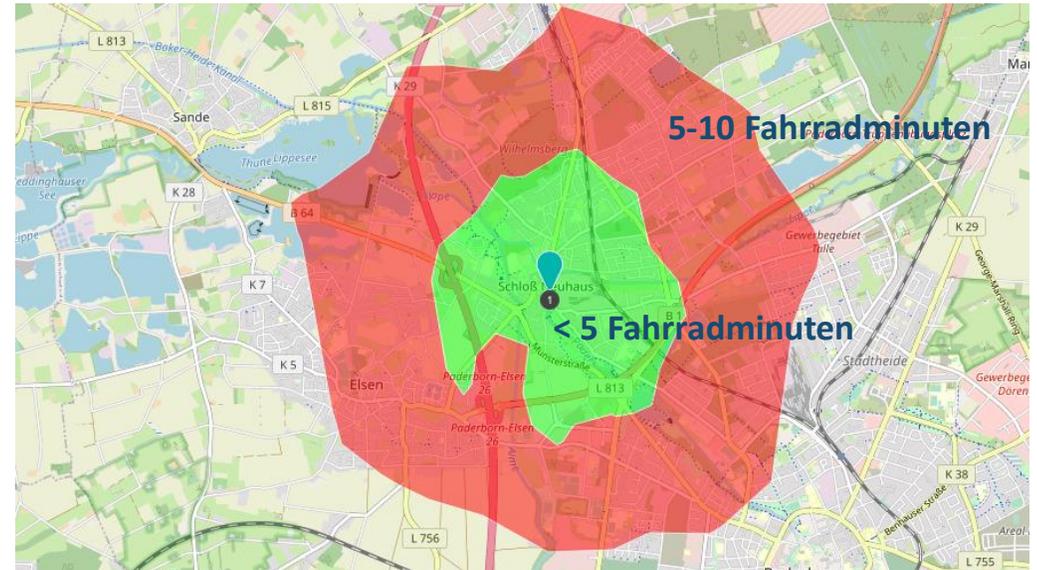
Einrichtung Mikrodepot

Ziele

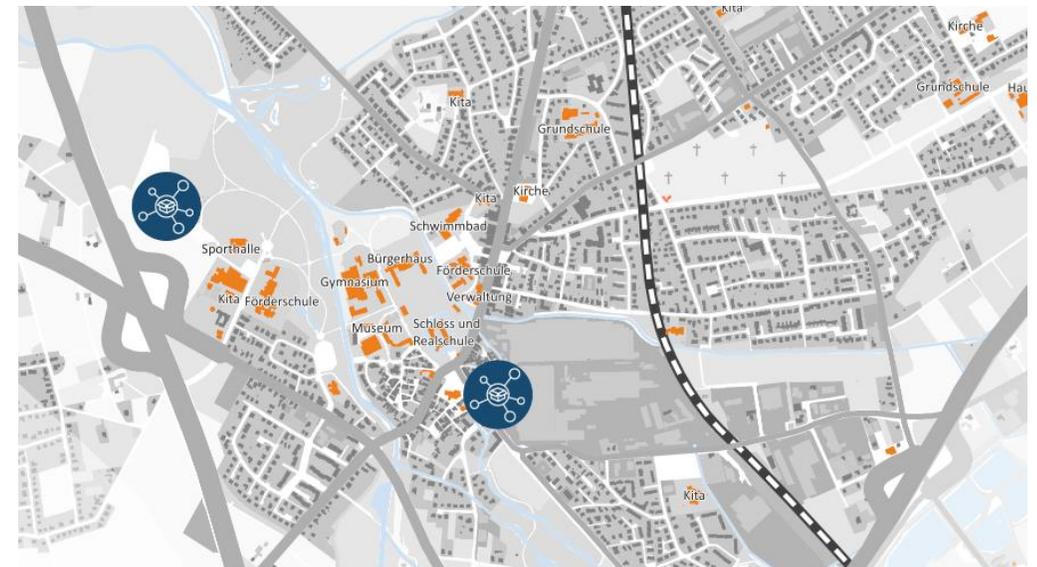
- Umweltfreundliche Abwicklung zunehmender KEP-Lieferfahrten
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und des Verkehrsflusses durch Vermeidung falsch abgestellter Lieferfahrzeuge

Ansatz

- Einrichtung eines Multi-User-Mikrodepots (KEP-Dienstleister übergreifend)
- Berücksichtigung der Projekterfahrungen mit dem Mikrodepot in der Innenstadt
- Flächennutzung beruht zum Teil auf Inanspruchnahme von Flächen in privater Hand
 - Standort städtische Fläche: Parkplatz Landesgartenschau (Lkw-Verkehre möglichst über Zur Gartenschau, allerdings etwas weitere Strecken für Zustellungsfahrzeuge)



Vgl. Openroutesource 2021

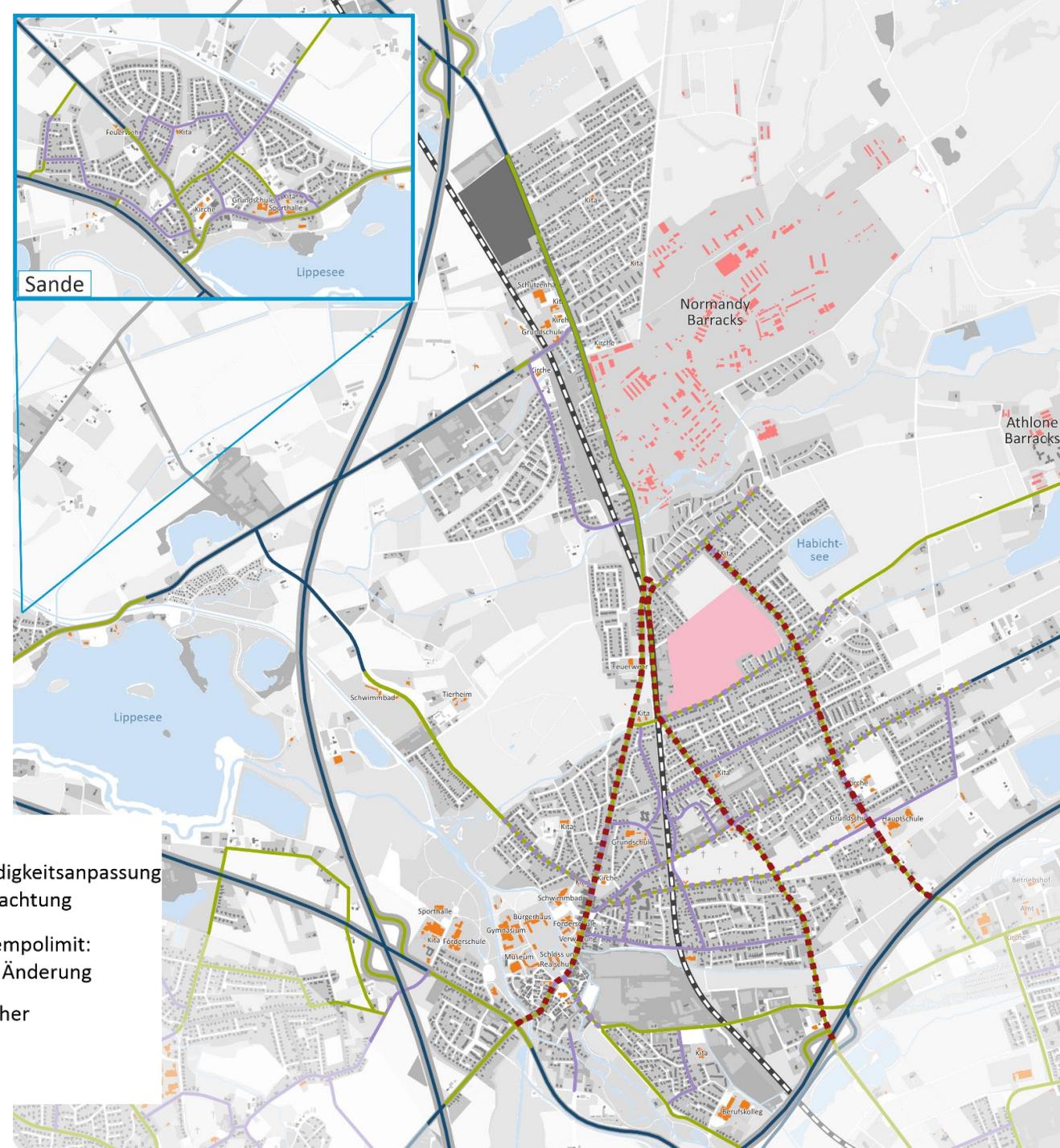


Stadtverträgliche Geschwindigkeiten

- **Prüfung Tempo 30**
- Hermann-Löns-Straße (bis Ende Bebauung), Schattenweg, Hatzfelder Straße, Husarenstraße (bis Ende Bebauung), Thuner Weg
- **Prüfung Geschwindigkeitsanpassung gemäß Modellbetrachtung**
- Residenzstraße, Bielefelder Straße, Dubelohstraße, Mastbruchstraße

Weitere Maßnahmen

- Prüfung Geschwindigkeitsanpassung gemäß Modellbetrachtung
- Weitere Prüfung Tempolimit: Symbolik Bestand/ Änderung
- Tempo 70, oder höher
- Tempo 50
- Tempo 30



