



## Kurzbeschreibung

Die Situation für den Radverkehr auf der Kohlstädter Straße ist im Zentrum nicht optimal. Es gibt zu schmale nicht benutzungspflichtige Radwege im Seitenraum oder Wege mit einer Querpflasterung in roten und hellen Steinen. All diese ungeklärten Situationen führen insbesondere auch an den Kreisverkehren zu Konflikten mit dem Fußverkehr. Das Radfahren soll aus diesem Grunde innerorts auf der Fahrbahn gefördert werden. Eine Temporeduktion von Tempo 30 besteht bereits. Ergänzend sollen Piktogrammketten auf der Fahrbahn markiert werden. In einem Abstand von 50 m werden hier Radpiktogramme auf der Fahrbahn markiert. Im Rahmen von Forschungsprojekten konnte bereits gezeigt werden, dass Piktogrammketten eine Maßnahme sind, um insbesondere die Akzeptanz des Mischverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen zu erhöhen, Seitenraumnutzungen zu reduzieren und Routen im Radverkehr zu verdeutlichen. Per Erlass des Landesverkehrsministeriums sind Piktogrammketten mittlerweile auch in NRW möglich. Erste Pläne seitens des Kreises Lippe liegen bereits vor.



## Zielsetzung

Reduktion der Konflikte mit dem Fußverkehr;  
Förderung des Radverkehrs auf der Fahrbahn  
durch Erhöhung der Akzeptanz und  
Verdeutlichung der Regelung



## Zusammenspiel

Die Piktogrammkette auf der Kohlstädter Straße spielt insbesondere zur Anbindung der Rad-Achsen an die zentralen Einrichtungen eine wichtige Rolle.



## Herausforderungen

Damit die Piktogrammkette gut genutzt wird, sollte die Umsetzung mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen; in manchen Bereichen sollten Fußpiktogramme die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn weiter verdeutlichen



## Überblick

Umsetzungs-  
zeitraum



Priorität





## Kurzbeschreibung

In Ortseingängen gibt es häufig das Problem, dass eine Überleitung von einer einseitigen Zweirichtungsführung in eine zweiseitige Einrichtungsführung notwendig wird. Diese Überleitungen sollten verständlich und sicher gestaltet sein. In Schlangen betrifft dies insbesondere den Kreisverkehr Kohlstädter Straße/ Knickweg/ Emkental/ Obere Straße sowie den Ortseingang in Kohlstadt.

Der Radverkehr sollte im betroffenen Kreisverkehr aufgrund der Verhältnisse im Seitenraum auf der Kreisfahrbahn geführt werden. Am nördlichen Arm des Kreisverkehrs sollte hierfür die vorhandene Überleitung baulich weiter verdeutlicht werden (siehe Musterlösung des Landes BW). Im südlichen Arm sind neue Überleitungen von dem Seitenraum auf die Fahrbahn (und umgekehrt) zu schaffen, damit Radfahrende sicher auf die Fahrbahn gelangen können. Die vorhandenen Furtmarkierungen am Kreisverkehr sind zurückzunehmen.

Am Ortseingang Kohlstadt sollten Radfahrende aus dem Zentrum kommend weiterhin den rechten Seitenraum nutzen können. In Gegenrichtung sollte der Weg für Radfahrende freigegeben werden. Der Weg auf der Ostseite sollte dementsprechend breiter werden, insbesondere durch das Ausweisen von Parkverboten. Radfahrende, die vom Steinweg abwärts in Richtung Kohlstadt/ an Kohlstadt vorbei fahren, sollen gleichzeitig die Fahrbahn nutzen dürfen. Hierfür sind Piktogramme zu markieren. Um von der Fahrbahn auf den einseitigen Zweirichtungsradweg Richtung Zentrum zu gelangen, soll zusätzlich eine kleine Linksabbiegespur für Radfahrende markiert werden.



## Zielsetzung

Steigerung der Sicherheit für den Radverkehr an den Ortseingängen



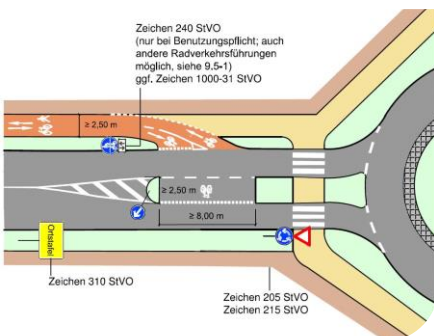
## Herausforderungen

Damit die Überleitungen gut genutzt wird, sollte die Umsetzung mit einer breiten Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgen.



