

Sendenhorst

Integriertes Mobilitätskonzept



3. Beiratssitzung

Auswertung

31.10.2023

Bearbeiter:

Lars Möller, raumkom

Nicolas Bard, raumkom

Dr. Christian Muschwitz, raumkom

raumkom

Inhalt

Inhalt	II
Abbildungsverzeichnis	III
1 Einleitung	1
2 Gruppe 1 (rot)	2
2.1 Erste Arbeitsphase Sendenhorst	2
2.2 Erste Arbeitsphase Albersloh	3
2.3 Zweite Arbeitsphase	5
3 Gruppe 2 (grün)	6
3.1 Erste Arbeitsphase Sendenhorst	6
3.2 Erste Arbeitsphase Albersloh	7
3.3 Zweite Arbeitsphase	9
4 Gruppe 3 (blau)	11
4.1 Erste Arbeitsphase Sendenhorst	11
4.2 Erste Arbeitsphase Albersloh	12
4.3 Zweite Arbeitsphase	14
5 Zusammenfassung der Priorisierung	15
6 Fazit	16

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Rot (Sendenhorst)	2
Abbildung 2: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Rot (Albersloh)	3
Abbildung 3: Priorisierung Maßnahmen Gruppe Rot	5
Abbildung 4: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Grün (Sendenhorst)	6
Abbildung 5: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Grün (Albersloh)	7
Abbildung 6: Priorisierung Maßnahmen Gruppe Grün	9
Abbildung 7: Ergebnisse der ersten Arbeitsphase Gruppe Blau (Sendenhorst)	11
Abbildung 8: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Blau (Albersloh)	12
Abbildung 9: Priorisierung Maßnahmen Gruppe Blau	14
Abbildung 10: Überblick Priorisierung	15

1 Einleitung

Die dritte Beiratssitzung im Zuge des Erarbeitungsprozesses des IMKs für die Stadt Sendenhorst fand am 28.09.2023 im Haus Siekmann statt. Die Sitzung erfolgte im Format eines Workshops. Den Teilnehmenden wurden vorab die Maßnahmenteile A und B zur Verfügung gestellt. Für die Workshops wurden die Teilnehmenden in drei Gruppen aufgeteilt, die Einteilung erfolgte nach dem Zufallsprinzip. In zwei Arbeitsphasen wurden intensiv und gearbeitet und diskutiert.

Die beiden Arbeitsphasen verfolgten unterschiedliche Zielsetzungen. Im Rahmen der ersten Arbeitsphase hatten die Teilnehmenden die Aufgabe ihrerseits Maßnahmvorschläge zu machen. Hierzu konnten sie auf großformatigen Karten von Albersloh und Sendenhorst entsprechende Vermerke machen. Dies geschah schriftlich oder durch Verwendung unterschiedlicher Verkehrsschilder, die ein breites Spektrum an potenziellen StVO-Maßnahmen abdeckte.

Die zweite Arbeitsphase inkludierte zwei Aufgabenstellung. Zum einen sollten die Maßnahme des Teil-B kritisch kommentiert werden, zum anderen sollten diese Maßnahme priorisiert werden. Für die Priorisierung standen jeder Gruppe elf Priorisierungspunkte zur Verfügung, die frei auf die elf vorgeschlagenen Maßnahmen verteilt werden konnten. Hierbei sollte und musste ein Konsens in der Gruppe gefunden werden.

Nachfolgenden werden die Ergebnisse beider Arbeitsphasen, separiert nach Gruppen, dargestellt.