Gestaltungsoptionen

Fokusräume

Fokusräume

Handlungsansätze

Nahmobilität

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



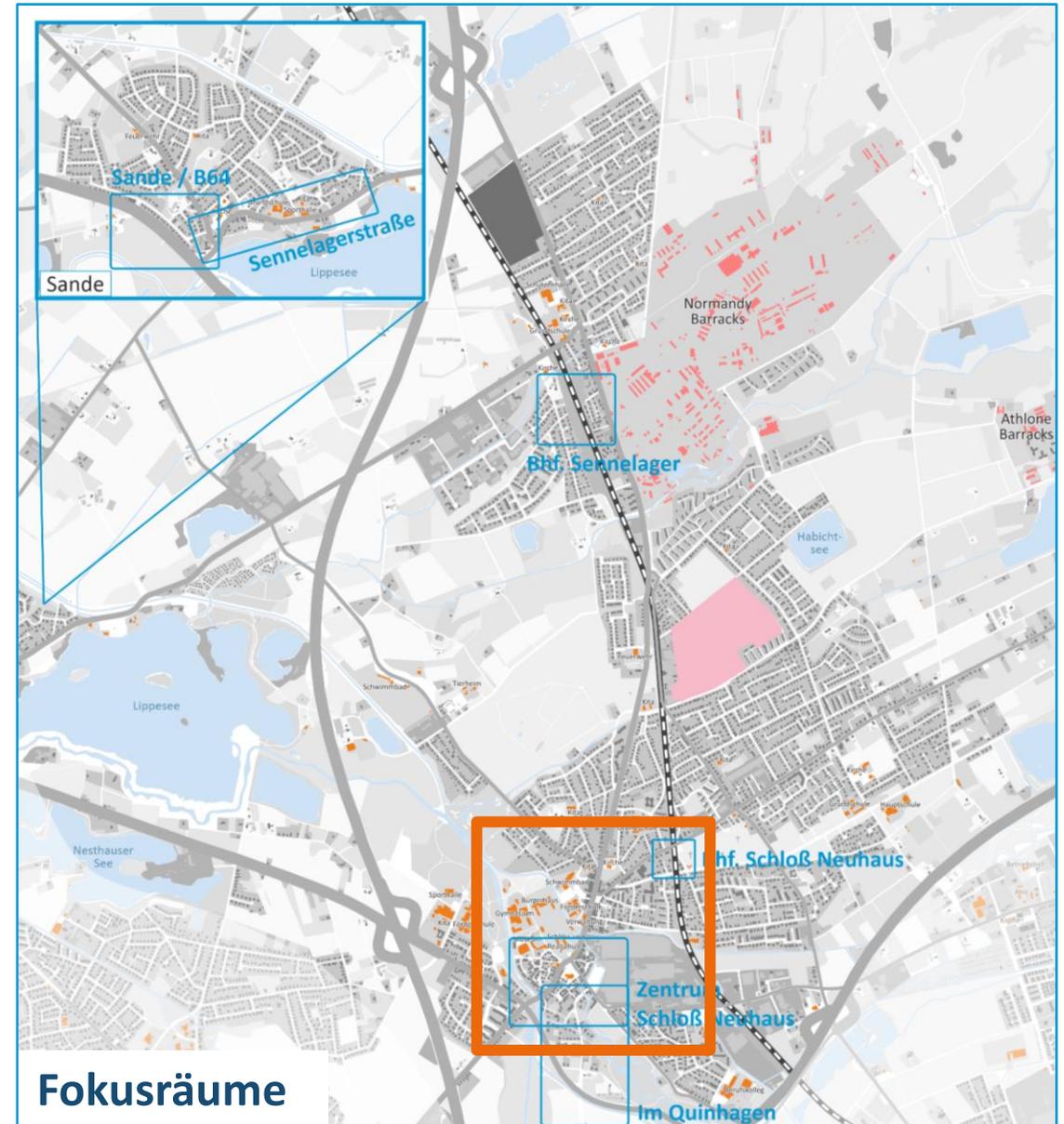
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Anpassung von Knotenpunkten



Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus

Ziele

- Qualitätsoffensive Umweltverbund
- Stärkung Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit

Planungsansätze Umweltverbund:

- Nahmobilität und insbesondere **Fahrradstraßen** fördern
- Ausbau von Mobilstationen, z.B. Bahnhof SN
- Temporäre Maßnahmen (Parklets, Modellquartier der Nahmobilität)
- ÖV-Angebotsverbesserung durch Zukunftsnetz PaderSprinter

Planungsansätze Straßennetz:

- Sicherstellung der Erreichbarkeit
- Zonierung und Umgestaltung mit Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit
 - Querschnitt Bielefelder Str.
 - Kreuzung Münsterstr./ Residenzstr., Querschnitt Residenzstr.
 - Querschnitt Schloßstr.
 - Querschnitt Hatzfelder Str.



Fokusräume

Bielefelder Straße

Ausgangslage

- DTVw heute: ca. 7.000-8.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 8.000-9.000 Kfz
- Breite: 20m, Höhe Discounter

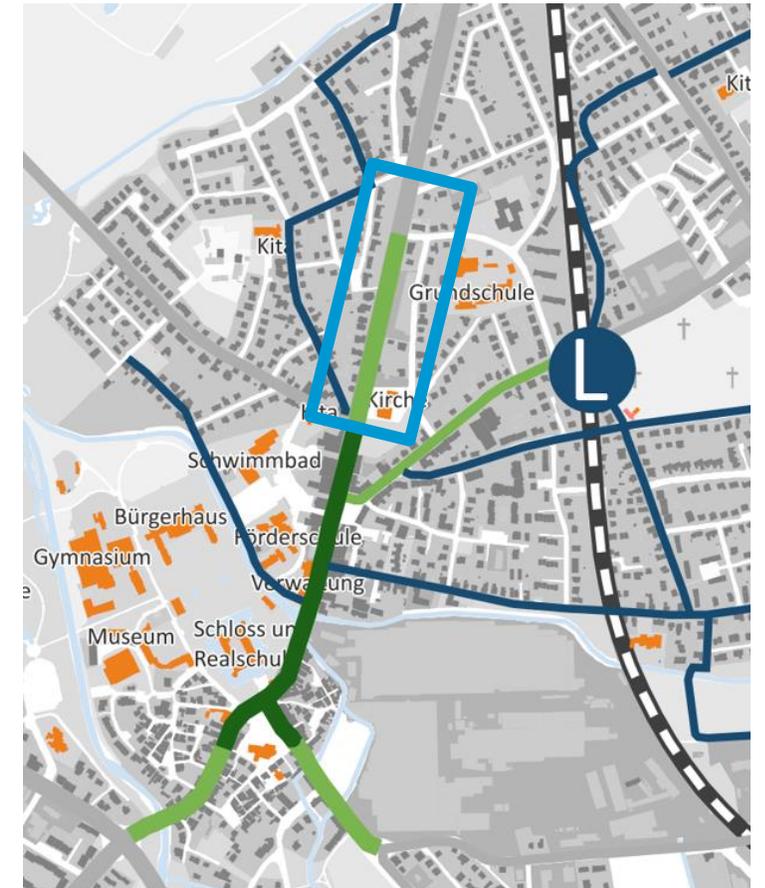
Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Weiteres Zentrum / lockere Wohnbebauung
- Fußverkehr: Hauptbereich / weiterer Bereich
- Radverkehr: überörtliche Verbindung
- ÖPNV: überörtliche / gesamtstädt. Verbindung
- Kfz-Verkehr: weitere Verbindung

Planungsansatz

- Partielle Fortführung des bestehenden Mittelstreifens
- Buskaps und Dunkelampeln* zur Beschleunigung des Busverkehrs

*Eine Dunkelampel ist eine Ampel, die erst aktiv wird, wenn ein Signal angefordert wird (z.B. durch einen Bus). Sie besteht nur aus einem orangenen und roten Leuchtsignal und gibt kein „Grün“, sondern schaltet entsprechend bis zum nächsten Signal ab.



Bielefelder Straße / Residenzstraße

Ausgangslage

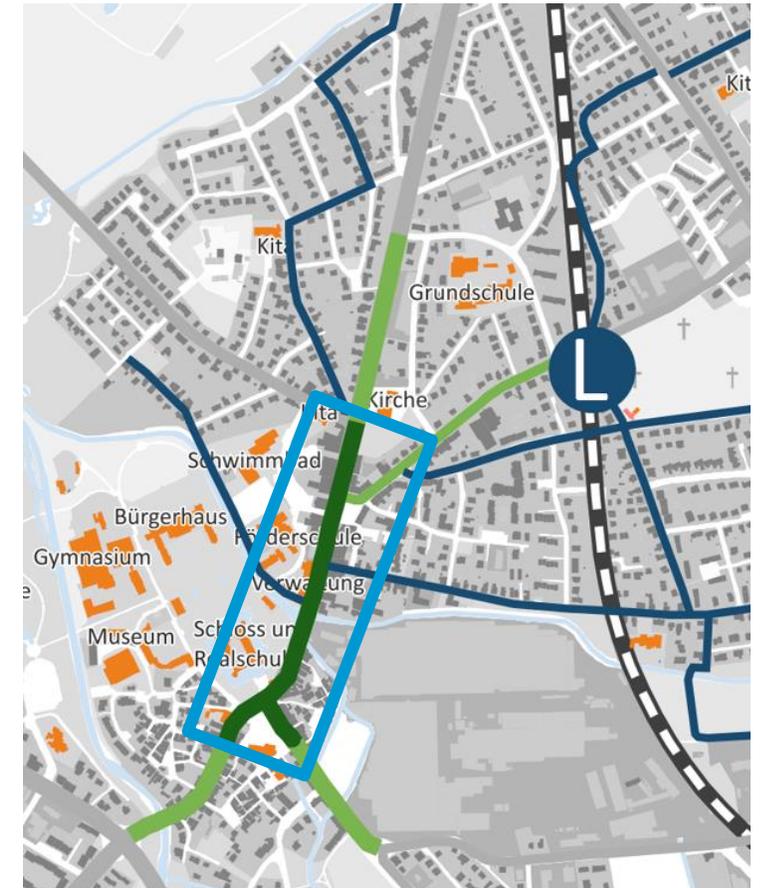
- DTVw heute: ca. 14.000 bis 15.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 15.000 Kfz

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: weitere Zentren
- Fußverkehr: Hauptbereich
- Radverkehr: überörtliche Verbindung
- ÖPNV: überörtliche Verbindung
- Kfz-Verkehr: weitere Verbindung

Planungsansatz

- Erhöhung der Aufenthaltsqualität bei gleichzeitiger Senkung der Kfz-Verkehrsfunktion
- Mischverkehrsfläche / „weiche“ Separation
- **Verkehrsberuhigung / Tempo 20**, ggf. in Form eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs (lokale Reduzierung des Kfz-Verkehrs um 4.000-5.000 Kfz bei gleichzeitiger Verdrängung auf das übrige Netz)
- Anpassung der Seitenraumnutzungen (Multifunktionsraum: Flächen für Radabstellanlagen, temporäre Lade-/Lieferzonen, Begrünung, Aufenthalt)



