

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
1	bei der Kirche bereits heute zu hohes Kfz-Aufkommen!, +1.100, +1.350 unerträglich!	Mastbruchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
2	Auf Grund dem kommenden Neubaus einer Kita und Mensa im Bereich der Grund und Hauptschule, sollte keine Verlagerung des Verkehrs auf die Mastbruchstrasse stattfinden. Hinzukommen täglicher Trainings- und Spielbetrieb auf dem Rasenplatz und Sportplatzes des DJK. Insgesamt wären es in Zukunft 3 Kindergärten, Mensa, Grund- sowie Hauptschule und Betrieb der Sportplätze entlang der Mastbruchstrasse.	Mastbruchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
2	Aus diesem Grund wäre sogar eine 30er Zone des kompletten südlichen Teiles sinnvoll.	Mastbruchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Auf der Mastbruchstraße besteht aufgrund der Grundschule und der Kita Tempo 30 im Abschnitt zwischen Schatenweg und Hausnummer 91 der Mastbruchstraße.
3	In Zukunft wird es 3 Kitas, eine Mensa und 2 Schulen an der Mastbruchstr. geben. Dazu kommen Elterntaxis zur Schule und täglicher Trainings- und Spielbetrieb auf dem Rasenplatz und Sportplatzes des DJK. Eine Verlagerung des Verkehrs über die Mastbruchstr. wäre absolut fatal.	Mastbruchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
3	Aus diesem Grund wäre sogar eine 30er Zone des kompletten südlichen Teiles sinnvoll.	Mastbruchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Auf der Mastbruchstraße besteht aufgrund der Grundschule und der Kita Tempo 30 im Abschnitt zwischen Schatenweg und Hausnummer 91 der Mastbruchstraße.
4	An dieser Kreuzung würde eine einfache Änderung der Vorfahrtsregelung bzw. ein Zebrastreifen die Geschwindigkeit des fließenden Kfz Verkehrs erheblich reduzieren. Eine Alternative wäre eine durchgängige 30er Regelung in der Mastbruch Straße.	Dietrichstraße, Mastbruchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ein Zebrastreifen oder eine Vorfahrtsänderung sind kein geeignetes Mittel zur Temporeduzierung. Ein Zebrastreifen wird nur dort angelegt, wo die Anzahl der Fußgängerquerungen das erforderlich macht. Die Prüfung einer Geschwindigkeitsanpassung auf der Mastbruchstraße ist im Stadtteilverkehrskonzept unter stadtverträgliche Geschwindigkeiten bereits enthalten.
5	- Teil der Residenzstraße zwischen der Münsterstr. und der Kreuzung beim Schloß (Schloßstraße) zur Anliegerstraße umkennzeichnen. Den Durchgangsverkehr, der sich besonders in den Stoßzeiten (Schulbeginn / Schulende) dort staut, halte ich für überflüssig, da ich zunehmend den Eindruck gewinne das mittlerweile ein großer Teil der Kinder einzeln "bis ins Klassenzimmer" gefahren werden muss.	Residenzstraße, Bielefelder Straße	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen.
5	- Rest des Ortskernes zur 30er-Zone kennzeichnen (ähnlich siehe Elsen)	Residenzstraße, Bielefelder Straße	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
6	Um sicher an der Polizei in den Schlosspark zu kommen und wieder zurück wäre es wünschenswert, wenn es dort einen (wie auch immer gearteten) Fußgängerüberweg gäbe. Für Familien, alle Fußgänger und die Realschüler der Unterstufe wäre es so viel sicherer.	Bielefelder Straße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Die Anregung wird auch in anderen Konzepten (ISEK, Paderseeumflut II) berücksichtigt.
6	Außerdem halte ich es für sinnvoll, wenn die Bielefelder Straße ein Tempolimit von 30 km/h hätte.	Bielefelder Straße	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen.
7	30 km/h in Neuhaus, vor allem bitte auf der Bielefelder und Hatzfelder Straße. In Elsen funktioniert das auch. Um den Einzelhandelsstandort und ihre Besucher zu schützen, sollte hier das Tempo reduziert werden.	Bielefelder Straße, Hatzfelder Straße	Die Hinweise sind im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Die Punkte sind im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen. Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen auf der Hatzfelder Straße sind rechtlich nicht möglich.
7	Bitte auch Mastbruch nicht vergessen. Eine durchgängige Fahrradstraße über den Schatenweg ins Zentrum Schloß Neuhaus wäre angebracht. Zusätzlich eine nördliche Route (Ziethenweg oder Dietrichstraße?)	Bielefelder Straße, Hatzfelder Straße, Schatenweg	Die Hinweise sind im Stadtteilverkehrskonzept bereits bei zu prüfenden Fahrradstraßen enthalten.	Die Punkte sind im Stadtteilverkehrskonzept bereits beim Thema Nahmobilität enthalten. Der Schatenweg ist als zu prüfende Fahrradstraße aufgeführt.
8	Schloßstraße ab Kreisverkehr in Richtung Paderborn Radspur kenntlich machen -> Parkplätze auflösen (Autotüren!), dadurch Radweg	Schloßstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Aus Richtung Paderborn kommend gibt es einen markierten Schutzstreifen. In Fahrtrichtung Paderborn ist nicht mehr genügend Platz zur Markierung eines Schutzstreifen. Die Stellplätze können nicht aufgelöst werden, da in den Zwischenräumen Bäume stehen.
9	Fürstenallee bis Padercafe Fußweg, Wieso?, dann ohne Aufführung rechts Rad/Fußweg -> Einheitlich!	Schloßstraße/ Fürstenallee	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Auf der Fürstenallee besteht keine Radwegbenutzungspflicht. An der Fußgängerampel kann ggf. ein Hinweis für Radfahrende gegeben werden.
10	Die Entschleunigung des Verkehrs - in der Schloßstraße bis zum Kreisel	Schloßstraße	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen.
10	Die Entschleunigung des Verkehrs - in der Hatzfelderstraße bis zur Dubeloh- oder sogar zur Mastbruchstraße	Hatzfelder Straße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Weitere Geschwindigkeitsreduzierungen auf diesem Abschnitt der Hatzfelder Straße sind laut der StVO rechtlich nicht möglich.
11	Verbesserung des Radverkehrs an der Überquerung Schloß - Schloßstr., Mühlenenge bis Kreisverkehr Marienloherstr. mit Beteiligung der ÖPVN	Schloßstraße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Der Straßenraum ist zu eng, dass keine Markierung von Schutzstreifen möglich sind. Es können Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden.
12	Nichts tun ist keine Option, weil damit die Kfz-Zahlen 2035 am höchsten sind im ganzen Ort!		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
13	Verkehre AS Sennelager und Sennelager über Diebesweg leiten		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Verkehr lässt sich nur schwierig leiten, da die meisten Menschen stets den kürzesten Weg wählen.
14	LKW's aus Zentrum !!		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Das Thema Schwerverkehr wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es gibt für Paderborn, u.a. auch Schloß Neuhaus, ausgewiesene Lkw-Vorrangrouten, auf denen Lkws über Lkw-Navigationsgeräte geleitet werden. Der Ort Schloß Neuhaus ist hierbei komplett ausgespart. Nur die Zuwegung zu den Gewerbegebieten an der Marienloher Straße ist enthalten.