2 Gruppe 1 (rot)

2.1 Erste Arbeitsphase Sendenhorst

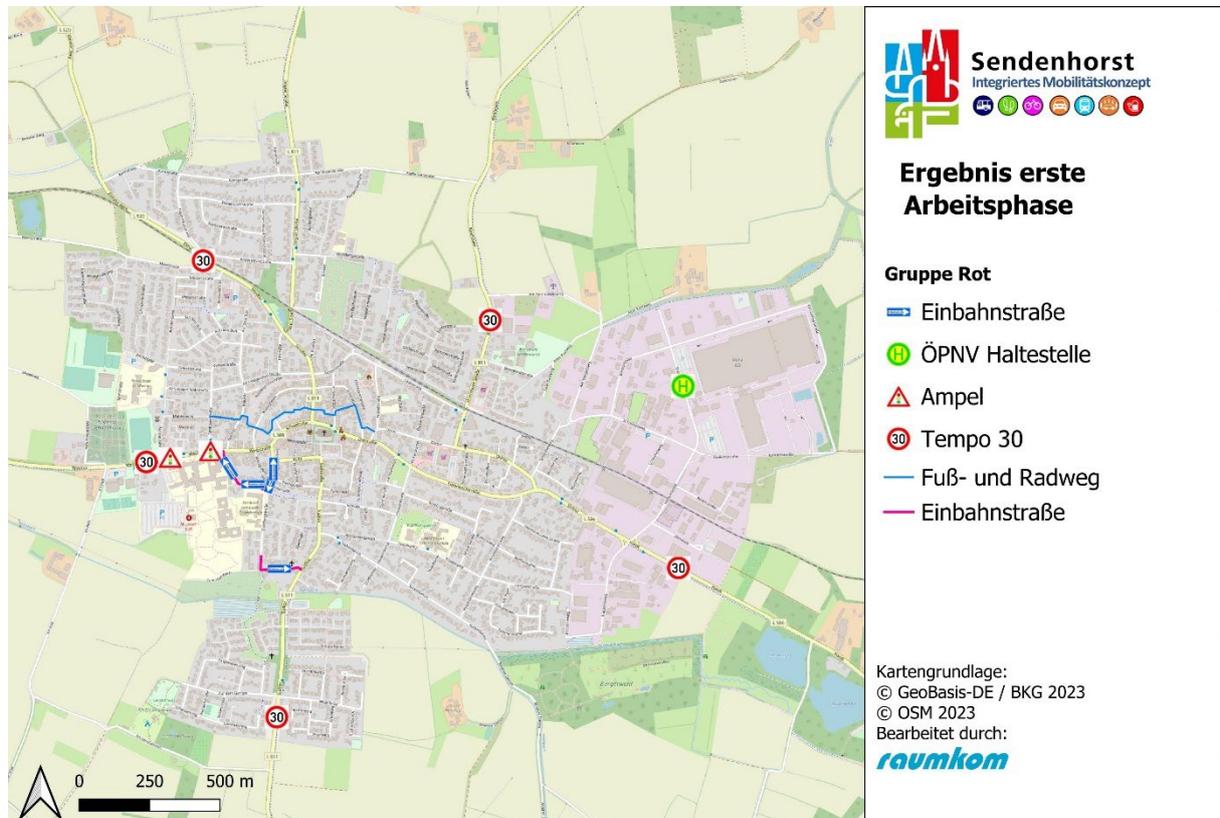


Abbildung 1: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Rot (Sendenhorst)

Die Karte verdeutlicht den Wunsch der Teilnehmenden nach einer Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h an den Ortseingängen von Sendenhorst. Diese Maßnahme zielt darauf ab, dass Verkehrstempo innerhalb des städtischen Bereichs insgesamt zu verringern und somit die Sicherheit im Straßenraum zu erhöhen.

Ein zusätzlicher Vorschlag sieht vor, die Kardinal-von-Galen-Straße und die Pennigstiege in Richtung des Krankenhauses zu Einbahnstraßen umzuwandeln. Diese Maßnahme zielt darauf ab, die Verkehrssituation im Zusammenhang mit dem Hol- und Bringverkehr zur Kardinal-von-Galen-Grundschule zu entlasten.

Des Weiteren wurde der Vorschlag geäußert die Situation der Ampelanlage im Bereich der Klinik zu verändern. Hierbei sollten zwei neue Ampeln installiert werden, wobei die derzeitige Ampel Höhe der Einmündung Spithöverstraße entfernt würde. Die neuen Ampelanlagen sollen jeweils am Anfang und am Ende des Klinikgeländes positioniert werden. Dies hätte das Potenzial, den einfließenden Verkehr aus Richtung Albersloh zu verlangsamen und zusätzliche Querungshilfen für Fußgänger in diesem Bereich bereitzustellen.

Zudem besteht die Idee den bestehenden Fuß- und Radweg, der im Bereich des Haus Siekmann parallel zur L586 durch die Innenstadt verläuft, in das Wegenetz der Stadt zu integrieren. Allerdings besteht hier aufgrund von teilweise noch ausstehenden Eigentümlösungen noch Unklarheit. Darüber hinaus ist der bestehende Wegverlauf sehr verwinkelt und kann daher für nicht Ortskundige Passanten ein Hindernis darstellen.

Im Bereich ÖPNV wird der Wunsch nach einer besseren ÖPNV-Anbindung der Firma VEKA im Nordosten des Ortes, geäußert.