Münsterstraße / Residenzstraße

Ausgangslage (Residenzstraße)

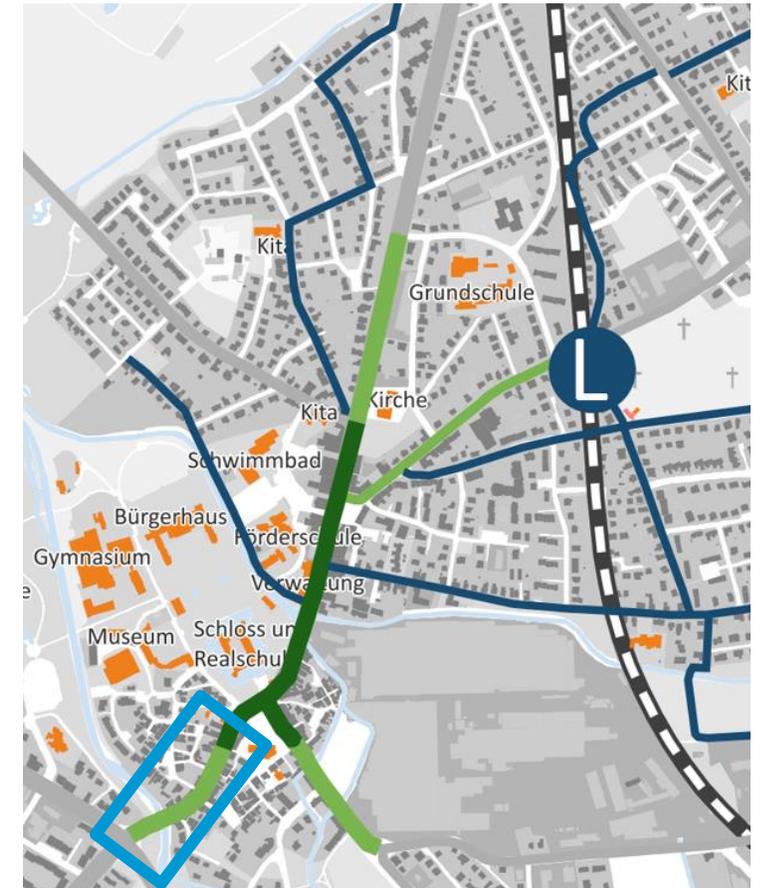
- DTVw heute: ca. 14.000 bis 15.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 15.000 Kfz

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: lockere Wohnbebauung
- Fußverkehr: weiterer Bereich
- Radverkehr: überörtliche Verbindung
- ÖPNV: gesamtstädtische Verbindung
- Kfz-Verkehr: überörtliche / weitere Verbindung

Planungsansatz

- Rückbau der freien Rechtsabbieger am Knotenarm Residenzstraße
- ggf. Umwidmung des nördlichen Rechtsabbiegers als Umweltspur
- Definierende und verkehrsberuhigende Gestaltung des Ortseingangs



Münsterstraße / Residenzstraße

Ausgangslage (Residenzstraße)

- DTVw heute: ca. 14.000 bis 15.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 15.000 Kfz

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: lockere Wohnbebauung
- Fußverkehr: weiterer Bereich
- Radverkehr: überörtliche Verbindung
- ÖPNV: gesamtstädtische Verbindung
- Kfz-Verkehr: überörtliche / weitere Verbindung

Planungsansatz

- Rückbau der freien Rechtsabbieger am Knotenarm Residenzstraße
- ggf. Umwidmung des nördlichen Rechtsabbiegers als Umweltspur
- Definierende und verkehrsberuhigende Gestaltung des Ortseingangs



DTVw gem. Verkehrsmodell Stadt Paderborn 2020

Residenzstraße

Ausgangslage (Residenzstraße)

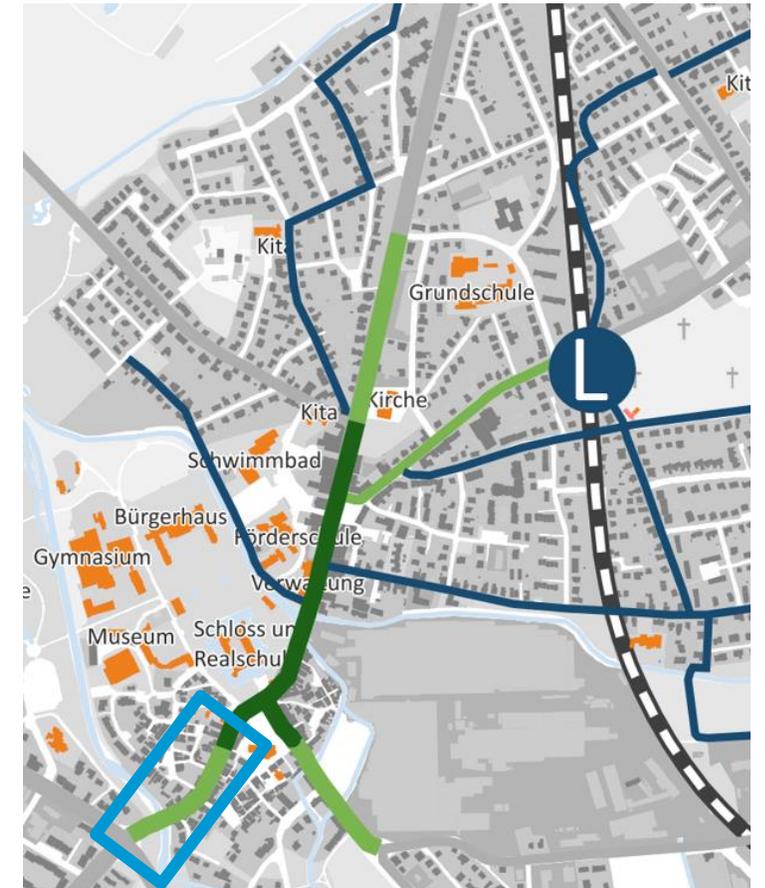
- DTVw heute: ca. 14.000 bis 15.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 15.000 Kfz
- Breite: 10 - 12m

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Weiteres Zentrum / lockere Wohnbebauung
- Fußverkehr: Hauptbereich / weiterer Bereich
- Radverkehr: überörtliche Verbindung
- ÖPNV: gesamtstädtische Verbindung
- Kfz-Verkehr: weitere Verbindung

Planungsansatz

- Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn anbringen
- Prüfung Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30



Fokusräume

Schloßstraße

Ausgangslage

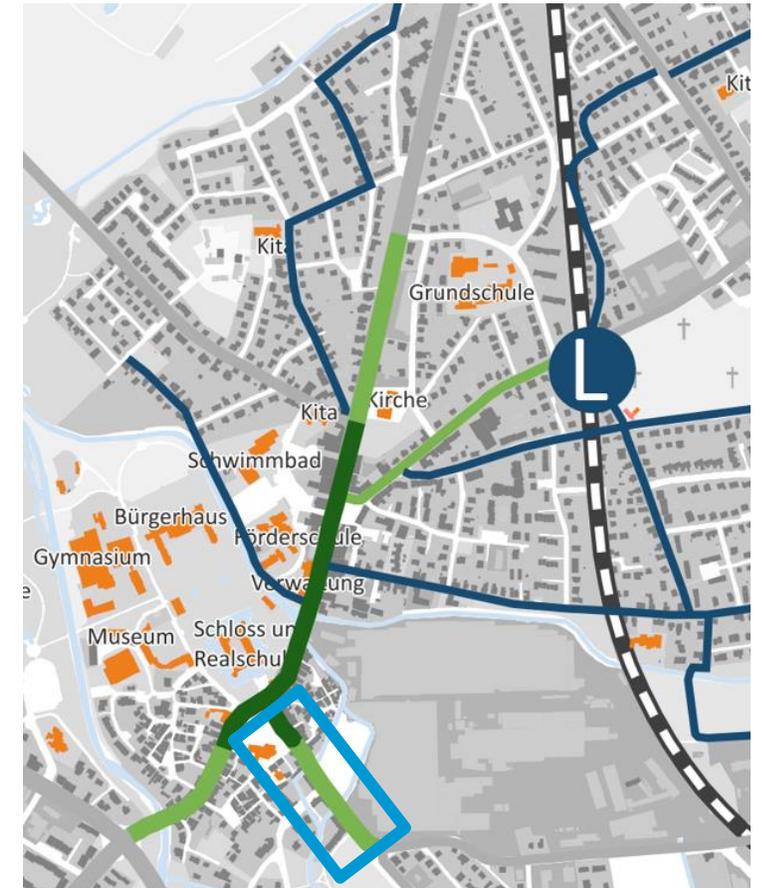
- DTVw heute: 9.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 9.500 Kfz
- Breite: 13m, Höhe Schloßstraße 4

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Weitere Zentren / lockere Wohnbebauung
- Fußverkehr: Freizeitbereich / Nebenbereich
- Radverkehr: überörtliche Verbindung
- ÖPNV: gesamtstädt. Verbindung
- Kfz-Verkehr: weitere Verbindung

Planungsansatz

- Aufwertung Gehwege
- Markierung von Fahrradpiktogrammen
- Prüfung der Aufhebung des Gehwegparkens