15	zu viele LKW's auf der Mastbruchstraße	Mastbruchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Das Thema Schwerverkehr wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es gibt für Paderborn, u.a. auch Schloß Neuhaus, ausgewiesene Lkw-Vorrangrouten, auf denen Lkws über Lkw-Navigationsgeräte geleitet werden. Der Ort Schloß Neuhaus ist hierbei komplett ausgespart. Nur die Zuwegung zu den Gewerbegebieten an der Marienloher Straße ist enthalten. Der Lkw-Verkehr in Mastbruch wird regelmäßig gezählt.
16	LKW's aus Zentrum auf B 1 vorher bringen		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Das Thema Schwerverkehr wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es gibt für Paderborn, u.a. auch Schloß Neuhaus, ausgewiesene Lkw-Vorrangrouten, auf denen Lkws über Lkw-Navigationsgeräte geleitet werden. Die Beschilderung von der Dubelohstraße kommend in Richtung Norden zur B1 und zur Autobahn ist ausreichend.
17	LKW-Verkehre sind problematisch	Husarenstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Das Thema Schwerverkehr wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es gibt für Paderborn, u.a. auch Schloß Neuhaus, ausgewiesene Lkw-Vorrangrouten, auf denen Lkws über Lkw-Navigationsgeräte geleitet werden. Der Ort Schloß Neuhaus ist hierbei komplett ausgespart. Nur die Zuwegung zu den Gewerbegebieten an der Marienloher Straße ist enthalten. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert, ggf. können entsprechende Hinweise auf den Beschilderungstafeln helfen. Der Lkw-Verkehr in Mastbruch wird regelmäßig gezählt.
18	parkende Autos am Straßenrand (behindern Verkehr)	Mastbruchstraße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Das Thema Parken in Wohngebieten wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Problematik des Parkens diskutiert und nach Lösungen gesucht. Dies gehört zur laufenden Verwaltungstätigkeit.
19	In anderen Städten wird Tempo 30 sogar an Bundesstraßen im Ort eingerichtet, warum nicht an der L 756 in Schloß Neuhaus?		Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen.
20	Parkplätze am Ärztehaus im Quinhagen sind zu knapp, ggf. Parkplatz Benteler nutzbar?		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es liegt in der Zuständigkeit des Ärztehauses ausreichend Parkmöglichkeiten vorzuhalten.
21	Wohnstraßen: absolutes Parkverbot an der Straße		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Das Parken auf der Straße ist grundsätzlich erlaubt solange keine Parkstände ausgewiesen sind.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
22	Ausweitung Tempo 30	Hatzfelder Straße	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine zeitliche Ausdehnung von Tempo 30 auf 17 Uhr empfohlen. Aus der Schulwegplanung gab es auch den Hinweis.
23	Schloßstraße vom Schloß bis zum Kreisel 20-30 km/h	Schloßstraße	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen.
24	Straßen sind für Menschen, nicht für Auto! Bäume, Grünstreifen, breite Fuß-/Radwege, Aufenthaltsbereiche, Bänke ...		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Anregung wird in anderen Konzepten (ISEK, Flusslandschaft Pader II) und zukünftigen Planungen berücksichtigt.
25	Einbahnstraße Eckhardstraße/Neuhäuser Kirchstraße, da "Anlieger frei" nicht beachtet wird	Eckardtstraße/ Neuhäuser Kirchstraße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert.
26	Tempo 30 ist gut, aber auch für ASP und Padersprinter		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen.
27	Auf Rückfrage hat der Padersprinter gesagt, dass Tempo 30 machbar ist (Verkehrswende SN)		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen.
28	mehr Grün bei Straßenraumplanungen/-umbauten		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Anregung wird bei zukünftigen Planungen berücksichtigt.
29	Anwohnerparken in Richtung Münsterstraße wegnehmen (Höhe Hausnummer 20) zur Verbreiterung des Gehweges	Residenzstraße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert.
30	Wieso gehen Sie bei der Prognose für 2035 von einer Verringerung des Verkehrs im Quinhagen aus? Bereits die für heute angenommene Zahl 1300 ist zu gering. Bei der letzten Zählung lagen wir bei über 1500 Fahrzeugen pro Tag, viel zu viel für eine verkehrsberuhigte Zone.	Quinhagen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Verkehrszahlen, die im Bericht dargestellt sind, stammen aus dem Verkehrsmodell. Hierbei geht es um Verkehrsströme zwischen einzelnen Verkehrszellen. Die Zahlen im Modell wurden mithilfe von Verkehrszählungsdaten geeicht, stimmen aber nicht immer eins zu eins überein.
31	Im Stadtteilverkehrskonzept wird davon ausgegangen, dass die Quinhagen auf der Höhe von Ellenbürger für den Durchgangsverkehr gesperrt wird. Wie wahrscheinlich ist das? Bisher gab es von Seiten der Politik massiven Widerstand dagegen. Und welche Auswirkungen hat es auf die Modelle zur Verkehrsreduzierung im Ortskern, wenn diese Sperrung nicht erfolgt? Gibt es dazu Zahlen?	Quinhagen	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Derzeit können keine Aussagen dazu getroffen werden, wie wahrscheinlich so eine Abbindung des Quinhagens ist. Wenn bei den Modellberechnungen der Quinhagen nicht abgebunden worden wäre, ist von Mehrverkehren auszugehen. Zahlen hierzu gibt es nicht.
32	vom Sperberweg auf die Mastbruchstraße ist in beide Richtungen keine Sicht (Schild vom Kindergarten im Norden und Hecke im Süden)	Sperberweg	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Hinweis wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
33	Prüfung Lkw-Verkehr auf Schotterparkplatz an Zur Gartenschau (Eingabe Ordnungsamt)	Zur Gartenschau	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Parkplatz hat eine Beschilderung, dass er nur von Pkws genutzt werden darf.
34	Tempo 30 Zur Gartenschau (Radfahraufkommen)	Zur Gartenschau	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Auf der Straße ist zu wenig Kfz-Verkehr, sodass die Maßnahme nicht verhältnismäßig ist.
35	Adenauer Ring öffnen: Merschweg -> Thunerweg (mit Fördergelder)		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Aus verkehrlicher Sicht ist die Anregung keine Option.
36	Allein aus verkehrlicher Sicht ist es versäumt worden, den Adenauerring auszubauen. Dann hätte es natürlich keine LGS 94 gegeben, die Schloß Neuhaus gut voran gebracht hat. So können Verkehrsbelastungen nur zulasten von Verkehrsbelastungen an anderen Stellen erfolgen. Das ist nicht fair. Deswegen soll alles so bleiben, wie jetzt!		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
37	Szen. "Radverkehr" vermindert in allen Bereichen den Kfz Verkehr in SN. Ausnahme ist die Mastbruchstr. zw. Husarenweg u. Schatenweg. Hier könnte zusätzlich der Kfz Verkehr vermindert werden wenn ein erheblicher Anteil des verbliebenen Durchgangsverkehrs über die Husarenweg/Diebesweg gelenkt werden könnte. Eine Änderung der Vorfahrtsregel an diesem Punkt würde dies entsprechend "fördern". Eine parallele Umsetzung der Maßnahmen aus dem Szen. Radverkehr vorausgesetzt. - 30km/h - Radweg auf Straße.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Eine Änderung der Vorfahrtsregel der Mastbruchstraße und Husarenstraße ist keine Option.