2.2 Erste Arbeitsphase Albersloh

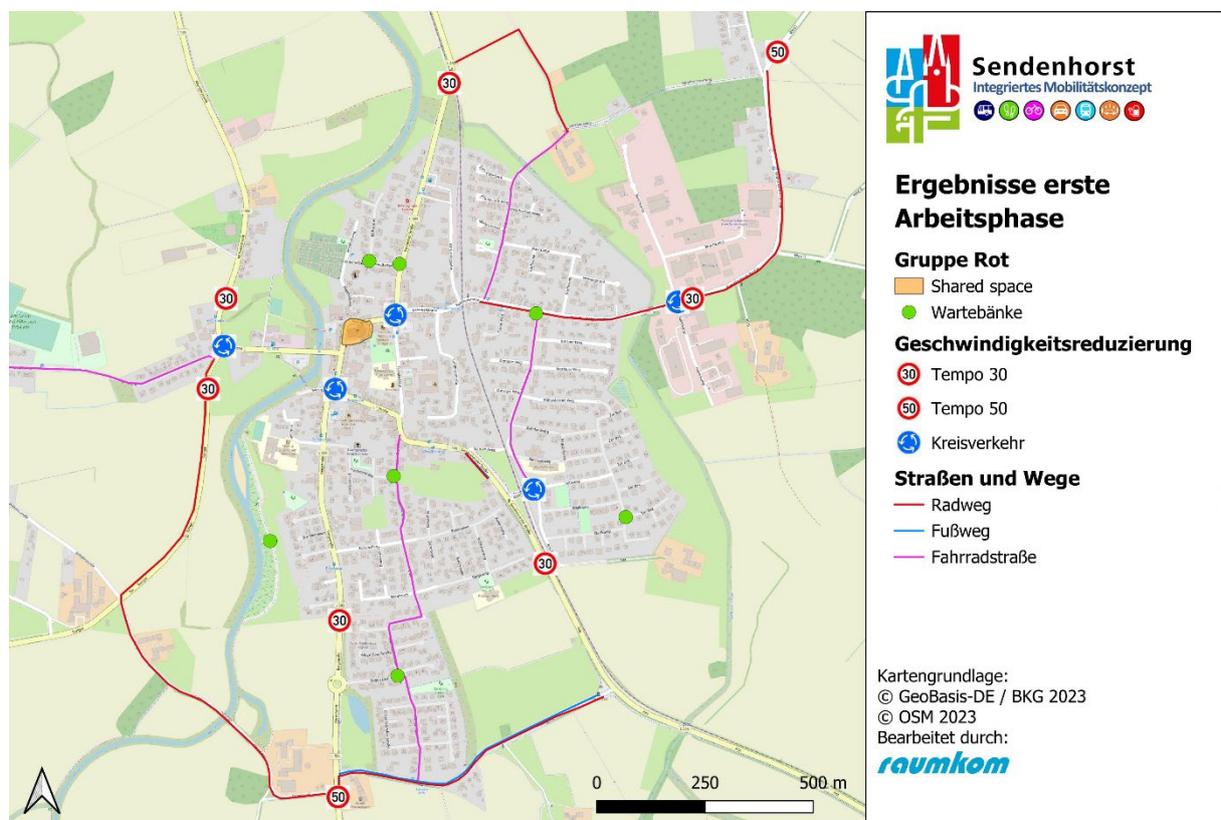


Abbildung 2: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Rot (Albersloh)

Mit Hinblick auf Albersloh haben sich die Teilnehmenden der Gruppe ebenfalls auf die Geschwindigkeitsreduzierung an den jeweiligen Ortseingängen fokussiert. Dabei wird auch hier ein Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 im innerörtlichen Bereich vorgeschlagen. Darüber hinaus sollen an mehreren Knotenpunkten wie beispielsweise Alverskirchener Straße Haberkamp, Buschkamp oder auch an der Kreuzung der L586, L850 Kreisverkehre installiert werden, um den Verkehr im Ortsgebiet zu entschleunigen.

Des Weiteren wurde die Idee geäußert den Bereich rund um die Kirche dem Verkehrskonzept nach der Idee des Shared Space anzupassen. Dieser Bereich stellt im Allgemeinen den Bereich

im Siedlungskörper Alberslohs dar, der am meisten Funktionen wie beispielsweise Nahversorgung erfüllt und daher einen der zentrale Anziehungspunkt im Ort darstellt.

Es wurde außerdem vorgeschlagen, mehrere Fahrradstraßen im Siedlungsgebiet von Albersloh zu schaffen. Hierzu gehören die Strecke vom Schwalbenweg nach Süden bis zum Langen Esch, der Geschermannweg sowie der Rohrlandweg. Diese Schritte würden dazu beitragen, den Verkehr im Siedlungsgebiet zu verlangsamen und gleichzeitig den Fahrradverkehr durch die Radvorrangroute attraktiver und bedeutsamer zu machen.

Im südlichen Teil des Ortes besteht auch Bedarf für den Ausbau des Bispingweges, um die Fuß- und Radverkehrsanbindung zu verbessern. Zusätzlich dazu besteht von Seiten der Teilnehmenden der Wunsch, entlang der L850 einen Radweg zu errichten, um sicheres Radfahren entlang der Landstraße zu ermöglichen. Im Bereich der Sendenhorster Straße zwischen Hausnummer 38a und 44 ist aktuell kein befestigter Gehweg vorhanden. Hier wurde der Wunsch geäußert diese Lücke zu schließen, um ein sicheres Passieren dieser Stelle zu gewährleisten zu können.

2.3 Zweite Arbeitsphase

Maßnahme	Priorität
1. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	2
2. Shared Space Lösung für die Landstraße	1
3. Radverkehrsführung und Querungshilfen	/
4. Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Angebots / Schutzstreifen und Piktogrammketten	2
5. Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung	3
6. Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen	/
7. Neue Verbindungen und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß und Radverkehr	1
8. Wersebrücke in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen	/
9. Vorbereitungen eines Orts-/ Stadtbuskonzeptes für Sendenhorst und Albersloh	2
10. Parkraumanalyse und Parkraumkonzept	/
11. Betriebliches Mobilitätsmanagement	/

Abbildung 3: Priorisierung Maßnahmen Gruppe Rot

Als Ergebnis der zweiten Arbeitsphase ist bei der roten Gruppe zu erkennen, dass insbesondere die Maßnahmen, die die Gestaltung der Ortseingänge mit Geschwindigkeitsdämpfung betreffen, priorisiert werden sollten. Die Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung, zu Fahrradstraßen, Fahrradzonen, sowie Vorbereitungen eines Orts- / und Stadtbuskonzept für Sendenhorst und Albersloh werden mit je 2 Punkten gleich stark priorisiert. Den Maßnahmen zu Shared Space sowie zu Verbindung und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr werden mit jeweils einem Punkt die übrigen Priorisierungspunkte zugeteilt. Die übrigen Maßnahmen haben aus Sicht der Teilnehmenden die niedrigste Priorität der aufgeführten Punkte.

Hinsichtlich der Maßnahme 9, der Vorbereitung eines Ortsbussystem, wurde angemerkt, dass eine konventionelle Bedienung im Linienverkehr nicht erwünscht sei. Ein solches System solle als On-demand-Lösung umgesetzt werden.