## Zusammenspiel

Durch die Verbesserung und Verdeutlichung der Radachsen und die damit verbundene Erhöhung des Radverkehrsanteils müssen neuralgische Punkte im Radnetz gut nutzbar gemacht werden – auch für unsicherere Radfahrende.



Quelle: Musterlösungen für Radverkehrsanlagen Baden-Württemberg



## Überblick

Umsetzungszeitraum



Priorität





## Kurzbeschreibung

Die Durchlässigkeit der Rad-Achsen ist entscheidend für die Akzeptanz. Deswegen sollten insbesondere stark befahrene Straßen gut und sicher gequert werden können. Insbesondere bei der Querung der Kohlstädter Straße auf Höhe der Straße An den Knickwiesen und der Fürstenallee auf Höhe der Steinstraße wird hier Handlungsbedarf gesehen.

An der Kohlstädter Straße ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten die Querung sehr schwierig. Hier gilt es, die Anrampung hoch zur Straße so zu gestalten, dass eine ebene Aufstellfläche für den Radverkehr entsteht.

Die Fürstenallee ist aktuell sehr stark befahren, die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 70 km/h. Das Queren für Radfahrende ist hier besonders schwierig, da es keine Mittelinsel gibt. So müssen aktuell beide starken Kfz-Ströme im Blick behalten werden. Insbesondere die Einrichtung einer Mittelinsel erscheint vom Kosten-Nutzen-Verhältnis zielführend. Hier sind weiterführende Abstimmungen mit dem Straßenbauassträger notwendig.



## Zielsetzung

Erhöhung der Sicherheit des Radverkehrs;  
Erhöhung der Durchlässigkeit des Netzes



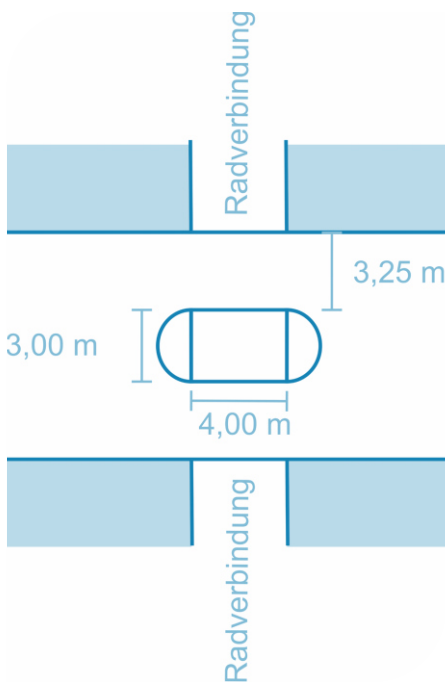
## Zusammenspiel

Die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten führt zu einer besseren Erreichbarkeit wichtiger Einrichtungen (z.B. Freibad, neues Sportzentrum Oesterholz), sowie der Mobilstation und einer besseren Verknüpfung der Rad-Achsen untereinander.



## Herausforderungen

Baumstandorte entlang der Fürstenallee, Abstimmungen mit dem Straßenbauassträger; ggf. Grunderwerb an der Kohlstädter Straße



## Überblick

Umsetzungs-  
zeitraum



Priorität





## Kurzbeschreibung

Eine ebene Oberfläche, die das ganze Jahr und auch bei Dunkelheit befahren werden kann, ist für Radfahrende besonders wichtig. Zur Vermeidung von Unfällen sollte grundsätzlich die Nutzung von Asphalt angestrebt werden. Dies ist jedoch je nach Lage in Abstimmung z.B. mit dem Naturschutz abzuwägen.

In Schlangen hat sich insbesondere eine Stelle entlang der Rad-Achsen als problematisch im Bereich der Wegeoberfläche erwiesen – entlang der Detmolder Straße zwischen dem Finkenkrug und der Straße im Mühlenknick. Hier sollten die vorhandenen Wurzelaufbrüche behoben werden.