38	Die Straße Am Krebsbach ist inzwischen so voll mit Autos, grade am Wochenende das vielleicht mal überlegt werden kann, die Straße Am Krebsbach und Dietrichstr als Einbahnstraße zu machen...	Am Krebsbach	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Eine Einbahnstraßenregelung als Lösung der Parkproblematik ist nicht sinnvoll, da vermutlich Gehwegparken als neues Problem entsteht.
39	Die Bushaltestellen an der Schlosskreuzung sind nicht optimal: - wenn 3 Busse Richtung Schloss halten, dann ist die Einfahrt zu Schlossstr. 5 versperrt - auf dieser Seite (vor dem Eiscafe) gibt es die Ampel für Fahrräder, aber wo sollen die Räder fahren, wenn 3 Busse auf der Busspur stehen? - auf der gegenüberliegenden Seite, vor dem Kirchplatz: wenn dort 3 Busse warten, dann ist es für Radfahrer gefährlich, an diesen Bussen vorbei zu fahren (Bus schert aus oder Auto überholt)	Schloßkreuzung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Taktung und Zeiten der Busse am Schloß sind darauf ausgelegt, dass Anschlüsse zwischen Buslinien gesichert sind. Laut der Fahrpläne der Stadtbuslinien sollen derzeit keine 3 Busse gleichzeitig dort halten, in der Schülerspitze und mit dem Regionalbusverkehr kann es trotzdem mal dazu kommen. Wenn die Busspur belegt ist, können Radfahrende die Fahrbahn benutzen. Ebenso auf der gegenüberliegenden Seite, dort fahren die Radfahrenden auch auf der Fahrbahn.
40	Bus-Kapazität bei Nebenzeiten reduzieren dafür Frequenz erhöhen		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Kapazitäten sind unter den gegebenen Bedingungen bereits annähernd optimal ausgenutzt. Grundsätzlich teilt der PaderSprinter jedoch die Aussage.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
41	Die Mühlenenge in der Schlosstraße ist sehr eng und für parallelen Rad-Auto und Busverkehr zu eng und damit zu gefährlich.	Schloßstraße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Der Straßenraum ist zu eng, dass keine Markierung von Schutzstreifen möglich sind. Es können Fahrradpiktogramme auf der Fahrbahn markiert werden.
42	Wir vermissen Maßnahmen, die sich aus dem Lärmaktionsplan ergeben müssten. In der Residenz- und Bielefelder Straße überschreiten die Lärmpegel die Grenzwerte, somit müssten doch unabhängig von dem Wunsch nach 'autoärmerem Ortskern' Maßnahmen zur Reduzierung des Lärms ergriffen werden. Reduzierung der Geschwindigkeit z.B. oder Reduzierung der Anzahl der Fahrzeuge (oder beides). Werden die Konzepte und Pläne parallel umgesetzt?	Residenzstraße, Bielefelder Straße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Lärmaktionsplan wurde bei der Erstellung des Stadtteilverkehrskonzeptes berücksichtigt.
43	Bei den Modellen zur Verkehrsreduzierung erwarten Sie eine Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstraßen, so z.B. auf die Eckardtstraße und die Neuhäuser Kirchstraße. Diese Straßen sind sehr eng und bereits jetzt verkehrsberuhigt und für den Durchgangsverkehr gesperrt, Anlieger frei.	Eckardtstraße, Neuhäuser Kirchstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Das Verkehrsmodell weiß nicht, wie eng eine Straße ist und ob diese nur für Anlieger frei ist. Solche Detailinformationen sind im Modell nicht hinterlegt. Im Modell werden die Straßen als Alternativstrecke angesehen und deshalb genutzt.
43	Bei den Modellen zur Verkehrsreduzierung erwarten Sie eine Verlagerung des Verkehrs auf Nebenstraßen, so z.B. auf die Eckardtstraße und die Neuhäuser Kirchstraße. Diese Straßen sind sehr eng und bereits jetzt verkehrsberuhigt und für den Durchgangsverkehr gesperrt, Anlieger frei. Und werden bereits jetzt massiv als Abkürzung genutzt. Kann dies nicht unterbunden werden? Ggf. mit baulichen Maßnahmen, Sperrern an geeigneter Stelle?	Eckardtstraße, Neuhäuser Kirchstraße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Problematik diskutiert und nach Lösungen gesucht.
44	Bitte keine der geplanten Änderungen vornehmen. Die Auswirkungen auf andere Straßen sind zu negativ: - die Mastbruchstr führt durch ein Wohngebiet, ein erhöhtes Verkehrsaufkommen ist negativer. Es wird an der Straße geparkt; erhöhter Verkehr erhöht die Unfallgefahr. Sie ist ein Schulweg. Mehr Verkehr ist gefährlicher. - ähnliches gilt für die Memelstr; auch die Dubelohstr ist ein Wohngeb. - Radverkehr auf der Bielefelder Str bitte nicht auf die Straße leiten; es sind sehr viele Schüler unterwegs		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
45	bei höherer Taktung kein Fahrplan mehr nötig -> GPS Anzeige an Haltestelle		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Grundsätzlich versucht der PaderSprinter aktuell die verkehrsnachfragestärksten Haltestellen mit DFI-Light-Anzeigen auszustatten.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
46	In den überwiegenden Dörfern im Kreis herrscht Tempo 30. Der Unterschied: SN verfügt über etliche (Förder)Schulen, die Caritas WfB, Wohnheimen, Kindergärten, Altenheimen usw. und überall herrscht 50 kmh. Auf der Marienloherstr-Schlossstr. und Residenzstr. befindet sich ein viel genutzter Schulweg. Auf diesen Straßen ist das überqueren und Rad fahren gefährlich, vor allem im, vor und nach dem Kurvenbereich an der Marienloher Straße. Viele würden den Kern umfahren u SN wäre viel attraktiver! 30kmh		Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine stärkere Verkehrsberuhigung mit Herabsetzen der Geschwindigkeit und einer Stärkung der Aufenthaltsqualität empfohlen.
47	Wann kommt der Halbstundentakt der Sennebahn von Paderborn nach Bielefeld?		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ein 30-Minuten-Takt erfordert den Einsatz anderer Fahrzeuge, die frühestens ab 2030 auf der Strecke zum Einsatz kommen. Hinzu kommt, dass ein durchgehender 30-Minuten-Takt entsprechend finanziert werden muss, wofür die Mittel fehlen.
48	zu viele Busse auf der Fürstenallee (zu wenig Kapazität auf der Straße)	Fürstenallee	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Mit dem Zukunftsnetz des PaderSprinters sollte bewusst eine Verdichtung der Busverkehre in Schloß Neuhaus erzielt werden. Da es keine adäquate Alternative Linienführung gibt, verkehren mehr Linien auf der Fürstenallee.
49	zu viele Busse auf der Hatzfelder Straße	Hatzfelder Straße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Mit dem Zukunftsnetz verkehren mehr Linien auf der Hatzfelder Straße. Die Anbindung des Bahnhofpunktes Schloß Neuhaus ist der Hintergrund.
50	Entzerrung Bushaltestellen am Schloß	Schloßkreuzung	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Taktung und Zeiten der Busse am Schloß sind darauf ausgelegt, dass Anschlüsse zwischen Buslinien gesichert sind. Eine Entzerrung der Bushaltestellen ist daher nicht sinnvoll.
51	WLAN optional? Gehört zum öffentlichen Leben		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
52	kein Service-Punkt für SN? Kirchplatz?		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Am Kirchplatz in Schloß Neuhaus ist eine Mobilstation der Größe M empfohlen, diese beinhaltet keinen Service-Punkt. Ein Service-Punkt ist bei Mobilstationen mit Bahnhofpunkt vorgesehen.