3 Gruppe 2 (grün)

3.1 Erste Arbeitsphase Sendenhorst

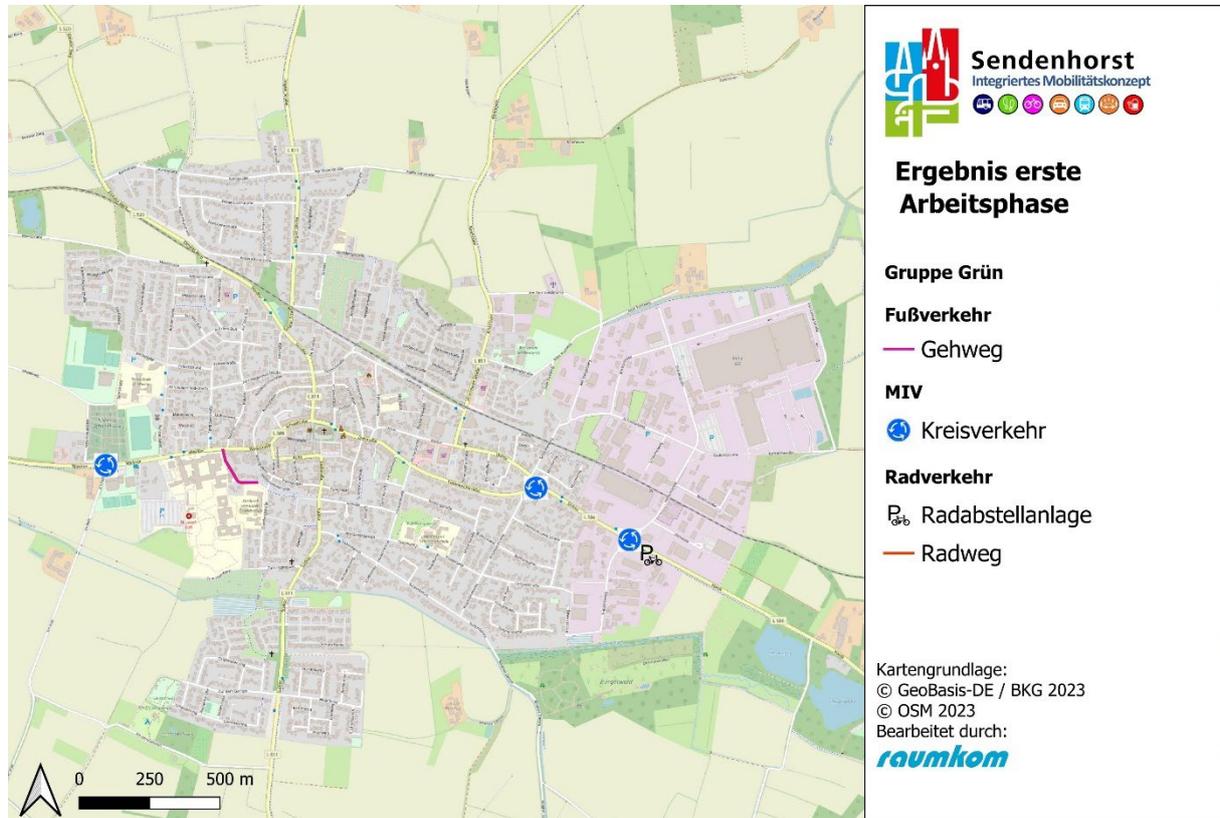


Abbildung 4: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Grün (Sendenhorst)

Die Karte zeigt, dass die Teilnehmenden insbesondere die Installation von Kreisverkehren als wichtig ansehen. Im Rahmen der ersten Arbeitsphase wurden dabei drei potenzielle Standorte identifiziert, an denen die Teilnehmenden die Errichtung eines Kreisverkehrs als sinnvoll erachten. Der erste Kreisverkehr wurde am Ortseingang aus Richtung Albersloh kommend, Höhe des Friedhofes verortet. Die Anderen gewünschten Kreisverkehre liegen im östlichen Teil Sendenhorsts, einmal an der Kreuzung Lorenbeckstraße und Osttor und der andere am Ortseingang aus Richtung Vorhelm kommend auf Höhe des Industriegebietes. Diese Kreisverkehre sollen dazu beitragen, den Verkehrsfluss sowohl an den Ortseingängen als auch im innerstädtischen Bereich zu verlangsamen. Allerdings wäre in den genannten Bereichen zu prüfen, ob eine bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Platzverhältnis möglich ist.

Darüber hinaus soll im Bereich Pennigstiege und Kardinal-von-Geaen-Straße die Situation für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Hier ist aktuell nur einseitig ein Gehweg

vorhanden, was ein gewisses Konfliktpotenzial zwischen Fuß-, Rad- und MIV auslösen kann da der Verkehrsraum in diesem Bereich relativ schmal ist.

Im Bereich der Haltestelle Herkulesweg am Ortseingang wird von den Teilnehmenden der Wunsch geäußert, eine Radabstellanlage zu installieren, um eine sichere und bequeme Möglichkeit zur Aufbewahrung von Fahrrädern zu schaffen und somit die Nutzung des Fahrrads als Verkehrsmittel zu fördern.