## Zielsetzung

Erhöhung der Sicherheit und des Komforts für den Radverkehr; Verbesserung der Befahrbarkeit und Reinigung auch in den Wintermonaten/ im Herbst



## Zusammenspiel

Insbesondere durch die Hervorhebung der Rad-Achsen durch die Randmarkierung ist damit zu rechnen, dass auch mehr Radverkehr die Routen nutzen wird. Dies verbessert die Situation auf den Schul- und Arbeitswegen vor allem in der dunklen Jahreszeit.



## Herausforderungen

Abstimmungen mit dem Straßenbaulastträger über Zuständigkeiten; sollte gemeinsam mit den Randmarkierungen erfolgen



Symbolbild



## Überblick

Umsetzungs-  
zeitraum



Priorität





## Kurzbeschreibung

Einmündungen stellen für Radfahrende im Seitenraum eine zentrale Gefahrenstelle dar. Insbesondere an stark befahrenen Einmündungen und Zufahrten können deswegen Roteinfärbungen zur Erhöhung der Aufmerksamkeit des Kfz-Verkehrs und damit zur Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende beitragen. Zusätzlich sollten die Sichtverhältnisse an Einmündungen frei sein. So sollte beispielsweise an kritischen Punkten darauf geachtet werden, dass das Parken unterbunden wird. Auch sollte darauf geachtet werden, dass Wege im Seitenraum regelmäßig freigeschnitten werden, um die nutzbare Breite gewährleisten zu können.



## Zielsetzung

Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrende an Einmündungen; Maximierung der notwendigen Breiten für Radinfrastrukturen im Seitenraum



## Zusammenspiel

Nur gut nutzbare Rad-Achsen werden zukünftig verstärkt angenommen werden. Die Achsen sollten dann auch sicher und komfortabel nutzbar sein und nicht zu vermehrten Radunfällen führen.



## Herausforderungen

Ggf. Ansprache von Privatpersonen im Rahmen von Grünschnitt notwendig



## Überblick

Umsetzungszeitraum



Priorität





## Kurzbeschreibung

Die beiden Ortsteile Kohlstädt und Oesterholz sollen für den Radverkehr besser an das Zentrum von Schlangen sowie an die zukünftige Mobilstation und damit an den regionalen Öffentlichen Verkehr angebunden werden. Hierfür sind insbesondere Beleuchtungs- und Markierungsmaßnahmen vorgesehen.

Außerorts ist in der Regel keine ortsfeste Beleuchtung erforderlich, hier wird eine **reflektierende Randmarkierung** als Standard für Routen im Radnetz der Gemeinde Schlangen empfohlen. An prägnanten Punkten und Konfliktstellen wie beispielsweise Querungsstellen, Zusammentreffen von Routen, besonderen „Angsträumen“ ist jedoch auch außerorts eine **punktuale Beleuchtung** vorzusehen.

Da einige Abschnitte in sensiblen Bereichen (Fledermaus-Schutzgebiete) liegen, soll eine adaptive (dynamische) Beleuchtung eingerichtet werden. Wenn sich keine Radfahrenden oder Zufußgehenden auf dem Abschnitt bewegen, wird die Lichtstärke entweder herabgesetzt oder ausgeschaltet. Das System sollte durch Solar- oder Wind-Energie betrieben werden.



### Zielsetzung

Insbesondere für Pendelnde sowie für Schülerinnen und Schüler ist es wichtig, ganzjährig attraktive Radinfrastruktur zu schaffen. Ein wesentlicher Bestandteil dabei ist die Beleuchtung. Eine durchgehende reflektierende Randmarkierung erhöht die Nachtsichtbarkeit und damit auch die Orientierung der Nutzenden. Die punktuale adaptive Beleuchtung erhöht außerdem die subjektive und objektive Sicherheit der Radfahrenden.



### Innovationen

Durch das dynamische Beleuchtungssystem mit abgeschirmten Leuchten von oben nach unten wird zum benötigten Zeitraum das entsprechende Areal für den Verkehr beleuchtet und gleichzeitig Dunkelkorridore für Fledermäuse erhalten. Warmweißes LED-Licht ohne UV-Anteil mit einem gezielten Lichtkegel verhindert, dass potenzielle Beute der Fledermäuse vom Licht angezogen wird. Das System ist energiesparend und naturnahe Bereiche werden vor hohen Lichtemissionen geschützt. Außerdem sorgt ein autarkes System mit intelligenter und vernetzter Lade- und Lichtsteuerung zu geringen Kosten beim Anschluss und der Wartung sowie den laufenden Stromkosten.