53	Fast-Charger Punkt nicht eingeplant -> Markt, Hallenbad	Parkplatz Am Schloßgarten	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Hinweis wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.
54	Bustaktung abends wieder wie vor "Zukunftsnetz", Verbindungen Mastbruch - nördliche Innenstadt (Schützenplatz)		Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Ein durchgehender Bedienzeitraum für die Linie 14 ist auch aus Sicht des PaderSprinters wünschenswert.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
55	Mobilstation auf dem Parkplatz wo der Markt stattfindet und eine E-Ladestation, da dort viele Auswärtige am Wochenende parken um ins Schlossgelände zu gehen	Parkplatz Am Schloßgarten	Der Hinweis zur Mobilstation wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen. Der Hinweis zur Schnellladesäule wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt zur Mobilstation wird im Stadtteilverkehrskonzept geändert. Die Mobilstation M, die am Hatzfelder Platz vorgesehen ist, wird verlegt auf den Parkplatz Am Schloßgarten. Der Punkt zur Schnellladesäule wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Betreiber von Ladesäulen (auch Schnellladesäulen) kommen mit Standortvorschlägen auf die Stadtverwaltung zu. Es wird versucht den Standort Am Schloßgarten proaktiv bei den Betreibern zu bewerben.
55	Der Parkplatz ist in einem schrecklichen Zustand	Parkplatz Am Schloßgarten	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen. Die Anregung wird auch in anderen Konzepten (ISEK Schloß Neuhaus) berücksichtigt.
56	Wäre es eine Alternative, die für den Hatzfelder Platz gedachte Mobilstation auf den Platz zu verlegen, an dem der Wochenmarkt stattfindet? Günstig wäre es auch, wenn mindestens eine Schnellladesäule installiert wird.	Parkplatz Am Schloßgarten	Der Hinweis zur Mobilstation wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen. Der Hinweis zur Schnellladesäule wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt zur Mobilstation wird im Stadtteilverkehrskonzept geändert. Die Mobilstation M, die am Hatzfelder Platz vorgesehen ist, wird verlegt auf den Parkplatz Am Schloßgarten. Der Punkt zur Schnellladesäule wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Betreiber von Ladesäulen (auch Schnellladesäulen) kommen mit Standortvorschlägen auf die Stadtverwaltung zu. Es wird versucht den Standort Am Schloßgarten proaktiv bei den Betreibern zu bewerben.
57	- Deutschlandticket für alle Schüler*innen anbieten. - Busverbindung schaffen die pünktlich die Grundschule Josef anfährt. - Grundschulhaltestellen betreuen	Grundschule Josef	Der Hinweis zur Schnellladesäule wird zur Kenntnis genommen.	Die Punkte werden nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Das Deutschlandticket ist für alle Schüler, die Anspruch auf ein Schülerticket haben. Die Grundschule Josef wird von 2 Buslinien angefahren. Eine Betreuung von Grundschulhaltestellen ist eine Aufgabe, die von den Schulen zu leisten wäre.
58	Mehr Schulbusse damit Schüler separat fahren können und nicht zu den üblichen Zeiten wo Leute zur Arbeit fahren.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es sind bereits viele Schulbusse zu Schulbeginn und Schulende im Einsatz, die hauptsächlich von Schülern genutzt werden. Dem PaderSprinter sind derzeit keine größeren Probleme in Bezug auf Schulbuskapazitäten bekannt.
59	Zum Thema ÖPNV hätte ich eine Frage. Sonntags fährt die 5 nur jede Stunde. Ich komme aus Mastbruch, habe kein Auto und bin auf den Öffentlichen Verkehr angewiesen. Leider fährt Sonntags keine andere Linie von Paderborn HBF / Westerntor direkt nach Mastbruch. Die 14 fährt am Wochenende ja auch leider nicht ganz. Sonntags verbringe ich wegen der ungünstigen Bus und Bahnverbindung meistens 40 Minuten am Paderborn Hbf. Wäre da irgendwas möglich?	Mastbruch	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Ein durchgehender Bedienzeitraum für die Linie 14 ist auch aus Sicht des PaderSprinters wünschenswert.
60	Es wird unbedingt noch eine 2. Linie für Mastbruch benötigt. So wie es schonmal war.	Mastbruch	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Ein durchgehender Bedienzeitraum für die Linie 14 ist auch aus Sicht des PaderSprinters wünschenswert.
61	Fußgängerbrücke Bahnhof Sennelager ist unsinnig (unverhältnismäßig), es gibt keine Ziele auf der Bielefelder Straße	Sennelager Bahnhof	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Bahnhof Sennelager enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Bahnhof Sennelager enthalten. Eine Fußgängerbrücke am Bahnhof Sennelager ist eine Zukunftsvision, die weiterverfolgt wird.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
62	Radwegausbau Dubelohstraße!, zur Zeit im katastrophalen Zustand	Dubelohstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ein Radwegausbau ist aufgrund der Straßenraumbreite nicht möglich. Es können derzeit nur punktuelle Verbesserungen angestrebt werden. Ziel ist es die Ampelanlagen zu erneuern und die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren kann. Derzeit ist das noch nicht möglich, da die Technik der Ampeln zu veraltet ist und die Grünzeiten nicht entsprechend verlängert werden können.
63	Radverkehrsführung ist unklar	Hatzfelder Platz	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Problematik diskutiert und nach Lösungen gesucht.
64	Verbindung Bielefelder Straße - Sennelager: durchgängige Verbindung schaffen für Fuß und Rad (nicht nur Poller, sondern Hochbord bei Planung)	Bielefelder Straße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Außerorts gibt es die einheitliche Regelung der Trennung des Radweges durch Leitpfosten und keine Hochbordradwege.
65	Benutzungspflicht aufheben (ab Dubelohstraße in Richtung Diebesweg, Schild steht zu spät)	Hatzfelder Straße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ziel ist es die Ampelanlagen zu erneuern und die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren kann. Derzeit ist das noch nicht möglich, da die Technik der Ampeln zu veraltet ist und die Grünzeiten nicht entsprechend verlängert werden können. Die Position des Verkehrsschildes wird vom zuständigen Fachamt angepasst.
66	überdachte Radabstellanlagen auf dem Parkplatz Am Schloßgarten	Parkplatz Am Schloßgarten	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert.
67	Wochenmarkt-Platz barrierefrei gestalten	Parkplatz Am Schloßgarten	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen. Die Anregung wird auch in anderen Konzepten (ISEK Schloß Neuhaus) berücksichtigt.
68	mehr überdachte Radabstellanlagen		Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert.
69	Schülerradverkehr aus dem Barockgarten raus, stattdessen Amtsweg -> Bürgerhaus -> Fahrradparkplatz Freilichtbühne		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Radfahrer suchen sich immer die direkteste Verbindung, daher ist die Führung nicht sinnvoll aufgrund fehlender Akzeptanz.
70	Zebrastrifen Residenzstraße -> Schloß, Schloßstraße -> Apotheke		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es bestehen zu wenig Fußgängerquerungen über die Schloßstraße zur Apotheke.
71	Im Quinhagen: unbedingt Fahrradstraße, da man hier mit zu geringem Abstand von Pkws überholt wird	Im Quinhagen	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten. Den Quinhagen als Fahrradstraße einzurichten, wird als eine mögliche Planungsoption empfohlen.