3.2 Erste Arbeitsphase Albersloh

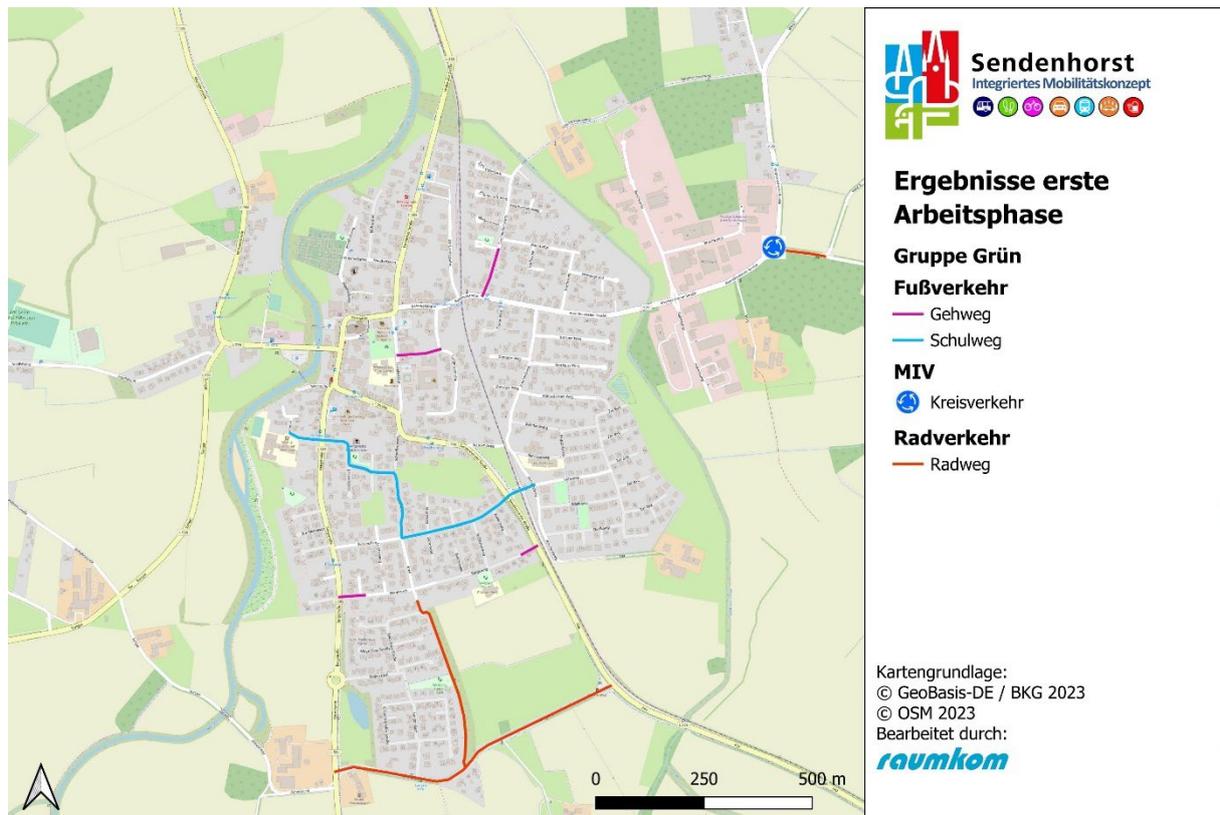


Abbildung 5: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Grün (Albersloh)

Ähnlich wie in Sendenhorst äußern die Teilnehmenden den Wunsch nach einem Kreisverkehr als Maßnahme zur Verkehrsverlangsamung. Dieser Kreisverkehr soll am Ortseingang im Bereich des Industriegebietes installiert werden.

Im Hinblick auf den Fußverkehr in Albersloh wird an mehreren Stellen der Bedarf nach einem Aus- beziehungsweise Umbau des Gehweges geäußert. So soll beispielsweise eine Verbindung zwischen der Sankt-Josef-Straße und der Ludgerusstraße geschaffen werden. Darüber hinaus soll im Geschermannweg der Gehweg ausgebaut werden. Es wird eine Verbindung zwischen Bergkamp und der L586 (Sendenhorster Straße) gewünscht. Daran anschließend soll auch der Durchgang zwischen Bergkamp und der L585 (Bergstraße) barrierefrei gestaltet werden. Hier stellt aktuell eine Umlaufsperrung ein Hindernis für beispielsweise Rollstuhlfahrende dar.

Weiterhin wurde darauf hingewiesen, dass der in der Karte blau eingezeichnete Weg für viele Schülerinnen und Schüler der Ludgerusschule ihren täglichen Schulweg darstellt. Daher ist es von großer Bedeutung, diesen Bereich durch geeignete Maßnahmen so komfortabel und vor allem sicher wie möglich für den Fußverkehr zu gestalten.

Im südlichen Teil der Stadt soll die Radverkehrsverbindung in Verlängerung der Straße Breil ausgebaut und in Richtung Süden bis zum Bispingweg geführt werden. Hier ist aktuell nur ein unbefestigter Weg vorhanden der am Ende mit einer Umlaufsperrung abschließt. Folglich gilt es hier bessere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr zu schaffen.

3.3 Zweite Arbeitsphase

Maßnahme	Priorität
1. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	2
2. Shared Space Lösung für die Landstraße	/
3. Radverkehrsführung und Querungshilfen	2
4. Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Angebots / Schutzstreifen und Piktogrammketten	1
5. Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung	2
6. Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen	/
7. Neue Verbindungen und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß und Radverkehr	/
8. Wersebrücke in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen	/
9. Vorbereitungen eines Orts-/ Stadtbuskonzeptes für Sendenhorst und Albersloh	/
10. Parkraumanalyse und Parkraumkonzept	1
11. Betriebliches Mobilitätsmanagement	/

Abbildung 6: Priorisierung Maßnahmen Gruppe Grün

Die Priorisierung der Maßnahmen in der grünen Gruppe deutet darauf hin, dass die Einführung von Geschwindigkeitsdämpfungsmaßnahmen an den Ortseingängen, allgemeine Verkehrsberuhigungsmaßnahmen und die Verbesserung der Radverkehrsführung als besonders bedeutsam erachtet werden. Demgegenüber werden Maßnahmen wie Fahrradstraßen, Fahrradzonen sowie auch Parkraumanalyse und Parkraumkonzept weniger stark priorisiert.