Fokusräume

Hatzfelder Straße

Ausgangslage

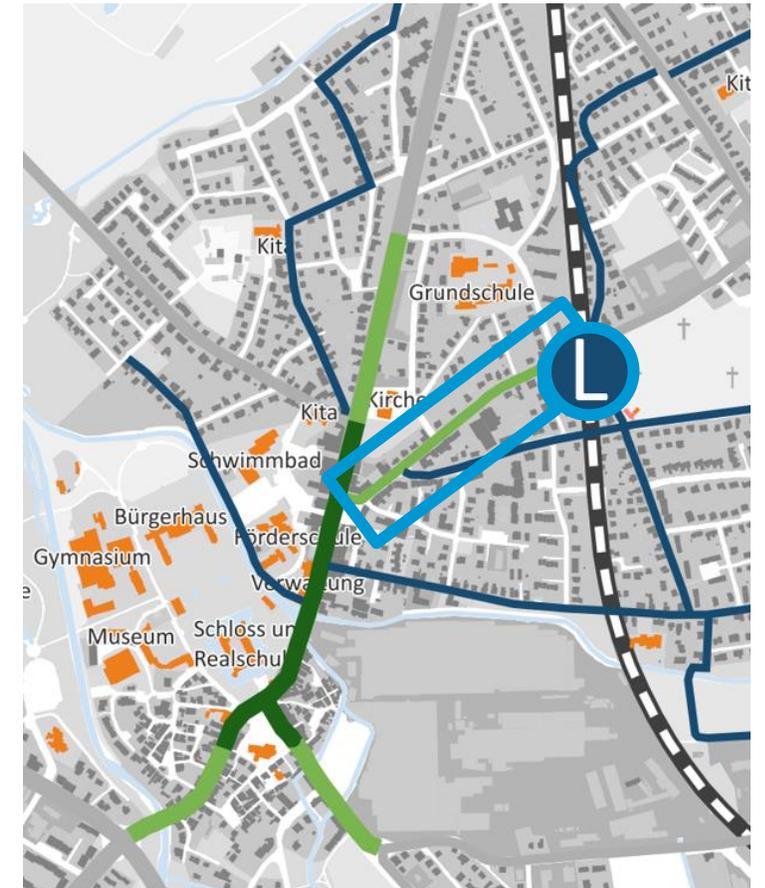
- DTVw heute: ca. 5.000-6.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 5.000-6.000 Kfz
- Breite: 18 m, Höhe Volksbank

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Zentrum / Wohnbebauung
- Fußverkehr: Hauptbereich / weiterer Bereich
- Radverkehr: örtliche Verbindung
- ÖPNV: örtliche Verbindung
- Kfz-Verkehr: weitere Verbindung

Planungsansatz

- Aufwertung für Fußverkehr und Aufenthaltsqualität
- Ummarkierung: einseitiger Schutzstreifen im Norden, Piktogrammreihe und Parkstreifen im Süden
- Zeitliche Ausdehnung Tempo 30 auf 17 Uhr



Fokusräume

Hatzfelder Straße

Ausgangslage

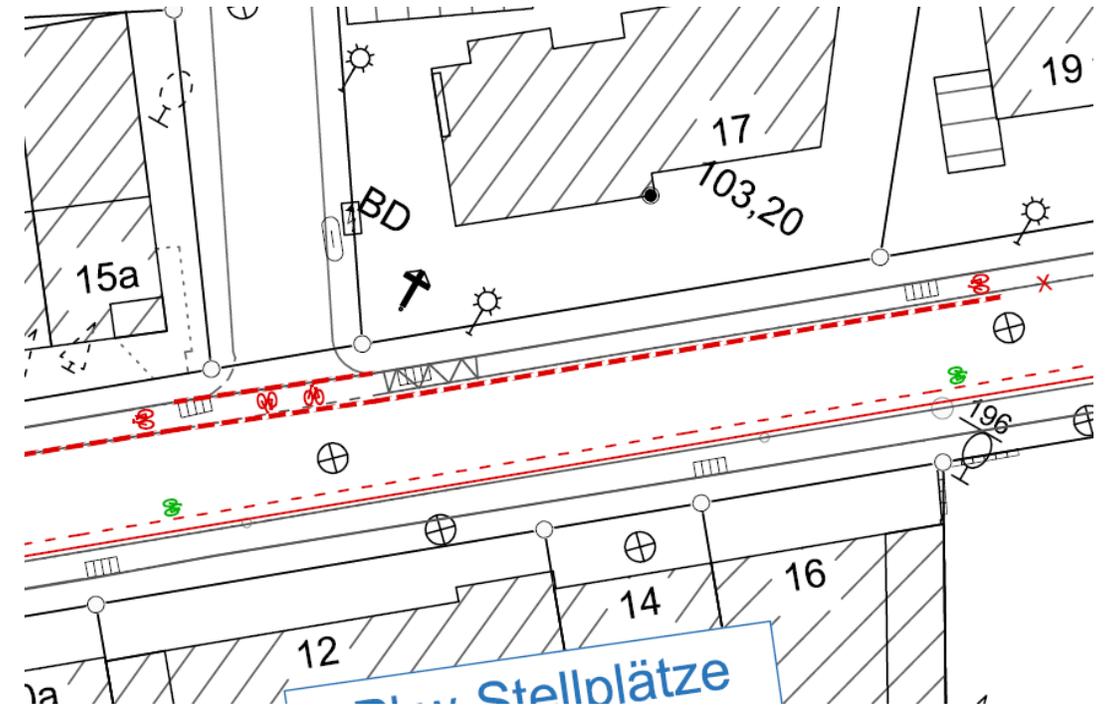
- DTVw heute: ca. 5.000-6.000 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 5.000-6.000 Kfz
- Breite: 18 m, Höhe Volksbank

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Zentrum / Wohnbebauung
- Fußverkehr: Hauptbereich / weiterer Bereich
- Radverkehr: örtliche Verbindung
- ÖPNV: örtliche Verbindung
- Kfz-Verkehr: weitere Verbindung

Planungsansatz

- Aufwertung für Fußverkehr und Aufenthaltsqualität
- Ummarkierung: einseitiger Schutzstreifen im Norden, Piktogrammreihe und Parkstreifen im Süden (wurde im Herbst 2024 umgesetzt)
- Zeitliche Ausdehnung Tempo 30 auf 17 Uhr



Planung mit einseitigem Schutzstreifen im Norden, Piktogrammreihe und Parkstreifen im Süden

(Quelle: Stadt Paderborn)

Fokusräume

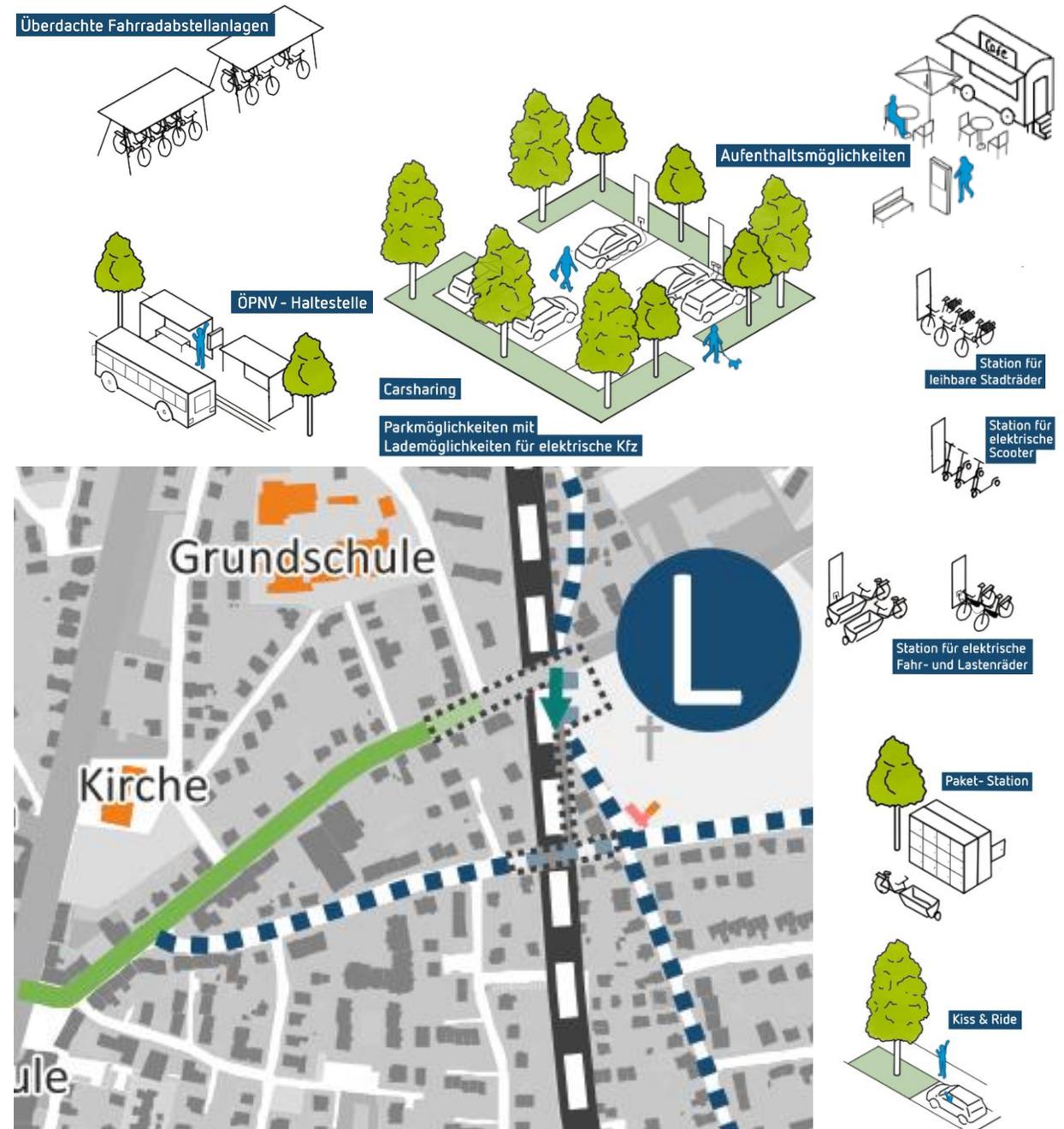
Bahnhof Schloß Neuhaus

Ziele

- Aufwertung des Bahnhofsumfeld
- Stärkung als intermodaler Verknüpfungspunkt
- Stärkung des Bahnhofs als Ein- und Ausgangstor Schloß Neuhaus

Maßnahmen

- **L** Ausbau zu Mobilstation
- Aufwertung Bahnhofsumfeld (Einrichtung Querung Hatzfelder Straße, Zuwegung P+R- und B+R-Anlage optimieren)
- Einrichtung eines barrierefreien **Zugangs** zu den Gleisen von der Hatzfelder Straße (wurde im Sommer 2024 umgesetzt)
- Aufwertung Zuwegung: **Fahrradstraßen**, **Fußwegeachse**