## Überblick

Kosten	102.000 € (inkl. MwSt. und Planungskosten)
Fördermitteltopf	Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen (NRW; FöRi-Nah)
Anteil Förderung	80 %
Zu beteiligende Akteure	Untere Naturschutzbehörde, Straßen.NRW
Umsetzungszeitraum	kurzfristig



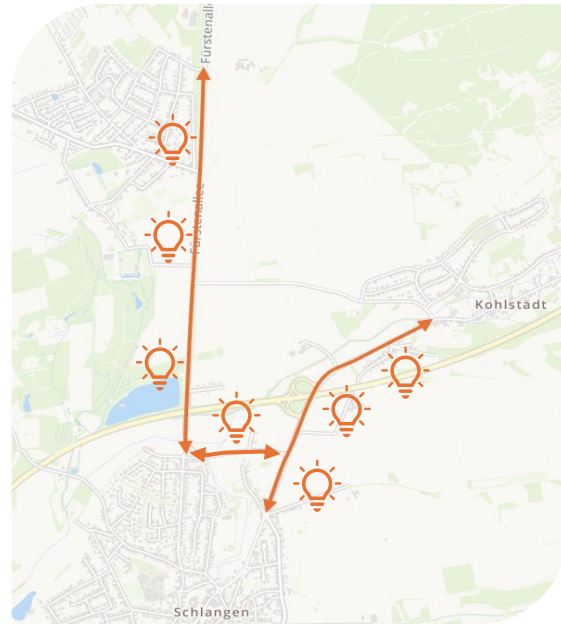
Die beiden hier betrachteten Achsen stellen wichtige Anbindungen in die Ortsteile Oesterholz und Kohlstädt dar. Eine Förderung des Radverkehrs auf diesen Strecken ist aufgrund der kurzen Distanzen besonders wertvoll. Weiter sind auf diesen beiden Verbindungen ergänzende Maßnahmen, wie verbesserte Querungen oder die Umgestaltung des Kreisverkehrs Kohlstädter Str. / Obere Straße geplant, um die Verbindungen weiter zu stärken.

In Verbindung mit dem Ausbau der Mobilstation wird die ÖV-Anbindung der Ortsteile entscheidend gestärkt und ein Umstieg vom Auto fokussiert.



## Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde
2. Fördermittelbeantragung auf Grundlage der Konzeptstudie
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen





## Kurzbeschreibung

Im Knotenbereich Detmolder Str. / Mühlenstraße besteht derzeit ein hohes Konfliktpotenzial. Zum einen sind die Sichtfelder aufgrund der bestehenden Bebauung eingeschränkt. Zum anderen besteht ein hoher Bedarf für den Radverkehr, den Knoten in Nord-Süd-Richtung zu befahren. Dies ist aus rechtlicher Sicht nicht möglich, da der Bereich zwischen Detmolder Straße und Rosenstraße aktuell offiziell ein Gehweg ist. Dennoch wird die Verbindung widerrechtlich durch den Radverkehr befahren. Hinderlich sind dabei auch die bestehenden Absperrgitter, die das Queren des Fußverkehrs im direkten Knotenbereich verhindern sollen.

Um die Konflikte zu reduzieren und die Bedeutung der Verbindung als Nachmobilitätsachse zu bestärken, wird ein Umbau des Knotenpunktes vorgeschlagen. Die Vorfahrtssituation für den Radverkehr wird grundlegend verändert. Ziel ist es, den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung zu bevorzugen während der Kfz-Verkehr weiterhin abbiegen muss. Um die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs zu reduzieren, wird eine Anrampung und Anhebung des Bereiches empfohlen.



## Zielsetzung

Ziel der Umbaumaßnahme ist die Bevorrechtigung des Radverkehrs auf der innerörtlichen Rad-Achse und die Entschärfung der Konfliktpunkte. Dadurch wird der Radverkehr beschleunigt und komfortabel sowie sicher im Nebenstraßennetz von Schlangen geführt.