Vereinzelte Vertreter der Gruppe haben sich neben dem 11 aufgeführten Maßnahmen noch für die Umsetzung der Umgehungsstraßen von Albersloh und Sendenhorst als Maßnahme ausgesprochen und auf dem von uns ausgegebenen Arbeitspapier vermerkt.

Neben der Priorisierung haben die Teilnehmenden auch ihre Meinung zu den Maßnahmen geäußert. Zur Maßnahme der Shared Space Lösungen äußerten sie die Kritik, dass bei dieser

Verkehrsidee "zu viele verschiedene Verkehrsteilnehmer auf einem Raum" agieren. Aus ihrer Sicht könnte dies zu zahlreichen Unklarheiten und somit zu Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern führen.

In Bezug auf die Maßnahme zur Schaffung von Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr wurde der Vorschlag gemacht, eine Verbindung von der Nordstraße über die Stiege zur Schulstraße zu schaffen. Dies hätte sowohl eine Zeitersparnis für Fußgänger und Radfahrer zur Folge als auch eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens an der Kreuzung Nordstraße, Schulstraße und Kirchstraße.

Im Hinblick auf die Maßnahme zur Parkraumanalyse und zur Entwicklung eines Parkraumkonzepts hat die Gruppe speziell den Bereich Bergstraße und Sendenhorster Straße als bedeutsam hervorgehoben. In diesem Bereich ist eine gründliche Untersuchung erforderlich, um die optimale Umsetzung eines effektiven Parkraumkonzepts zu ermitteln.

4 Gruppe 3 (blau)

4.1 Erste Arbeitsphase Sendenhorst

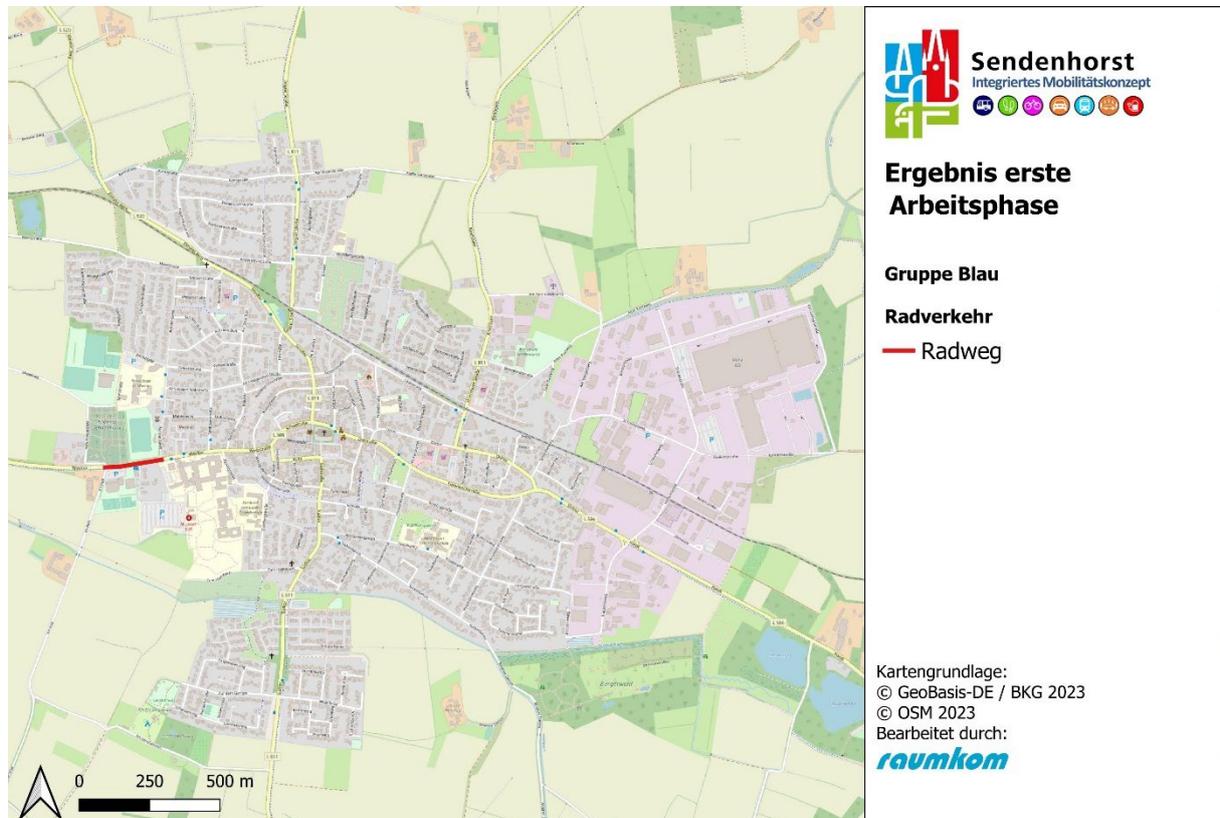


Abbildung 7: Ergebnisse der ersten Arbeitsphase Gruppe Blau (Sendenhorst)

Im Bereich Sendenhorst hat die Gruppe lediglich den Radweg am Ortseingang Westtor in der Nähe des Friedhofs hervorgehoben. Hier wird der Wunsch geäußert, einen eigenständigen Radweg zu schaffen, da derzeit Fußgänger und Radfahrer diesen Abschnitt gemeinsam nutzen müssen.