Fokusräume

Handlungsansätze

Nahmobilität

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



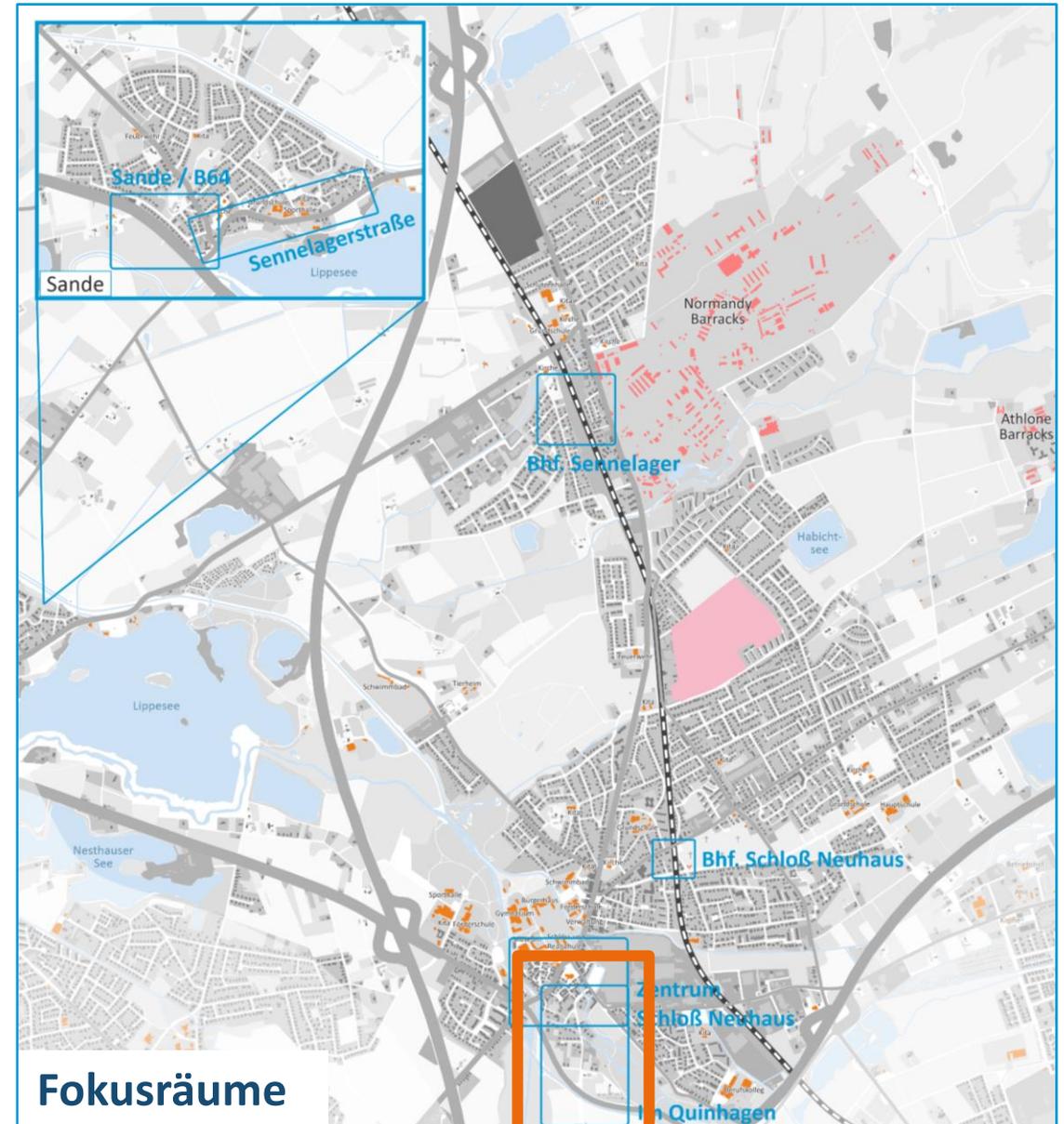
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Anpassung von Knotenpunkten



Fokusräume

Im Quinhagen

Ausgangslage

- DTVw heute: ca. 1.300 Kfz
- DTVw Prognose 2035 „nichts tun“: ca. 1.100 Kfz
- Geschwindigkeitsregime: Verkehrsberuhigter Bereich / T30 / T50
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung 2020 durchgeführt
- Gem. Bürgerbeteiligung: hohe Kfz-Verkehrsbelastung / Durchgangsverkehre zur Umfahrung der Schloß Kreuzung als Verbindung zw. B1 und Benteler Parkplatz

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Wohnbebauung
 - Fußverkehr: Nebenbereich
 - Radverkehr: weitere Verbindung (ggf. durch Weiterentwicklung Stedener Feld zu Mobilstation Kategorie M zunehmende Bedeutung)
 - ÖPNV: keine Verbindung
 - Kfz-Verkehr: weitere Verbindung
- insgesamt geringe Verbindungsfunktion

Planungsansatz

- Verkehrsberuhigung / Reduzierung des Kfz-Verkehrs



Fokusräume

Im Quinhagen

Ziele

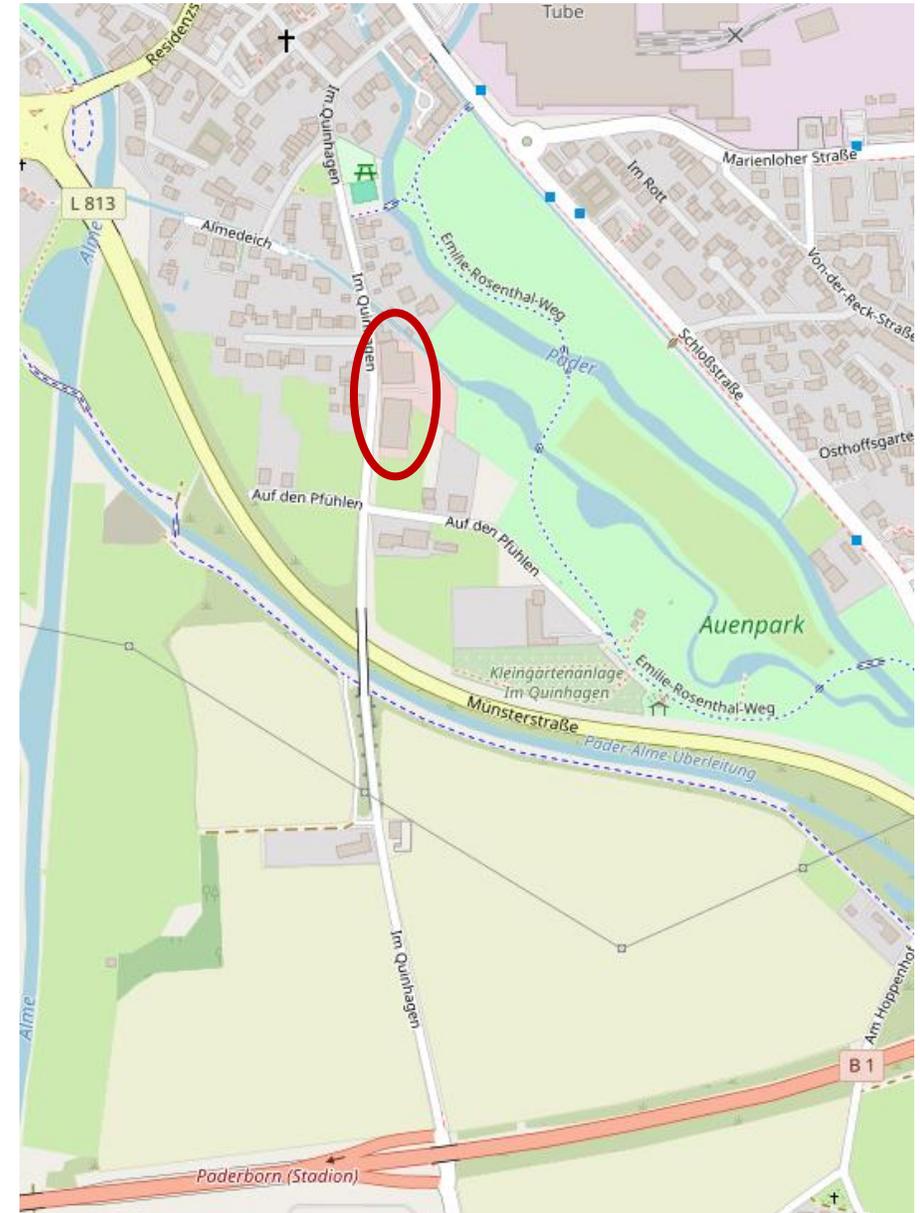
- Verkehrsberuhigung / Reduzierung des Kfz-Verkehrs

Planungsoptionen

- Verschärfung des bestehenden Durchfahrtsverbots für Fahrzeuge ab 3,5t durch **Einrichtung Fahrradstraße** (Kfz-Anlieger frei).