## Überblick

Kosten	286.000 € (inkl. MwSt. und Planungskosten)
Fördermitteltopf	Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“*
Anteil Förderung	90 %
Zu beteiligende Akteure	Verkehrsaufsicht Kreis Lippe
Umsetzungszeitraum	mittelfristig



## Innovationen

Vorrang des Radverkehr als Teil der innerörtlichen Rad-Achse abseits der Hauptverkehrsstraßen

\* Weitere Fördermöglichkeiten im Anhang



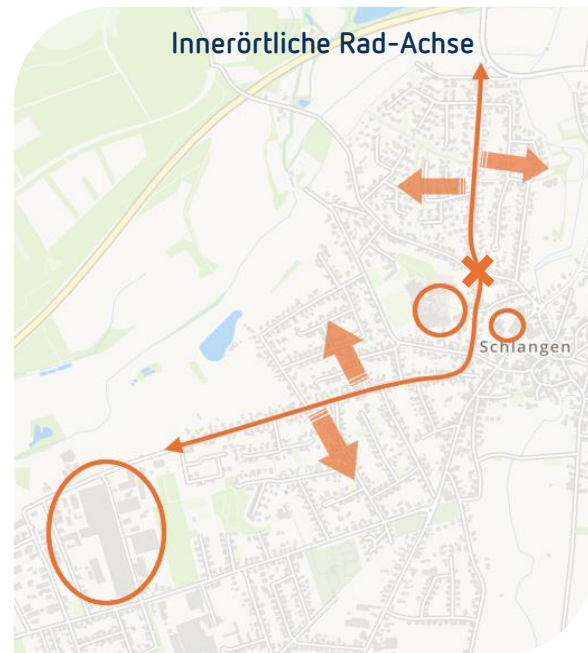


Der Knoten ist Teil der zukünftigen innerörtlichen Rad-Achse, die im Nebenstraßennetz der Gemeinde Schlangen wichtige Ziele des Radverkehrs, wie die Grundschule und das Sportzentrum, den Gewerbepark oder Siedlungsschwerpunkte anbindet. Sie führt über die Detmolder Straße, die Rosenstraße und die Lindenstraße. Im Zusammenhang mit Maßnahmen vor und hinter dem Knoten, wie beispielsweise die Einrichtung von Fahrradstraßen, entsteht eine sichere und komfortable Verbindung für den Radverkehr.



## Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde/ der Verkehrsaufsicht des Kreises Lippe
2. Fördermittelbeantragung
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen inkl. Entwurfsplanung und Bauausführung





## Kurzbeschreibung

Die heute bestehende Bushaltestelle „Knickweg“ soll zur Mobilstation ausgebaut werden. Pläne für einen barrierefreien Ausbau liegen bereits vor, welche zu einer echten Mobilstation weiter entwickelt werden sollten.

Die geplante Mobilstation „Knickweg“ wird sich durch folgende Ausstattungsmerkmale auszeichnen: Infosteele, digitale Fahrgastinformation, 2 Bussteige, überdachter Buswartebereich inkl. Sitzmöglichkeiten, direkte und barrierefreie Erreichbarkeit für den Fußverkehr und Radverkehr, überdachte Fahrradbügel und verschließbare Fahrradboxen für insgesamt 60 Räder, überdachte Reparaturstation für Räder inkl. Trinkbrunnen, Picknicktische, eine durchgehend ausreichende Beleuchtung sowie eine Mitfahrbank und Kiss&Ride-Stellplätze. Die Neupflanzung von Obstbäumen soll einen Ausgleich für die neue Versiegelung auf der Fläche schaffen.

Beide Ortsteile können die Mobilstation mit dem Rad innerhalb von 10 Minuten erreichen. Ein Bus in Richtung Bad Lippspringe und Paderborn fährt hier bereits alle 15 Minuten ab. Touristische Radrouten werden entlang an der zukünftigen Mobilstation geführt, sodass auch diese Zielgruppe in der Konzeption berücksichtigt wurde.



## Zielsetzung

Die ÖV-Anbindung der Bevölkerung in Kohlstädt und Oesterholz ist aktuell schlecht. Der Bus nach Paderborn fährt beispielsweise nur stündlich, zusätzlich ist ein Umstieg notwendig. Mithilfe einer mit dem Rad sehr gut erreichbaren Mobilstation an den Knickwiesen soll der Umstieg von dem Rad auf den Bus attraktiv gemacht werden.