4.2 Erste Arbeitsphase Albersloh

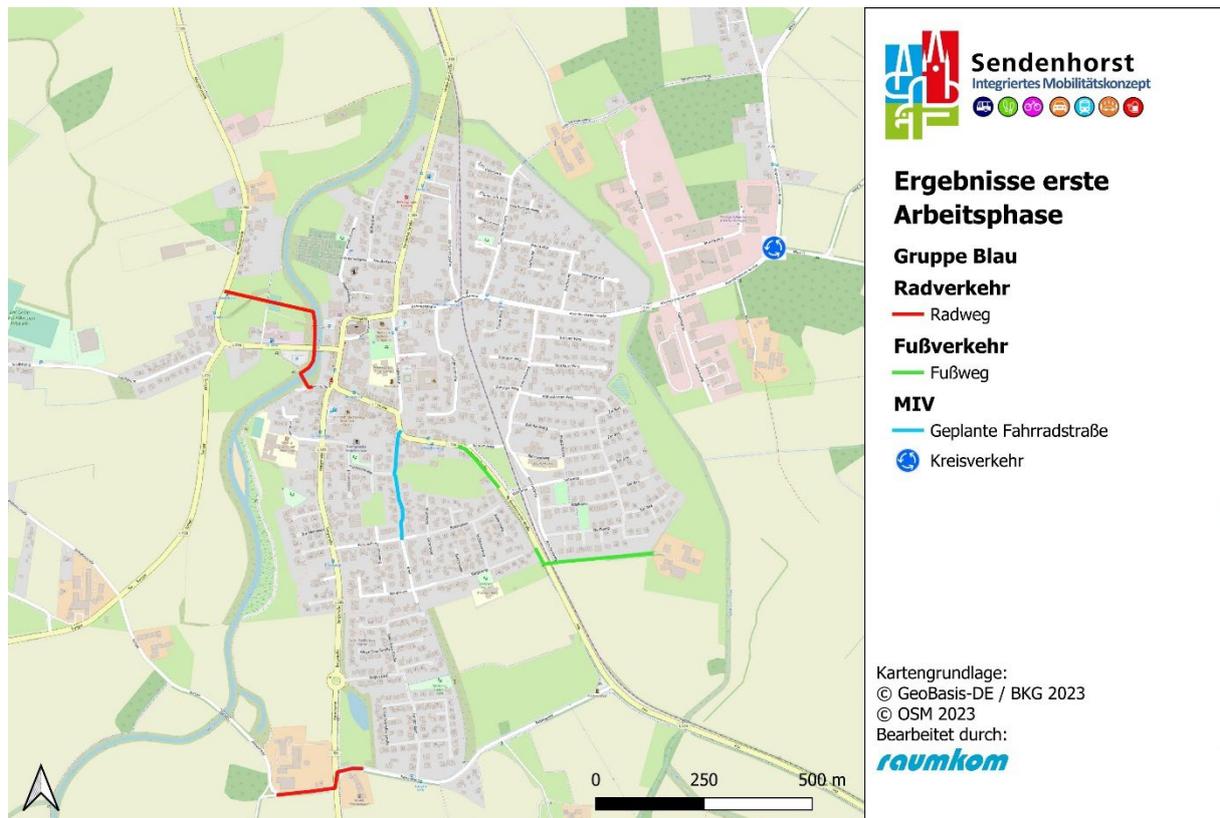


Abbildung 8: Ergebnisse erste Arbeitsphase Gruppe Blau (Albersloh)

Genau wie auch schon in der grünen Gruppe haben die Teilnehmenden auch hier den Wunsch nach einem Kreisverkehr am Ortseingang nahe Industriegebiet geäußert, welcher den aus Nordosten einfahrenden Verkehr verlangsamen soll.

Des Weiteren besteht der Vorschlag, im Nordwesten einen neuen Radweg anzulegen. Dieser Radweg soll von der Adolphshöhe ausgehend nördlich am Autohaus vorbeiführen und dann südwärts entlang des Werseufers unter der Münsterstraße hindurch und über eine Brücke bis zur Bergstraße verlaufen. Allerdings ist hier zu prüfen, ob eine bauliche Umsetzung aufgrund der örtlichen Gegebenheiten, wie beispielsweise der bestehenden Fußgängerbrücke über die Werse, ohne weiteres umsetzbar ist.

Im Süden von Albersloh wurde der Wunsch geäußert eine Querungshilfe für den Radverkehr zu installieren, die eine komfortable und sichere Querung für den Fuß- und Radverkehr vom Bispingweg über die L585 (Bergstraße) gewährleisten kann.