Fahrradstraße als Verbindung zw. B1 und Schloßstraße am sinnvollsten:

- ⚡ Umwandlung des verkehrsberuhigten Bereichs?
 - ⚡ Umgang mit Engstelle unter B1-Brücke?
 - ⚡ Entlastung von Kontrolle des Durchfahrtsverbots abhängig
 - ⚡ Fahrradstraßen werden in Paderborn als Netz gedacht, wie kann es südl. der B1 weitergehen?
- **Modaler Filter:** Abbindung für Kfz-Verkehr im Bereich Ellenbürger
 - ⚡ Bedeutung des Abschnitts für landwirtschaftliche Fahrzeuge?
 - ⚡ Umwege für Anwohnerinnen Hausnr. 80/81 Ri. Schloß Neuhaus
 - ⚡ Klärung/Abstimmung beidseitige Anfahrbareit bestehender Betriebe



Fokusräume

Handlungsansätze

Nahmobilität

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



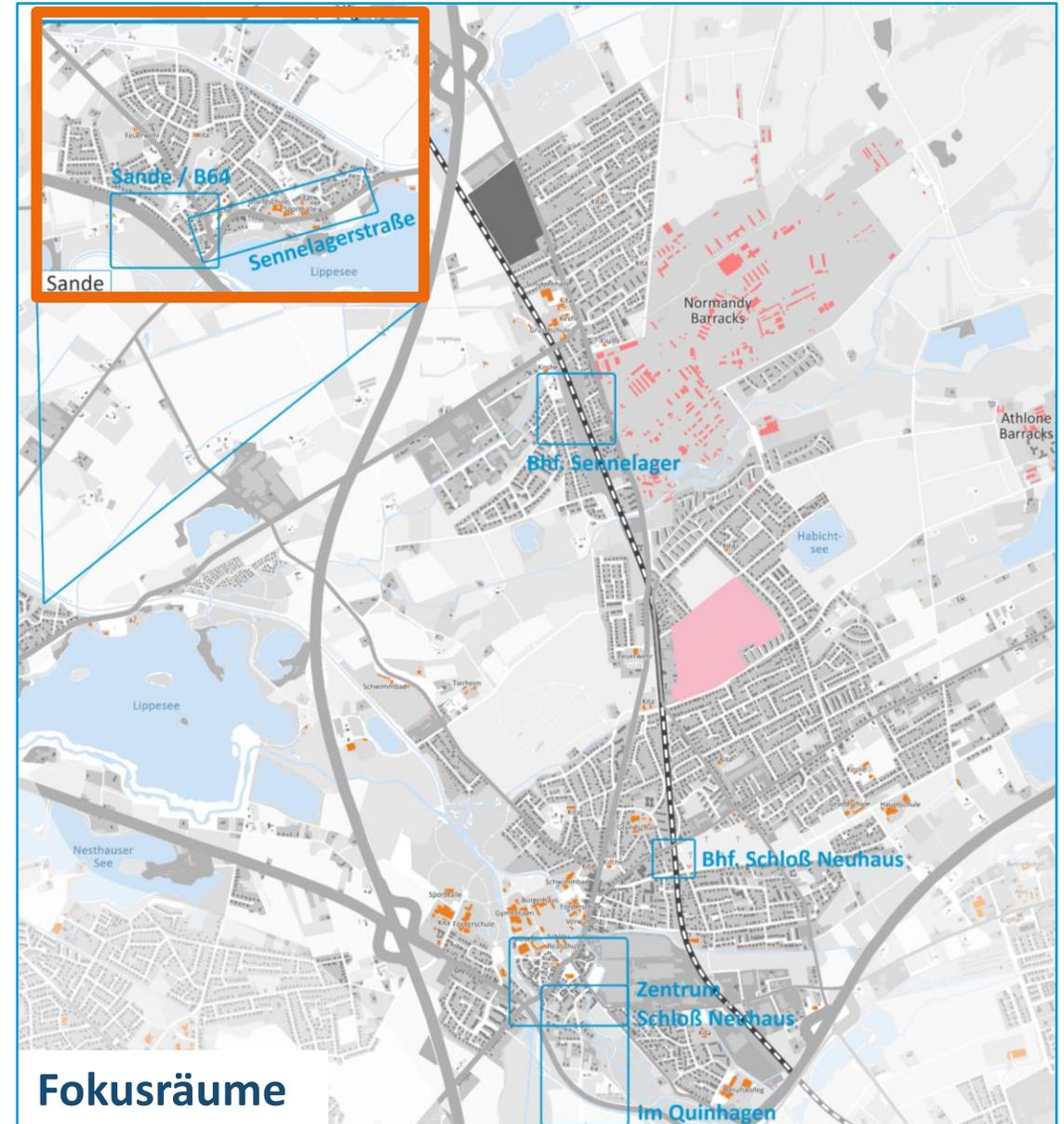
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

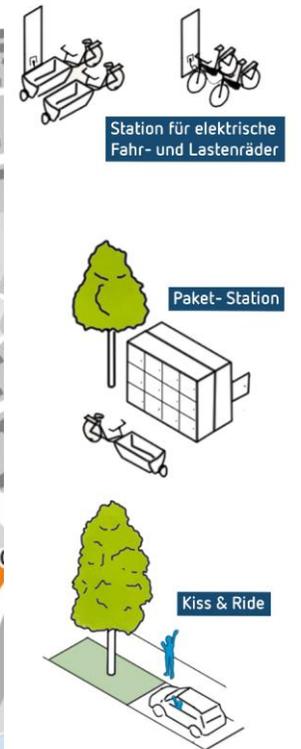
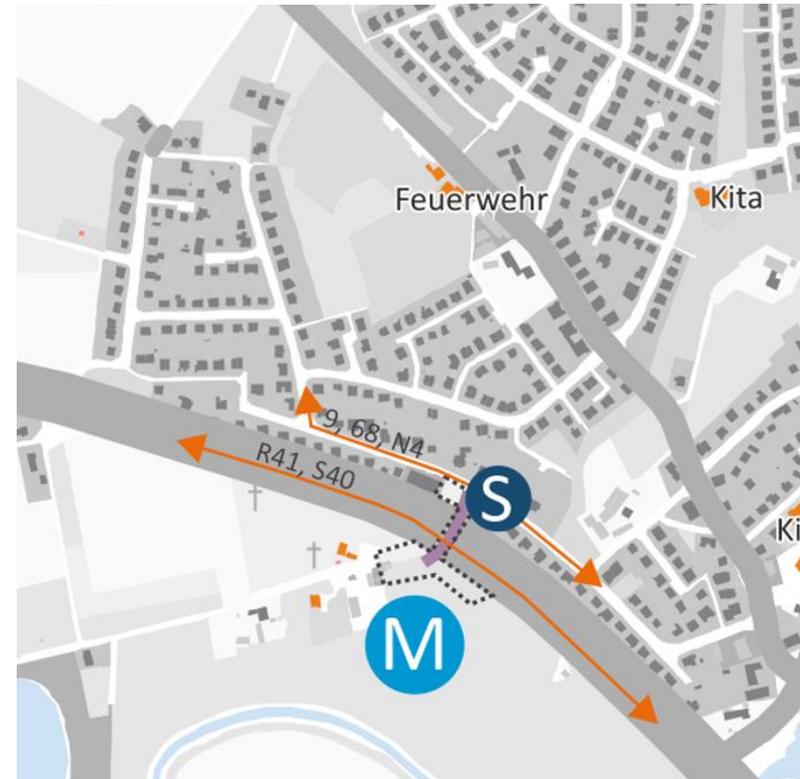
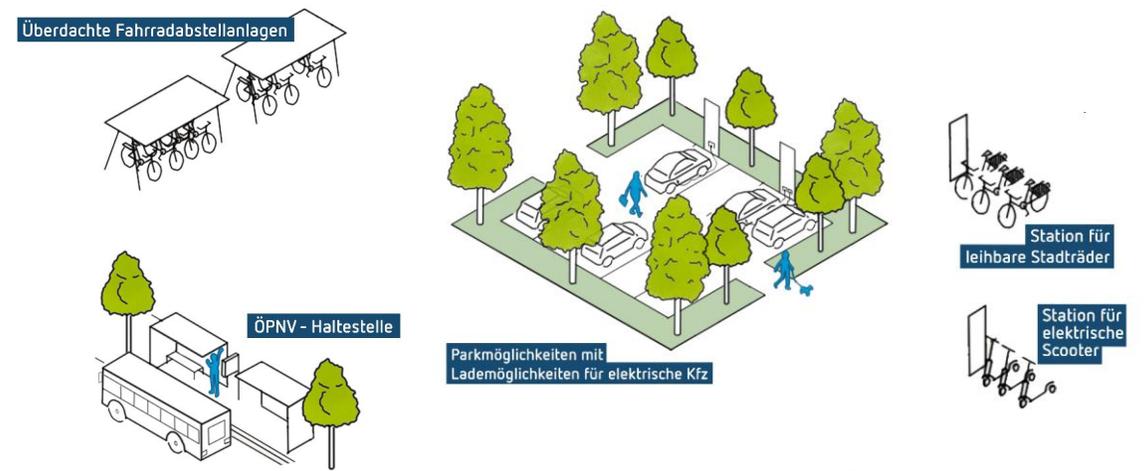
- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Anpassung von Knotenpunkten



Sande – B64 / Lippensee

Einrichtung Mobilstation Sande, Friedhof

- M** Neueinrichtung Haltebuchten an B64 mit Anbindung an R41 und S40 und Kombination mit Bestandshaltestelle
- Optische **Aufwertung** der Unterführung B64
- Einrichtung einer guten Fuß- und Radverkehrsanbindung in Richtung Sande, Lippensee und Elsen sowie Richtung Delbrück
- M** Ausstattung gem. Mobilstationenkategorie M
 - W+R für Personen aus Sande sowie Besucher Sandes und des Lippesees
 - B+R für Auspendler (aus Sande und Elsen, nach PB-Innenstadt, PB-Hbf, Delbrück, Rheda-Wiedenbrück)
 - P+R für Einpendler (gerade aus Delbrück, Rheda-Wiedenbrück nach Sande, Lippensee, PB-Zentrum, Elsen)