72	Quinhagen als Fahrradstraße	Im Quinhagen	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten. Den Quinhagen als Fahrradstraße einzurichten, wird als eine mögliche Planungsoption empfohlen.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
73	Fahrradstraße im Quinhagen	Im Quinhagen	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten. Den Quinhagen als Fahrradstraße einzurichten, wird als eine mögliche Planungsoption empfohlen.
74	Fahrradstraße Quinhagen, Anbindung an Almeaue/Ahornallee	Im Quinhagen	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten. Den Quinhagen als Fahrradstraße einzurichten, wird als eine mögliche Planungsoption empfohlen.
75	Ich habe das im Stadtteilverkehrskonzept so konkret nicht gefunden. Ist es angedacht, den Quinhagen zur Fahrradstraße zu machen? Die verkehrsberuhigte Zone sollte bestehen bleiben. Insbesondere in dem Teil des Wirtschaftsweges wäre das sehr sinnvoll, die Situation dort ist für Fußgänger und Radfahrer mehr als gefährlich. Die Almeaue zum Ahornsportpark und rund um den Müllberg, weiter die Ahornallee bieten sich doch als Verlängerungen an.	Im Quinhagen	Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten.	Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Im Quinhagen enthalten. Den Quinhagen als Fahrradstraße einzurichten, wird als eine mögliche Planungsoption empfohlen.
76	Elternhaltestellen auf Parkplätzen Almering und Merschweg		Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert.
77	Verstärkte Öffentlichkeitsarbeit -> vorher schon (Beispiel Hatzfelder Straße)		Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Die Anregung wird an die zuständigen Fachämter weitergegeben.
78	Spielmöglichkeiten und Sportgeräte am Wilhelmsberg und auf Schulwegen		Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert.
79	Bei Aufhebung der Benutzungspflicht für Radwege: Klarheit schaffen! Negativbeispiel Bielefelder Str. in Sennelager, Residenzstr. ab Schloßkreuzung in Richtung Hatzfelder Platz		Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Problematik diskutiert und nach Lösungen gesucht.
80	Ampel Fürstenweg/Padersteinweg verbessert?	Fürstenweg	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Derzeit gibt es auf dem Padersteinweg Induktionsschleifen, sodass kein Grün angefordert werden muss. Die Grünzeiten der den Fürstenweg querenden Fußgänger und Radfahrer werden in nächster Zeit noch verlängert.
81	Verbindungen direkter und geradliniger planen, Problemstellen genauer prüfen, nach Möglichkeit auch Flächen durch Erwerb sichern		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Es wird stets versucht Radverbindungen geradlinig zu planen, aber das erweist sich oftmals als sehr schwierig.
82	Zebrastreifen sind z.T. unsicher, z.B. am Hallenbad oder beim Rewe (Bewuchs, Tempoüberschreitung)		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Hinweis wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.
83	Errichtung eines geschützten Radwegs, hier fahren Radfahrer aber es ist Tempo 70	Münsterstraße	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern und Straßen.NRW wird die Anregung diskutiert.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
84	Bei Fischteichen Radwegbenutzungspflicht aufheben, "Drückerampeln" entfernen		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ziel ist es die Ampelanlagen zu erneuern und die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren kann. Derzeit ist das noch nicht möglich, da die Technik der Ampeln zu veraltet ist und die Grünzeiten nicht entsprechend verlängert werden können. Die "Drückerampel" kann nicht entfernt werden, aber die Fußgänger und Radfahrer sollen zukünftig mitgeführt werden.
85	Piktogramme markieren von Bielefelder Straße in Richtung Münsterstraße, der Radfahrer wird auf Bushaltestelle geleitet	Schloßkreuzung	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Anregung diskutiert.
86	Bessere Verkehrsführung für Fahrräder an der Residenzstrasse / Kreuzung Schlosstrasse. Das Abbiegen für Fahrräder kommend von der Bielefelder Straße links auf die Schlosstrasse ist nicht wirklich sicher.	Schloßkreuzung	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird die Problematik diskutiert und nach Lösungen gesucht.
87	Radinfrastruktur auf Dubelohstraße schlecht	Dubelohstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ziel ist es die Ampelanlagen zu erneuern und die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren kann. Derzeit ist das noch nicht möglich, da die Technik der Ampeln zu veraltet ist und die Grünzeiten nicht entsprechend verlängert werden können.
88	Die Qualität der Radwege im Bereich zw. Husarenweg und Fischteichen ist schlichtweg mangelhaft. Eine konsequente Verbesserung der Radwegequalität auf beiden Seiten in diesem Bereich inkl. einer Änderung der Ampelschaltungssituation (z.B. Vorrang vor Kfz Rechtsabbieger/Grünanforderung durch Drücken abschalten) würde eine erhebliche Steigerung des Radpendelverkehrs zwischen Schloß Neuhaus/Sennelager und Paderborn Kernstadt mit sich ziehen.	Dubelohstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ziel ist es die Ampelanlagen zu erneuern und die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren kann. Derzeit ist das noch nicht möglich, da die Technik der Ampeln zu veraltet ist und die Grünzeiten nicht entsprechend verlängert werden können.
89	Radwegebenutzungspflicht aufheben auf Dubelohstraße, Marienloher Straße		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Ziel ist es die Ampelanlagen zu erneuern und die Radwegbenutzungspflicht aufzuheben, sodass der Radverkehr auf der Fahrbahn fahren kann. Derzeit ist das noch nicht möglich, da die Technik der Ampeln zu veraltet ist und die Grünzeiten nicht entsprechend verlängert werden können.
90	mehr Beleuchtung zwischen Spielplatz und Lippepfad	Amtsweg	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Im Zuge der LED-Ümrüstung von Laternen wird geprüft, ob der Weg mit den vorhandenen Standorten besser ausgeleuchtet werden kann.
91	Verkehrsverstöße mehr ahnden (Falschparken, Vorfahrt)		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Hinweis wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.
92	Verkaufsautomat im Schloßgelände, da kein Cafe/Restaurant	Schloßpark	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der Hinweis wird an das zuständige Fachamt weitergegeben.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
93	Weiterentwicklung Zentrum -> langfristiger Umsetzungshorizont ist keine Option		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Je nachdem welche Maßnahmen konkret umgesetzt werden, ist der Umsetzungshorizont verschieden.
94	Schloß Neuhaus folgt der Innenstadt Paderborns -Sie stirbt aus, Geschäftsleute beteiligen		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Bei der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Stadtteilverkehrskonzept wird die Öffentlichkeit, auch betroffene Geschäftsleute, informiert und beteiligt.
95	Trimm dich Pfad am Wilhelmsberg -> Erweiterung der Beleuchtung wurde angekündigt -> Wann?	Wilhelmsberg	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Derzeit liegen keine Planungen zur Beleuchtung vor und ungeklärt ist, ob es überhaupt eine Beleuchtung geben kann.