Mit Hinblick auf den Fußverkehr wurde ähnlich wie schon in der roten Gruppe angemerkt, dass im Bereich der Sendenhorster Straße zwischen Hausnummer 38a und 44 derzeit kein befestigter Gehweg vorhanden ist und Maßnahmen erforderlich sind. Darüber hinaus äußerten die Teilnehmenden den Wunsch nach einer Querungshilfe an der Kreuzung Sendenhorster

Straße und Rohrlandweg. Außerdem wurde der Bedarf nach einer Querungshilfe am Ortseingang Albersloh aus Richtung Sendenhorst geäußert. Diese würde es den Bewohnerinnen und Bewohnern im südlichen Teil des Neubaugebiets ermöglichen, schnell in das Siedlungsgebiet auf der anderen Seite der Sendenhorster Straße zu gelangen.

4.3 Zweite Arbeitsphase

Maßnahme	Priorität
1. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	/
2. Shared Space Lösung für die Landstraße	1
3. Radverkehrsführung und Querungshilfen	/
4. Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Angebots / Schutzstreifen und Piktogrammketten	3
5. Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung	1
6. Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen	3
7. Neue Verbindungen und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß und Radverkehr	3
8. Wersebrücke in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen	/
9. Vorbereitungen eines Orts-/ Stadtbuskonzeptes für Sendenhorst und Albersloh	/
10. Parkraumanalyse und Parkraumkonzept	/
11. Betriebliches Mobilitätsmanagement	/

Abbildung 9: Priorisierung Maßnahmen Gruppe Blau

Die Priorisierung der Gruppe zeigt, dass Fahrradstraßen, Piktogrammketten usw. sowie Maßnahmen zu Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr und die Installation von Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen für die Teilnehmenden aus der Gruppe die höchste Priorität genießen. Die Übrigen beiden zu verteilenden Punkte wurden den Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung an Ortseingängen sowie den Shared-Space Lösungen zugeschrieben. Die zuvor nicht genannten Maßnahmen wurden bei der Priorisierung nicht berücksichtigt.

Die von Norden nach Süden verlaufende Linie zeigt ein Teil einer im Maßnahmenkatalog vorgestellten Fahrradstraße, die unter anderem den Schwalbenweg mit der Habichtshöhe verbinden soll. Hier haben die Teilnehmenden Kritik geäußert, dass eine Fahrradstraße nicht notwendig sei und eine Klassifizierung als Spielstraße ausreichend ist.

5 Zusammenfassung der Priorisierung

Um das Meinungsbild hinsichtlich der Priorisierung über alle Gruppen hinweg zu vergleichen, wurden die Ergebnisse abermals in einer Tabelle zusammengefasst und die Summen der Priorisierungspunkte gebildet.

Maßnahme	Rot	Grün	Blau	Insgesamt	Insgesamt (%)
1. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	2	2	0	4	13,33%
2. Shared Space Lösung für die Landstraße	1	0	1	2	6,67%
3. Radverkehrsführung und Querungshilfen	0	2	0	2	6,67%
4. Fahrradstraßen, Fahrradzonen, Angebots / Schutzstreifen und Piktogrammketten	2	1	3	6	20,00%
5. Ortseingänge an klassifizierten Straßen und Geschwindigkeitsdämpfung	3	2	1	6	20,00%
6. Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen	0	0	3	3	10,00%
7. Neue Verbindungen und Abkürzungsmöglichkeiten für Fuß und Radverkehr	1	0	3	4	13,33%
8. Werssebrücke in Albersloh für Rad- und Fußverkehr ertüchtigen	0	0	0	0	0,00%
9. Vorbereitungen eines Orts-/ Stadtbuskonzeptes für Sendenhorst und Albersloh	2	0	0	2	6,67%
10. Parkraumanalyse und Parkraumkonzept	0	1	0	1	3,33%
11. Betriebliches Mobilitätsmanagement	0	0	0	0	0,00%

Abbildung 10: Überblick Priorisierung

Der Überblick zeigt, dass die Maßnahmen 4, das Einrichten von Fahrradstraßen- und Zonen sowie die Implementierung von Schutz- und Angebotsstreifen, und 5, Maßnahmen an Ortseingängen und Geschwindigkeitsreduzierungen, die höchste Priorisierung (20 %) erfahren. Maßnahme 1, die Verkehrsberuhigung des Quartiers zwischen Westtor und Nordtor, sowie die Schaffung neuer Abkürzungen für Fuß- und Radwegverkehr erhalten 13,33 % der Priorisierungspunkte. Abstellanlagen für den Radverkehr an ÖPNV-Haltestellen rangieren auf Platz 5 mit 10 % der Stimmen. Dem Mobilitätsmanagement sowie der Ertüchtigung des Werssestegs werden seitens der Teilnehmenden keinerlei Priorität beigemessen.

6 Fazit

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass alle Gruppenergebnisse die Verkehrsberuhigung der Siedlungskörper von Albersloh und Sendenhorst anstreben. Dabei wird an vielen Abschnitten, oft ab Ortseingang, Tempo 30 gefordert. Des Weiteren lassen die Ergebnisse den Rückschluss zu, dass der vermehrte Einsatz von Kreisverkehren bei den Teilnehmenden eine gewisse Popularität genießt.

Des Weiteren wurden partielle Vorschläge für Routen- bzw. Wegeführungen für den Fuß- und Radverkehr gemacht, die sich oftmals mit den von raumkom und der Stadt Sendenhorst abgestimmten bisherigen Konzeptionen überschneiden. Auch die Abstellthematik im Kontext des Radverkehrs wurde berücksichtigt und potenzielle Standorte markiert.

Was passiert mit den Ergebnissen/Erkenntnissen? Sind die nochmals eingeflossen? Decken sich die Maßnahmenvorschläge der ersten Arbeitsphase mit den Maßnahmen aus Teil A/B?