## Innovationen

Durch die Kombination von nachhaltigen Verkehrsmitteln wie öffentlichen Verkehrsmitteln und Fahrrädern tragen Mobilstationen zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Entlastung des Straßenverkehrs bei.

Für die Menschen in Kohlstädt und Oesterholz stellt die Mobilstation ein neues Mobilitätsangebot dar.

Die Mobilstation in Schlangen soll durch einen kleinen Picknickbereich für den touristischen Radverkehr interessant sein. Zusätzlich sollen lokale Händler in einem Automaten Waren anbieten können.



## Überblick

**Kosten** 465.000 € (inkl. Planung)

**Fördermitteltopf** FöRi-MM

**Anteil Förderung** 80 %

**Zu beteiligende Akteure** Straßen.NRW als Flächeneigentümerin; KVG Lippe

**Umsetzungszeitraum** mittelfristig

\* Weitere Fördermöglichkeiten im Anhang

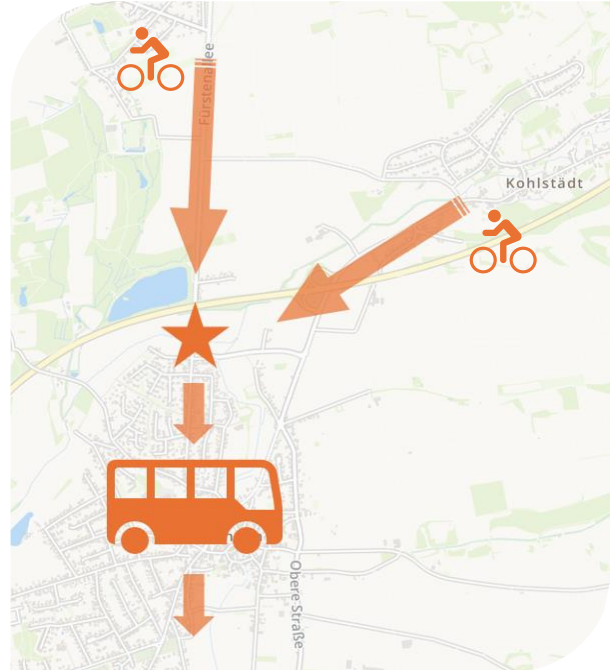


Der Ausbau der Radverkehrsachsen von Oesterholz und Kohlstädt schafft eine gute Erreichbarkeit der Mobilstation. Hierzu zählen neben den Maßnahmen im Bereich der Beleuchtung und Randmarkierung auch die Verbesserung der Querung an der Kreuzung „An den Knickwiesen“ / „Kohlstädter Straße“ sowie notwendige Belagsverbesserungen.



## Arbeitsschritte

1. Abstimmungen mit Straßen.NRW zur Nutzung der Flächen (Grunderwerb/ Gestattungsvertrag/ Sondernutzungserlaubnis)
2. Fördermittelbeantragung auf Grundlage der Konzeptstudie
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen





## Kurzbeschreibung

Die Lindenstraße bietet großes Potenzial für eine fahrradfreundliche Erschießung des Gewerbeparks sowie des vorhandenen Kindergartens und der Wohngebiete an der Lindenstraße. Die Straße gehört zum Nebenstraßennetz der Gemeinde und hat vorrangig eine erschließende Funktion für die Anlieger:innen. Auf der Lindenstraße wurden Maßnahmen für **zwei zentrale Bereiche** entwickelt.

Im **westlichen Bereich der Lindenstraße**, in dem es aktuell keine Gehwege gibt, soll ein verkehrsberuhigter Bereich inkl. farblicher Markierungen eingerichtet werden. Der Durchgangsverkehr auf dem Gesamtabschnitt soll durch eine Einbahnstraße sowie ein Durchfahrtsverbot für Schwerlastverkehr auf dem westlichsten Teilabschnitt erfolgen. Der **östliche Bereich der Lindenstraße**, in dem der Straßenquerschnitt in Teilen aktuell sehr breit ist, werden unterschiedliche Maßnahmen angesetzt, um den Querschnitt schmaler zu gestalten und die Lindenstraße für den Radverkehr attraktiver zu machen.