Stand Juni 2024

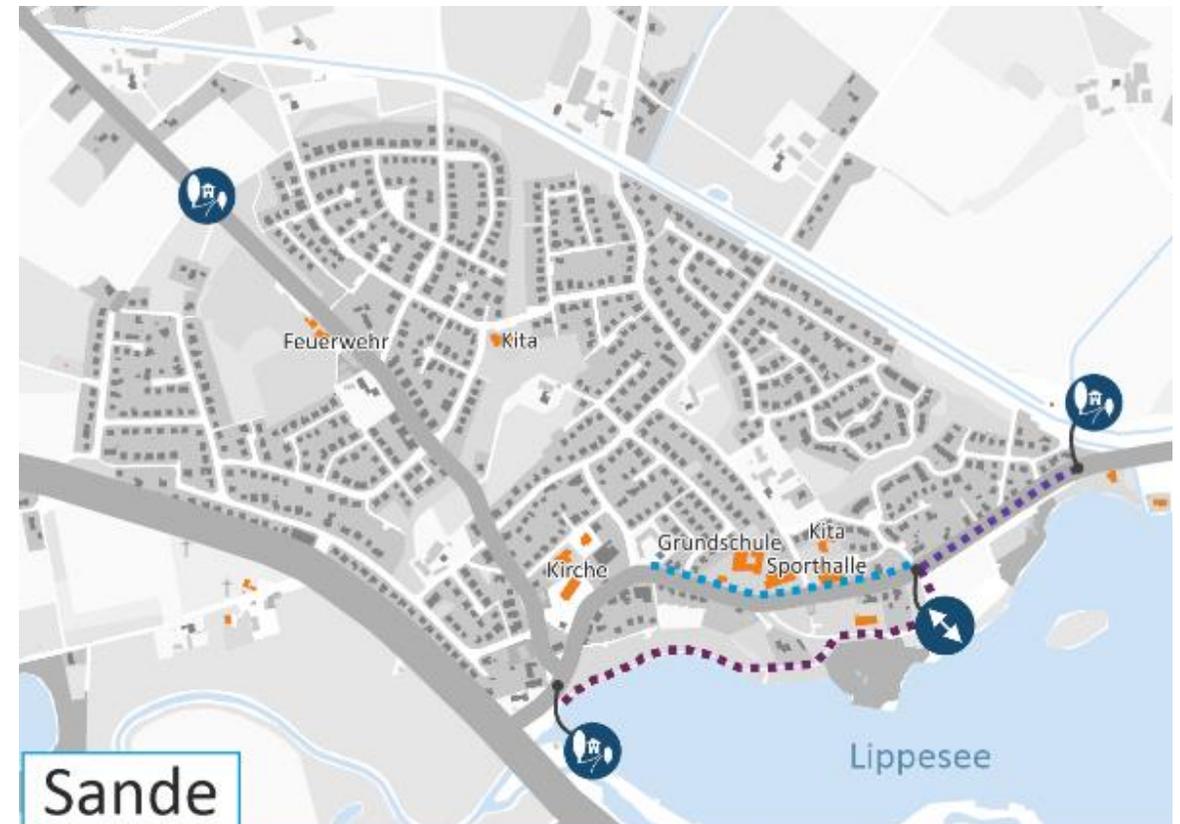
Sande – Sennelagerstraße

Ansprüche

- Raumkategorie: Weiteres Zentrum
- Fußverkehr: Haupt-, Neben- und Freizeitbereich
- Radverkehr: gesamtstädtische Verbindung
- ÖPNV: gesamtstädtische Verbindung
- Kfz-Verkehr: gesamtstädtische Verbindung

Maßnahmen

- Lkw-Durchfahrtsverbot, mit Ausnahme Anlieger und im BAB-Umleitungsfall
- Definierende Gestaltung von Ortseingängen
- Querschnitte: **Piktogrammketten** im Norden und Schutzstreifen flächenhaft markieren
- Radverkehr im Mischverkehr bzw. auf **Parallelwegen** sowie **Schutzstreifen**



Fokusräume

Handlungsansätze

Nahmobilität

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



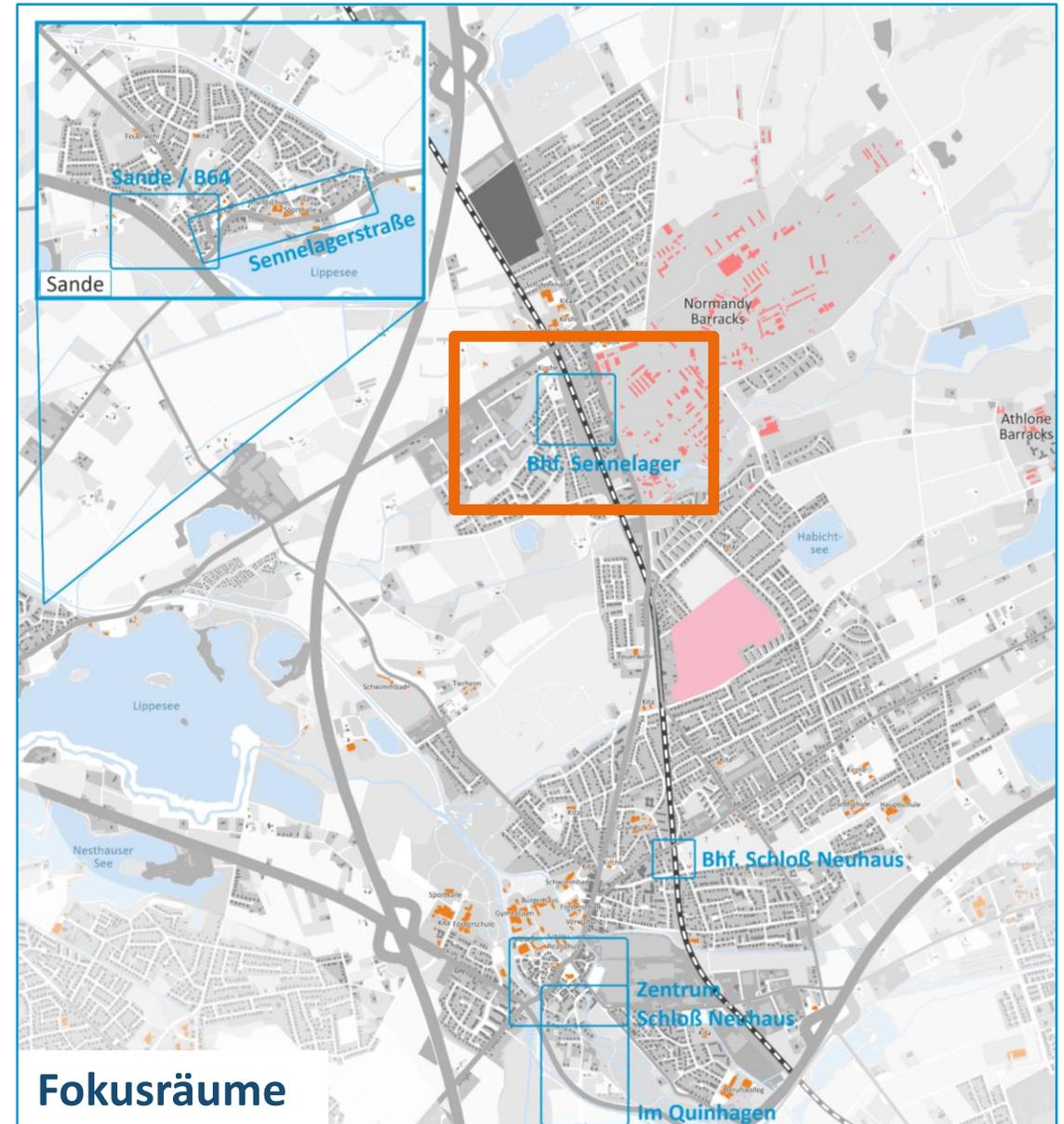
Aufwertung ÖPNV-Angebot

- Mobilstationen einrichten
- Optimierung Busanbindung



Kfz-Verkehr & Straßenraumgestaltung

- Gestaltung von Ortseingängen
- Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
- Anpassung von Knotenpunkten



Fokusräume

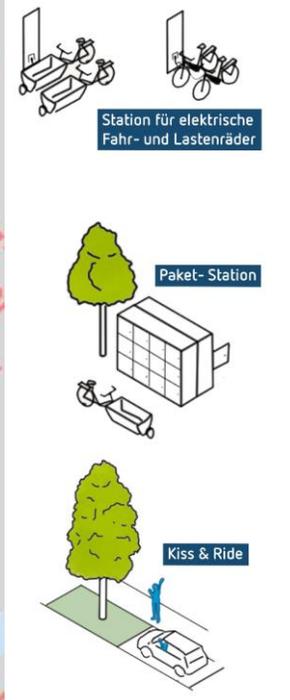
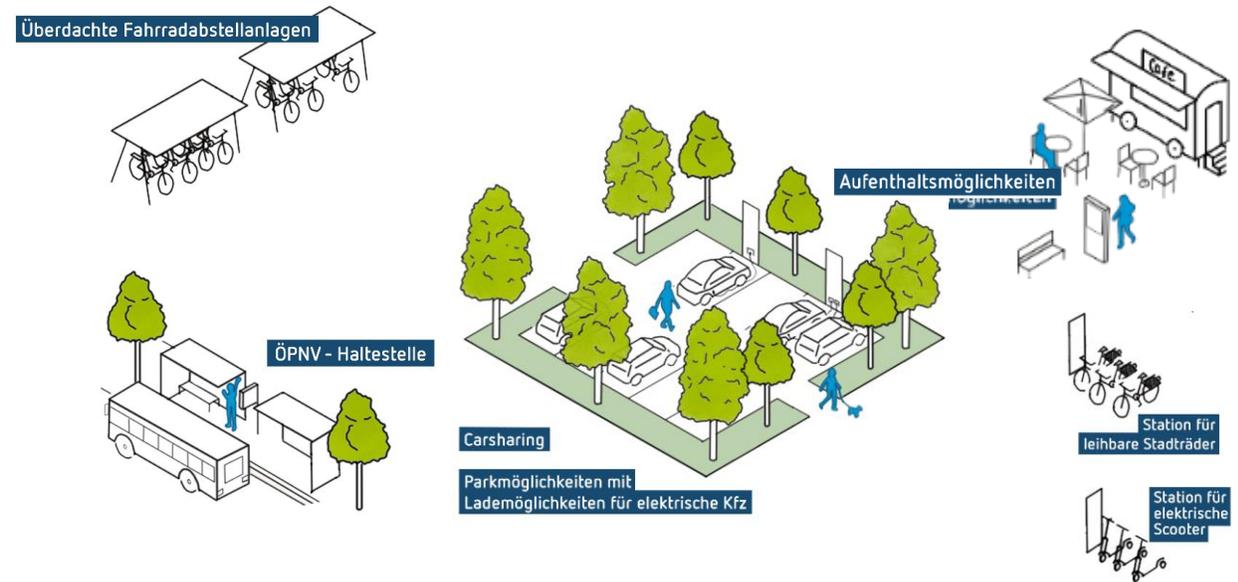
Bahnhof Sennelager