96	Schloß Neuhaus darf nicht in 2 Lager gespalten werden, Ortskern und Mastbruch. Dies muss bei der Präsentation der Modelle, den Vor- und Nachteilen unbedingt berücksichtigt werden. Wenn sich ein Teil des Verkehrs vom Ortskern in den Mastbruch verlagert, dann ist das dort ein Nachteil. Aber auch die Mastbrucher sind Neuhäuser und auch die Mastbrucher wollen einen lebenswerten Ortskern.		Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
97	Ich beziehe mich auf den Artikel in dem Westfälischen Volksblatt „8000 Autos weniger im Ortskern?“ Auf diesem Wege übermittle ich Ihnen den Radweg über den Altensenner Weg, verbunden mit der Bitte zu prüfen, ob sich ein Ausbau positiv auf das Bauvorhaben auswirken würde. <a href="https://www.komoot.com/de-de/tour/201834950?share_token=aOfIcE7bisSp1ZMyCkz0lsuMsaoeKcfyFxmThRaSKu4s6a6p&amp;ref=wtd">https://www.komoot.com/de-de/tour/201834950?share_token=aOfIcE7bisSp1ZMyCkz0lsuMsaoeKcfyFxmThRaSKu4s6a6p&amp;ref=wtd</a> Im Frühjahr hatte ich Gelegenheit den Radweg mit dem Hövelhofer Bürgermeister Michael Berens zu fahren. Herr Berens sah das Potenzial des Weges und bot seine Unterstützung an.	Altensenner Weg	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird der Hinweis weiterverfolgt.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
98	<p>Folgende Straßen in Sande sollten für die künftige Stadtteilverkehrsplanung auch Berücksichtigung und schon jetzt Aufmerksamkeit im Konzept finden:</p> <p>In Sande nennen wir sie die Nordspange oder Nordumgehung, eine Ableitung des Verkehrs von Ostenland auf die Kreuzung B64/Graf/Meerveldt Straße/Kiebitzweg. In langfristigen Planungen zu Sande ist sie bereits abgebildet. Wann diese kommt steht sicher in den Sternen, wir sollten sie aber bereits jetzt ansprechen, damit sie präsent bleibt. Ostenland erfreut sich noch wachsendem Zuzug und die Ostenländer nehmen den Weg durch den Sander Ortskern. Eine bauliche Entwicklung in Sande ist auch nur Richtung Norden möglich. Auch hier wäre die Straße ideal und würde vermutlich dann aufgerufen.</p>	Sande	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.
98	<p>Den Radweg entlang der Sennelager Straße möchte ich ergänzen. Dieser ist lückenhaft, Höhe Lippesee und Autobahnquerung. Sicher an der A33 ein ganz dickes Brett. Höhe Lippesee hatte ich schon im BZA vorgetragen, da kann man etwas entwickeln.</p>	Sande	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird der Hinweis weiterverfolgt.
98	<p>Eine „Problemstraße“ möchte ich auch nicht unerwähnt lassen. Die Sander-Bruch-Straße. Die gilt es eigentlich schon jetzt anzufassen. Sie ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand, nach meiner Kenntnis auch „nur“ ein Wirtschaftsweg. Bleibt diese Widmung oder baut man sie aus. Ausbau heißt vermutlich hohe Geschwindigkeit. Hier würde ich auf durchgängig 50 bzw. entlang des Wohnbereichs 30 setzen. Die Straße muss man besonders in den Fokus nehmen.</p>	Sande	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Die Widmung der Sander-Bruch-Straße außerorts als Wirtschaftsweg bleibt, sodass keine Temporeduzierung möglich ist. Als Wirtschaftsweg ist die Straße Bestandteil des Wirtschaftswegekonzeptes. Dieses Konzept inkl. Maßnahmen wird aufgrund der Haushaltslage derzeit nicht weiterverfolgt.
98	<p>Den Radweg Delbrück-Paderborn über den Thunhof zu führen halte ich für sehr gut, das habe ich auch schon mehrfach vorgetragen. Nach meiner Kenntnis fehlt bisher allerdings die Zustimmung des Eigentümers. Hier sollte nochmals nachgefasst werden.</p>	Sande	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Im Austausch mit weiteren Fachämtern wird der Hinweis weiterverfolgt.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	<p>Aus der Vorlage und der Presseberichterstattung im Westfalenblatt im Nachgang der BZA-Sitzung gewinnt man den Eindruck, dass es um hohe Durchgangsverkehre insbesondere auf der Achse Bielefelder Str. / Residenzstr. gehe („Rolle als Durchgangssachse, hoher Durchgangs-verkehr“). Die Verkehrsbelastung im Ortskern war in den vergangenen Jahren häufiger Thema im BZA. Ich meine in Erinnerung zu haben, dass die Verwaltung dabei erläutert hatte, dass es im Wesentlichen um Ziel- und Quellverkehre gehe und eben nicht um ortsfremde Durchgangsverkehre. Sofern es in Wahrheit hohe Ziel- und Quellverkehre sind wird daran kaum etwas Entscheidendes zu machen bzw. zu reduzieren sein. Das steht in deutlichem Widerspruch zu dem, was u.U. vom Planungsbüro vorgetragen wurde bzw. zu dem, was ggf. die Presse daraus macht, d.h. die Aussage / Zielvorstellung mit „8.000 Autos weniger“. In diesem Verständnis wird sich ja eine Erwartungshaltung bei Bürgerinnen und Bürgern entwickeln, die m.E. in einem solchen Umfang nicht zu erzielen sein dürfte. Vielleicht sollte die Verwaltung im weiteren Prozess ggf. diese Dinge differenzierter / realistischer darstellen, es sei denn, es wird von dort im Sinne des Planungsbüros mitgetragen.</p>		<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.</p>
99	<p>Das erste Szenario mit einer Verkehrsverlagerung Richtung Osten auf Dubelohstraße und Mastbruchstraße ist m.E. ein Unding, jedenfalls wenn es als Vorschlag zu verstehen sein sollte. Probleme auf einer Achse anzugehen, indem aktiv Verkehre auf andere, bisher weniger stark frequentierte Straßen, verschoben werden, ist m.E. kein gangbarer Weg. Zumal die Charakteristik von Dubelohstraße und Mastbruchstraße mit hohen Wohnnutzungen doch eine andere ist als im Zentrum. Beide Straßen sind nach meiner Erinnerung auch abschnittsweise für Fahrzeuge &gt; 3.5 t gesperrt, als Folge früherer politischer Beschlüsse und Zusagen gegenüber den Anliegern. Infolge der Bebauung des Dempsey-Areals werden auf beide Straßen zusätzliche Verkehre hinzu kommen.</p>	<p>Szenario 1</p>	<p>Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.</p>	<p>Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.</p>