*Für eine genauere Maßnahmenbeschreibung siehe Seite 3 des Steckbriefes.*



## Zielsetzung

Insgesamt sollen die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs sowie der Durchgangsverkehr auf der Lindenstraße reduziert werden, um die Sicherheit sowie die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Der Radverkehr soll sich im Straßenraum willkommen fühlen und die Verbindung auf der Lindenstraße soll als attraktive und schnelle Radverbindung (bis zur Erikastraße) wahrgenommen werden.

Im Abschnitt der Lindenstraße, in dem es aktuell keine separaten Fußwege gibt, soll ein harmonisches und sicheres Zusammenspiel zwischen Radfahrern, Fußgängern und Autofahrern auf derselben Infrastruktur geschaffen werden.



## Überblick

Kosten	326.000 € (inkl. MwSt. und Planungskosten)
Fördermitteltopf	Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (Förderung der Fahrradstraße)*
Anteil Förderung	90 %
Zu beteiligende Akteure	Anwohnende
Umsetzungszeitraum	Kurz- bis mittelfristig



## Innovationen

Durch die Priorisierung von Fußgängern und Radfahrern trägt die Nahmobilitätsachse zur Verbesserung der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürgern und zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen bei. Sichere und attraktive Wege ermutigen mehr Menschen, zu Fuß zu gehen oder Fahrrad zu fahren.

\* Weitere Fördermöglichkeiten im Anhang



In der Gesamtheit entsteht eine innerörtliche Rad-Achse, die im Nebenstraßennetz der Gemeinde Schlangen wichtige Ziele des Radverkehrs, wie die Grundschule und das Sportzentrum, den Gewerbepark oder Siedlungsschwerpunkte anbindet. Sie führt über die Detmolder Straße, die Rosenstraße und die Lindenstraße. Insbesondere die Gesamtheit der Maßnahmen der Rad-Achse führen zur weiteren Steigerung des Radverkehrs.



## Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
2. Fördermittelbeantragung
3. Ausschreibung und Beauftragung der weiteren Leistungsphasen (u.a. Entwurfsplanung)



Gestaltungsvorschlag für den Verkehrsberuhigten Bereich vor KiTa

Im **westlichen Bereich der Lindenstraße**, in dem es aktuell keine Gehwege gibt, soll ein verkehrsberuhigter Bereich eingerichtet werden. Um die Besonderheit der gemeinsam genutzten Fläche zu verdeutlichen, sollen farbliche Markierungen aufgebracht werden. Der Abschnitt wird für den Kfz-Verkehr zu einer Einbahnstraße in Richtung Gewerbegebiet (Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen), damit der morgendliche Bringverkehr zur Kita besser abfließen kann. Die Durchfahrt für den Schwerlastverkehr soll in diesem Bereich (Anlieger frei) zusätzlich verboten sein.

Der **östliche Bereich der Lindenstraße**, in dem der Straßenquerschnitt in Teilen aktuell sehr breit ist, soll zur Fahrradstraße entwickelt werden. Die Einrichtung der Fahrradstraße sollte insbesondere durch flankierende Maßnahmen umgesetzt werden: Markierung eines roten unterbrochenen Beistriches und von Sicherheitsabständen zum Parken, Schaffen von Eingangsbereichen durch Einengung z.B. durch mobile Bäume, Markierung von wechselseitigen Stellplätzen kombiniert mit einer (mobilen) Begrünung. In jedem Fall sollte der Knotenpunktbereich an der Parkstraße baulich eingengt werden. Entlang der Fahrradstraße wird der Radverkehr an den Knotenpunkten bevorzugt. Die Knotenpunkte sollten flächig rot markiert werden.

**Lebendige Ortsmitte | Gemeinde Schlangen**  
**Maßnahmenkonzeption Lindenstraße**

	Verkehrsberuhigter Bereich		Zufahrtsbeschränkung Schwerverkehr
	Torsituation schaffen		Bunte Markierung vor Kita
	Mobile Bäume		Piktogramme und Beschilderung für Radverkehr
	Bauliche Anpassung der Knoten		Bevorrechtigte Querung

**Impressum**  
 Erstellt durch Planersocietät und Pesch Partner  
 Im Rahmen des Projektes URBANLAND | Stadträume für neue Mobilität  
 Im Auftrag der OstWestfalenLippe GmbH  
 Stand: August 2024

**Planersocietät**  
 Mobilität · Stadt · Planung  
 pp a|s  
 OstWestfalenLippe  
 Das Zentrum der Innovations- und Digitalpolitik