Ziele

- Aufwertung des Bahnhofsumfeld
- Stärkung als intermodaler Verknüpfungspunkt

Maßnahmen

- L** Ausbau zu Mobilstation
 - Aufwertung Bahnhofsumfeld (Aufwertung Fußweg zur Bielefelder Straße, Asphaltierung Zuwegung, Gestaltung Bahnhofsvorplatz)
 - Prüfung der Einrichtung einer **Brücke** für den Fuß- und Radverkehr zwischen Sennebahnhof und Mömmenweg (und Anbindung an **Fahrradstraßenachse**)



Handlungsempfehlungen

Handlungsempfehlungen - Priorisierung

| Priorisierung | |
|---------------|---|
| hoch | kurzfristig und einfach umsetzbar, geringe Kosten |
| mittel | mittelfristige Umsetzbarkeit, Umsetzung nach Planung, hohe Kosten |
| gering | langfristige Umsetzbarkeit mit großem Planungsvorlauf, sehr hohe Kosten |
| bei Bedarf | Umsetzung bei Bedarf |
| Daueraufgabe | dauerhafte Prüfung, Aufgabe |

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

| Kosten der Umsetzung | |
|----------------------|-------------------------|
| gering | unter 10.000 Euro |
| hoch | 10.000 bis 100.000 Euro |
| sehr hoch | über 100.000 Euro |

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

| | Maßnahme | Verortung | Priorisierung |
|--------------|--|---|---|
| Nahmobilität | Querungen umgestalten/einrichten | <ul style="list-style-type: none"> • Bielefelder Straße (Höhe Polizei, Kaiser-Heinrich-Straße) • Residenzstraße • Hatzfelder Straße • Dubelohstraße • Hermann-Löns-Straße • Fürstenallee • Sennelagerstraße (Sande) • Bahnstrecke (Sennelagerstraße, Bahnhof Sennelager) | <ul style="list-style-type: none"> • hoch • mittel |
| | Prüfauftrag Fahrradstraßen prüfen und einrichten | <ul style="list-style-type: none"> • Amtsweg • Kaiser-Heinrich-Straße • Josef-Temme-Weg/Mozartstraße • Dietrichstraße • Schatenweg • Hubertusweg/Kruggelweg/Im Frieden/Adenauerring • Thunemühle/Mömmenweg • Artilleriestraße • Infanterieweg • Zur Gartenschau/Nesthauser Straße | <ul style="list-style-type: none"> • gering • hoch/mittel |
| | Gefahrenstellen abbauen | <ul style="list-style-type: none"> • Lippesee | <ul style="list-style-type: none"> • mittel |

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

| | Maßnahme | Verortung | Priorisierung |
|--------------|---|---|--|
| Nahmobilität | Ausbau Radabstellanlagen (bei Bedarf mit Überdachung) | <ul style="list-style-type: none"> Schloßkreuzung/Kirchplatz St. Heinrich und Kunigunde Lippesee Gewerbegebiet Sennelager-Mitte Danziger Straße (Supermarkt/Schützenhalle) Parkplatz Am Schloßgarten | <ul style="list-style-type: none"> hoch |
| | „Modellquartier der Nahmobilität“ einrichten | <ul style="list-style-type: none"> z.B. Bereich Fischerkamp/Memelstraße/ Dümmerweg z.B. südöstlich Sander-Bruch-Straße (Sande) | <ul style="list-style-type: none"> bei Bedarf |
| | Freizeitwege ausbauen | <ul style="list-style-type: none"> Lippesee Emilie-Rosenthal-Weg/Padersteinweg Altensenner Weg | <ul style="list-style-type: none"> mittel bei Bedarf |
| | Unter-/Überführung aufwerten | <ul style="list-style-type: none"> über B64 zwischen Nesthauser See und Lippesee | <ul style="list-style-type: none"> mittel |
| | Markierung von Fahrradpiktogrammen | <ul style="list-style-type: none"> Schloßstraße Residenzstraße/ Schloßkreuzung | <ul style="list-style-type: none"> hoch |
| | Stärkung Aufenthaltsqualität | <ul style="list-style-type: none"> Schloßstraße Residenzstraße Bielefelder Straße Hatzfelder Straße | <ul style="list-style-type: none"> mittel |

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

| | Maßnahme | Verortung | Priorisierung |
|--------------|---|--|---------------|
| Nahmobilität | Radinfrastruktur verbessern | <ul style="list-style-type: none"> • Dubelohstraße • Sennelagerstraße • Mastbruchstraße • Hatzfelder Straße • Hatzfelder Platz • Residenzstraße/ Schloßkreuzung • Münsterstraße (Radweg einrichten) | • mittel |
| | Eindeutige Radverkehrsführung bei Aufhebung der Radwegbenutzungspflicht | <ul style="list-style-type: none"> • Residenzstraße • Bielefelder Straße in Sennelager | • hoch |
| | Prüfauftrag Elternhaltestellen einrichten | <ul style="list-style-type: none"> • Parkplatz Almering • Parkplatz Merschweg | • hoch |
| | Spielmöglichkeiten und Sportgeräte aufstellen | <ul style="list-style-type: none"> • am Wilhelmsberg • auf Schulwegen | • mittel |
| | Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit | <ul style="list-style-type: none"> • generell und überall | • bei Bedarf |

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

| | Maßnahme | Verortung | Priorisierung |
|------|------------------------------------|---|--|
| ÖPNV | Prüfung Neueinrichtung Haltestelle | <ul style="list-style-type: none"> Friedhof (Sande) | <ul style="list-style-type: none"> hoch |
| | Einrichtung von Mobilstationen | <ul style="list-style-type: none"> SN Am Schloßgarten (M) Bhf. Sennelager (L) Bhf. Schloß Neuhaus (L) Schloß Neuhaus (M) SN An der Kapelle (M) Sennelager Infanterieweg (M) Mackensenweg (XS) Kavallerieweg (XS) Paul-Gerhard-Straße (XS) Küllhof (XS) Waldkamp (XS) Adenauerring (XS) Kindergarten Waldblick (XS) Sportplatz Mastbruch (XS) Kaiser-Heinrich-Straße (XS) | <ul style="list-style-type: none"> hoch mittel |
| | Optimierung Busanbindung | <ul style="list-style-type: none"> Staumühler Straße Trakehnerstraße Kaiser-Heinrich-Straße | <ul style="list-style-type: none"> Daueraufgabe |
| | Ausweitung Bedienzeitraum | <ul style="list-style-type: none"> Mastbruch (Linie 14) | <ul style="list-style-type: none"> mittel |

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

| | Maßnahme | Verortung | Priorisierung |
|-----|--|--|--|
| KFZ | Umbau/ Umgestaltung von Knotenpunkten | <ul style="list-style-type: none"> • Münsterstraße/Verner Straße/Residenzstraße • Schloßkreuzung (Schloßstraße/Residenzstraße) • Bielefelder Straße/Hatzfelder Straße • Bielefelder Straße/Dubelohstraße | <ul style="list-style-type: none"> • bei Bedarf • hoch |
| | Umgestaltung von Ortseingängen | <ul style="list-style-type: none"> • Residenzstraße • Sennelagerstraße (Sennelager) • Bielefelder Straße (Sennelager) • Sennelagerstraße (Sande, Ost und West) • Ostenländer Straße (Sande) | <ul style="list-style-type: none"> • mittel |
| | Einrichtung Mikrodepot | <ul style="list-style-type: none"> • Schloßstraße • Parkplatz Landesgartenschau | <ul style="list-style-type: none"> • mittel |
| | Prüfaufträge stadtverträgliche Geschwindigkeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Hermann-Löns-Straße bis Ende Bebauung (Tempo 30) • Hatzfelder Straße (Tempo 30) • Husarenstraße bis Ende Bebauung (Tempo 30) • Thuner Weg (Tempo 30) • Schatenweg (Fahrradstraße) • Residenzstraße (Geschwindigkeitsanpassung gemäß Modell) • Bielefelder Straße (Geschwindigkeitsanpassung gemäß Modell) • Dubelohstraße (Geschwindigkeitsanpassung gemäß Modell) • Mastbruchstraße (Geschwindigkeitsanpassung gemäß Modell) | <ul style="list-style-type: none"> • hoch |

Übersicht Handlungsempfehlungen - Verortung

| | Maßnahme | Verortung | Priorisierung |
|------------|--|---|--|
| KFZ | Prüfaufträge Parksituation in Wohngebieten | <ul style="list-style-type: none"> Mastbruchstraße Residenzstraße (Höhe Hausnr. 20) | <ul style="list-style-type: none"> hoch |
| | Prüfauftrag Einbahnstraßenregelung | <ul style="list-style-type: none"> Eckardtstraße/ Neuhäuser Kirchstraße | <ul style="list-style-type: none"> hoch |
| | Neubau Umgehungsstraße Sande | <ul style="list-style-type: none"> L 813n zwischen Ostenländer Straße und B 64 (Höhe Graf-Meerveldt-Straße) | <ul style="list-style-type: none"> gering |
| Fokusräume | Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus | <ul style="list-style-type: none"> Bielefelder Straße Residenzstraße Münsterstraße Schloßstraße Hatzfelder Straße Bahnhof Schloß Neuhaus Parkplatz Am Schloßgarten (barrierefreie Umgestaltung, separate Fuß-/ Radwegeverbindung, Verbreiterung Fußgängerbrücke) | <ul style="list-style-type: none"> bei Bedarf mittel |
| | Verkehrsberuhigung/ Reduzierung des Kfz-Verkehrs | <ul style="list-style-type: none"> Im Quinhagen | <ul style="list-style-type: none"> mittel |
| | Sande Mobilstation B64/ Lippesee | <ul style="list-style-type: none"> Münsterstraße (B64)/Rosmarinstraße/Zum Barbrok (Sande) | <ul style="list-style-type: none"> gering |
| | Verbesserung Fuß- und Radwegebeziehungen | <ul style="list-style-type: none"> Sennelagerstraße (Sande) Ostenländer Straße (Sande) | <ul style="list-style-type: none"> mittel |
| | Stärkung als intermodaler Verknüpfungspunkt | <ul style="list-style-type: none"> Bahnhof Sennelager | <ul style="list-style-type: none"> gering |

www.planersocietaet.de

Vielen Dank für

Ihre Aufmerksamkeit.

Planersocietät

Konrad-Zuse-Str. 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