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	<p>Eine etwaige Umgestaltung des Knotens Bielefelder Straße / Dubelohstraße im Sinne einer abknickenden Vorfahrt hätte zur Folge, dass die Haupt-Radwegeverbindung entlang der Bielefelder Straße Richtung Sennelager unterbrochen, d.h. künftig nicht mehr vorfahrtberechtigt wäre. Verkehre über Eck fließen i.d.R. recht zügig ab, so dass eine Querung für Radfahrer schwieriger würde. Man müsste so etwas dann sicherlich mit einer Mittelinsel unterstützen, wie ohnehin eine Veränderung der Hauptrichtung baulich begleitet werden müsste und entsprechende Kosten verursachen würde. In der Konsequenz müsste m.E. dann sogar auch der folgende Knoten baulich umgestaltet werden, um die angedachten Verkehre in die Dubelohstraße zu leiten. Die ist heute untergeordnet mit abgesenktem Bordstein (und Aufpflasterung ?). Eine „aktive“ Weiterführung einer veränderten Hauptrichtung sollte m.E. schon erfolgen, d.h. die Verkehre nicht etwa sich selbst überlassen bleiben (also Wahl zwischen Dubelohstraße oder Mastbruchstraße, wobei für mich die Mastbruchstraße noch ein Stück weit „schutzwürdiger“ als die Dubelohstraße wäre). Auch gibt es dort im Abschnitt zwischen Husarenstraße und Ziethenweg hohe Parkbedarfe von Anliegern ohne Option, diese etwa auf die Anliegergrundstück zu verlagern.</p>	Szenario 1	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	
99	<p>Über 30 km/h wie von mir aus auch einem verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich mit 20 km/h im Zentrum mag man diskutieren können, dann inklusive von Aspekten der Verkehrsabläufe, Stausituationen und den Erfordernissen des ÖPNV m.E. ist es jedoch ein Trugschluss, daraus etwa beachtliche Verkehrsabnahmen erzielen zu können. Insbesondere nicht für Ziel- und Quellverkehre. Von Interesse dabei ist ggf. die aktuelle 30-Regelung auf der Von-Ketteler-Straße. Ich meine irgendwo gelesen zu haben, dass dies ein Verkehrsversuch sein soll. Wenn Tempo 30 geeignet sein soll für eine Verkehrsreduzierung, dann müsste sich das hieraus ja abbilden lassen im Rahmen einer Vorher/Nachher-Betrachtung. So etwas sollte dann auch kommuniziert werden für etwaige Überlegungen in Schloß Neuhaus.</p>	Szenario 3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	<p>Das 2. Szenario unter dem Aspekt Förderung des Radverkehrs scheint ebenfalls u.a. das Ziel zu verfolgen, die Straßen für Autofahrer unattraktiver zu machen und über vermehrten Radverkehr auf den Fahrbahnen eine hohe Verkehrsreduzierung zu erreichen. Das geht m.E. an der Realität vorbei. Solange im Seitenraum hochbordgeführte Radverkehrsanlagen bestehen, selbst wenn diese nicht benutzungspflichtig sind, ist es aus meiner Sicht bisher nicht gelungen, Radfahrer in jedenfalls beachtlichem Umfang auf die Fahrbahnen zu bringen. Es sei denn, man hat die Möglichkeiten für Schutzstreifen oder Radfahrstreifen, was in Neuhaus überwiegend nicht der Fall ist. Auch dafür ist m.E. die Von-Ketteler-Straße ein Beispiel. Der Radverkehr auf der Fahrbahn tendiert gegen Null, trotz Aufhebung der Benutzungspflicht, Radfahrer-Piktogrammen auf der Fahrbahn und Tempo 30.</p>	Szenario 2	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
99	<p>Der hierbei inkludierte Umbau des Knotens Residenzstraße / Münsterstraße soll scheinbar ebenfalls eine Verkehrsreduzierung erreichen, ferner wohl Verbesserungen für den Radverkehr erbringen. Zunächst einmal sind das keine „freien Rechtsabbiegespuren“ mehr. Die Spur zur Münsterstraße hin ist voll 3-feldig signalisiert. Die Spur zur Residenzstraße hin ist 2-feldig signalisiert.</p> <p>Auch hier würde ich realistisch keine nennenswerten Verkehrsabnahmen erwarten. Sofern der Abfluss zur Münsterstraße hin dadurch unattraktiver würde wäre ja sogar eine etwaige Verlagerung zulasten der Schloßstraße zu bedenken. Warum sollte ein Zufluss als Rechtsabbieger von der Münsterstraße allein durch Rückbau der heutigen Abbiegespur deutlich geringer werden? Oder ist etwa eine völlige Aufgabe jeglicher Rechtsabbiegeoption gemeint?</p>	Knoten Residenzstraße / Münsterstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	<p>Vorteile für Radfahrer infolge der Rückbau dieser Spuren werden mir nicht richtig klar, abgestellt auf die heutige Situation. Auf der Residenzstraße werden die Radfahrer auf der Fahrbahn geführt und vor dem Knoten mit einem Schutzstreifen aufgenommen. Das gilt ebenfalls für die Verner Straße. Man kann folglich direkt den Knoten auf der Fahrbahn queren. Auch für linksabbiegende Radfahrer auf der Münsterstraße besteht keine Notwendigkeit mehr, etwa eine weiträumige über-Eck-Verbindung mit Querung mehrerer „freier Rechtsabbieger“ in Anspruch nehmen zu müssen. Die Benutzungspflicht für den Radweg der Münsterstraße ist m.W. aufgehoben, d.h. Radfahrer können direkt die Linksabbiegespur der Fahrbahn nutzen.</p> <p>Eine etwaige bauliche Umgestaltung dürfte teuer sein. Die Verwaltung sollte einen solchen Punkt sehr differenziert darstellen, was Kosten/Nutzen betrifft, und es nicht bei der momentanen allgemeinen Zielvorstellung belassen.</p>	Residenzstraße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.
99	<p>Ich bleibe auch beim 3. Szenario mit einem verkehrsberuhigtem Geschäftsbereich bei der Auffassung, dass hierdurch – bei unterstellten überragenden Ziel- und Quellverkehren – keine Verkehrsreduzierungen in Richtung der aufgerufenen 8.000 Fahrzeuge erwartbar sind. Würde ich wiederum ähnlich sehen in Bezug auf eine Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn. Hauptproblem auch dabei in Bezug auf Radfahrer die weiterhin bestehenden Radwege im Seitenraum, auf denen man als Radfahrer insbesondere viel schneller voran kommt als auf der Fahrbahn im dichten Verkehr und in Rückstaulagen.</p> <p>Zu prognostizierten Umfahrungswegen: Die Memelstraße scheint mir da recht unattraktiv zu sein, vor allem in Richtung Hatzfelder Straße. Da ist ein recht hoher Parkbestand auf der Fahrbahn, mit dem man sich schon heute arrangieren muss. Der Abschnitt der Straße Am Schloßgarten hinter der Nebenstelle ist für Durchgangsverkehr gesperrt, ebenso die Neuhäuser Kirchstraße.</p>	Szenario 3	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird in Bezug auf die Bewertung der Modellszenarien zur Kenntnis genommen.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	Abseits dieser Szenarien sind u.a. angesprochen die Verbesserung von Querungssituationen. Ich habe auf die Schnelle da jetzt nicht genau entnehmen können, ob auch die Querungsstelle auf der Bielefelder Straße in Höhe der Kaiser-Heinrich-Straße im Fokus ist. Auf der westlichen Seite ist dort etwa in Verlängerung der Treppenanlagen zum Schulbereich der Parkstreifen mit einem Vorbau zur Fahrbahnkante unterbrochen. Wir haben an dieser Stelle Querungen von Fußgängern, darunter auch den einen oder anderen Schülerinnen und Schülern (auch wenn dies vermutlich nicht der empfohlene Schulweg sein dürfte) sowie Radfahrern, diese insbesondere aus der Kaiser-Heinrich-Straße heraus.	Bielefelder Straße (Höhe Kaiser-Heinrich-Straße)	Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.	Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen als Prüfauftrag aufgenommen. Die Anregung wird auch in anderen Konzepten (ISEK, Paderseeumflut II) berücksichtigt.
99	Ich halte diese Stelle für problematisch, weil man an der westlichen Seite / Nebenstellen-Seite keine ausreichende Sicht auf den ankommenden Verkehr aus Richtung Hatzfelder Platz hat. Wenn auf dem (einen) linksseitig vorgelagerten Parkplatz ein PKW parkt, lässt sich zumindest als Erwachsener darüber noch hinweg schauen. Bei Kastenwagen oder Bullis etc. geht selbst dies nicht. Ich hatte schon vor Längerem mehrfach gegenüber der Verkehrsbehörde und der Schulwegsicherung angeregt, diese Gefahrenstelle doch bitte entschärfen zu lassen durch Aufgabe dieses einen Parkplatzes, was in einfacher Form durch Sperrpfosten oder Leitpfosten geschehen könnte. Bisher hat sich da leider nichts getan, Feedback habe ich nicht erhalten. Das Angebot der Online-Beteiligung möchte ich deshalb zum Anlass nehmen, meine Bitte nochmals zu erneuern. Ich möchte dabei auch darauf hinweisen, dass meines Wissens die Straßenbauanleitung RAS 06 für solche Querungsstellen ausdrücklich die Freihaltung von Sichthindernissen beinhaltet. Dann sollte man das auch so umsetzen. Seit etlichen Jahren ist dies so vor gleichem Hintergrund ja auch auf dem Parkstreifen an der Querungsstelle der Bielefelder Straße Höhe Netto gehandhabt. Bitte lassen Sie diese Anregung außerhalb des Verkehrskonzeptes auch direkt dem Straßen- und Brückenbauamt zukommen. Vielen Dank.	Bielefelder Straße (Höhe Kaiser-Heinrich-Straße)	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	Der Punkt wird nicht im Stadtteilverkehrskonzept aufgenommen. Der genannte Stellplatz ist durch entsprechende Markierung kein Stellplatz mehr. Das Sichtdreieck ist frei.

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	<p>Bei der Hatzfelder Straße ist angesprochen eine Ummarkierung, die inzwischen schon erfolgt ist, sowie eine zeitliche Ausdehnung der Tempo-30-Regelung auf 17 h. Ausdrücklich gut finde ich den Rückgriff auf einen Sicherheitsstreifen entlang des verbliebenen Parkstreifens. Beim Schutzstreifen für Radfahrer auf der anderen Seite - so sinnvoll der im Ansatz auch sein mag - gibt es m.E. allerdings auch weniger gut gelungene Aspekte / Belange. Den Wegfall von Parkraum will ich da gar nicht einmal heraus heben. Ein Problem aber dürfte dauerhaft bleiben, wenn man sich in einem solchen Bereich mit hohem Parkdruck (Aldi und Rewe mit zeitweise voll belegten eigenen Parkräumen, Volksbank, Bäckerei/Cafe und einigen weiteren Geschäften) für das Modell „Schutzstreifen“ entscheidet: da werden sich immer die einen oder anderen parkenden Fahrzeuge drauf finden, aus welchen Motiven auch immer, und sei es um kurz zum Geldautomaten zu gehen oder Brötchen zu holen etc. Das bekommen Sie auch mit Verkehrsüberwachung nicht wirklich in den Griff und darunter leidet dann bedauerlicherweise die Nutzbarkeit des Schutzstreifens dauerhaft. Er ist am Fußgängerüberweg auch nicht konsequent durchgeführt, wobei mir schon klar ist, dass dies einen teilweisen Rückbau mit entsprechenden Kosten erfordert hätte. Stattdessen wird der Schutzstreifen in ungewöhnlicher Form darum herum geführt. Bei Radfahrern möglicherweise sogar in der Annahme, dort „vorfahrtberechtigt“ zu sein.</p>	Hatzfelder Straße	<p>Der Hinweis ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten.</p>	<p>Der Punkt ist im Stadtteilverkehrskonzept bereits im Fokusraum Weiterentwicklung Zentrum Schloß Neuhaus enthalten. Es wird eine zeitliche Ausdehnung von Tempo 30 auf 17 Uhr empfohlen. Aus der Schulwegplanung gab es auch den Hinweis.</p>

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	<p>Eine Lösung war sicherlich nicht einfach. Vielleicht wäre es – ohne nun die exakten Querschnitte zu kennen – eine Option gewesen, beide Parkstreifen in der alten Breite zu belassen, auch wenn dies nicht normgerecht ist *), und entlang beider Parkstreifen einen Sicherheitsstreifen auszubilden. Ich hätte vor Augen, dass sich dabei die Fahrbahn und ihr Eindruck auf KFZ-Führer deutlich verschmälert hätte, sie andererseits bei überfahrbaren Sicherheitsstreifen) aber auch noch Begegnungsverkehr mit z.B. Bussen ermöglicht hätte. Radfahrer hätten jeweils links vom Sicherheitsstreifen vor dem motorisierten Verkehr herfahren können. Dies dann in Kombination mit ganztags Tempo 30. *) nicht normgerechte Parkstreifen gibt es ja auch im angrenzenden Abschnitt der Hatzfelder Straße jenseits des Bahnüberganges. Sei's drum, dies hat sich durch Umsetzung der Maßnahme erledigt. Wegen der Zuführung der Radfahrer auf die Fahrbahn auf Höhe des Fußgängerüberweges und an weiterer Stelle hinter dem Anschluss Schatenweg sollte m.E. nun aber eine ganztägige Tempo-30-Regelung sicherheitshalber erwogen werden. D.h. sofort und nicht im Rahmen der weiteren Abarbeitung des Konzeptes. Warum darin eine zeitliche Erweiterung ausgerechnet auf 17 h (vermutlich werktags, heute werktags bis 14 h) beschrieben wird, weiß ich nicht. Für mich ist das eine eher willkürliche Größe.</p>	Hatzfelder Straße	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.	

NR	ANREGUNG	VERORTUNG	BESCHLUSSVORSCHLAG	BEGRÜNDUNG
99	<p>Letztlich noch eine Anmerkung zum Großparkplatz Amtsweg / Am Schloßgarten. Da meine ich irgendwo aufgeschnappt zu haben (im Konzept-Entwurf habe ich es nicht explizit gefunden), dass im Kontext mit dem Stadtteil-Konzept die Aufgabe von Parkflächen (1 oder u.U. sogar 2 Reihen ?) erwogen wird. Wenn ich das richtig in Erinnerung habe aufgrund von Problemstellungen in der Hauptzufahrt beim Mix von Schülerströmen und Parkplatzverkehren. Das Erfordernis solcher Maßnahmen sollte äußerst kritisch hinterfragt werden. Der Parkraum wird m.E. vollumfänglich benötigt. Für Beschäftigte, für den Wochenmarkt, für Besucher des Schloßparkes, für Großveranstaltungen und selbst für größere Gesellschaften (insbesondere Hochzeiten), für die die Schloßhalle häufig vermietet wird. Mit vielerlei Maßnahmen wird versucht, den Bereich Alt-Neuhaus (Marstallstraße, Sertürnerstraße etc.) von unerwünschten und störenden Verkehren frei zu halten. Die vollumfängliche Verfügbarkeit des Großparkplatzes ist da Bestandteil.</p>	<p>Parkplatz Am Schloßgarten</p>	<p>Der Hinweis wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen.</p>	<p>Der Punkt wird im Stadtteilverkehrskonzept bei den Handlungsempfehlungen aufgenommen. Die Anregung wird auch in anderen Konzepten (ISEK Schloß Neuhaus) berücksichtigt (separate Fuß-/Radverkehrsverbindung vom Hatzfelder Platz zum Schloßpark, Verbreiterung der Fußgängerbrücke vom Parkplatz zum Schloßpark).</p>