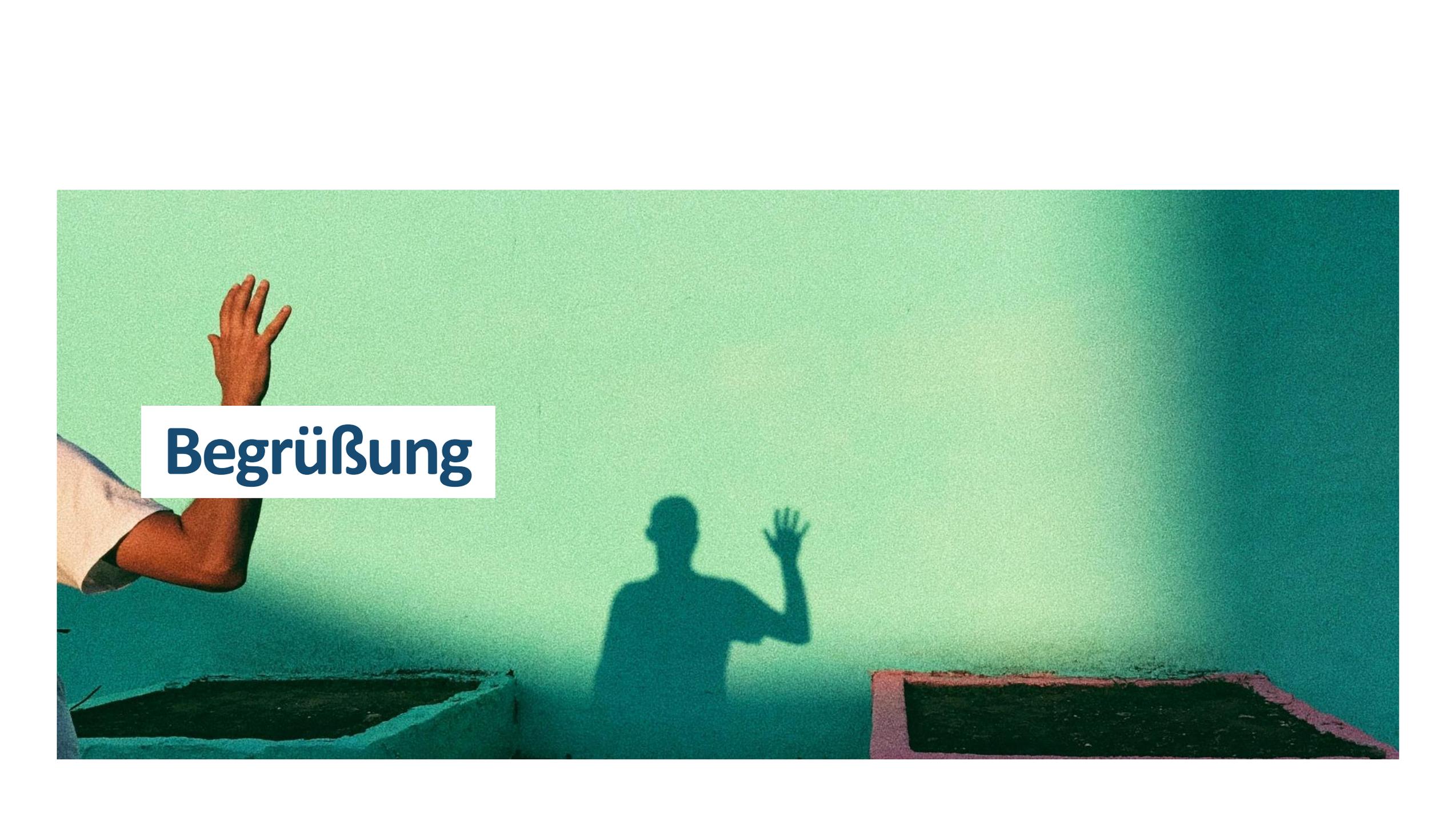




Arbeitsgruppe Mobilität – Büren, den 13. Mai 2025

Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Büren

A photograph of a person's hand waving against a green wall. The hand is on the left side of the frame, and its shadow is cast onto the wall to the right. The wall has a gradient from light green to dark green. There are two rectangular openings in the wall, one on the left and one on the right, which appear to be windows or doorways. The overall scene is lit with a greenish light.

Begrüßung

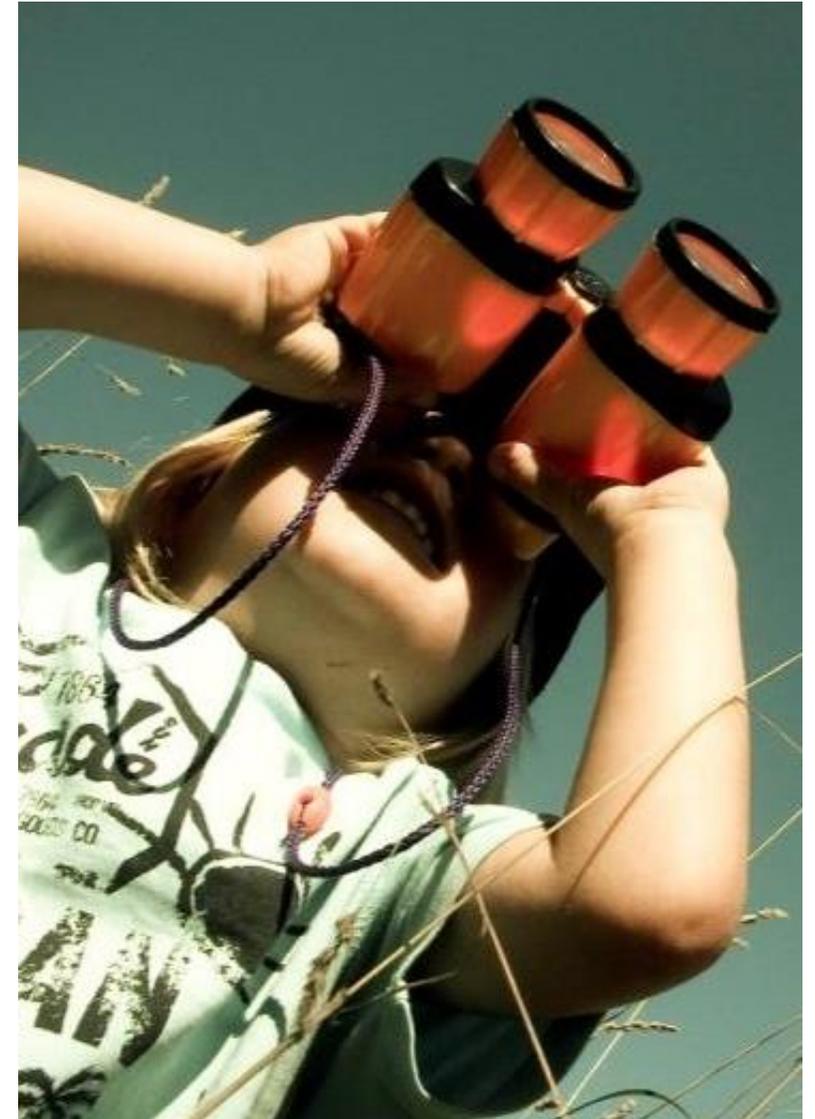
Heutiger Ablauf

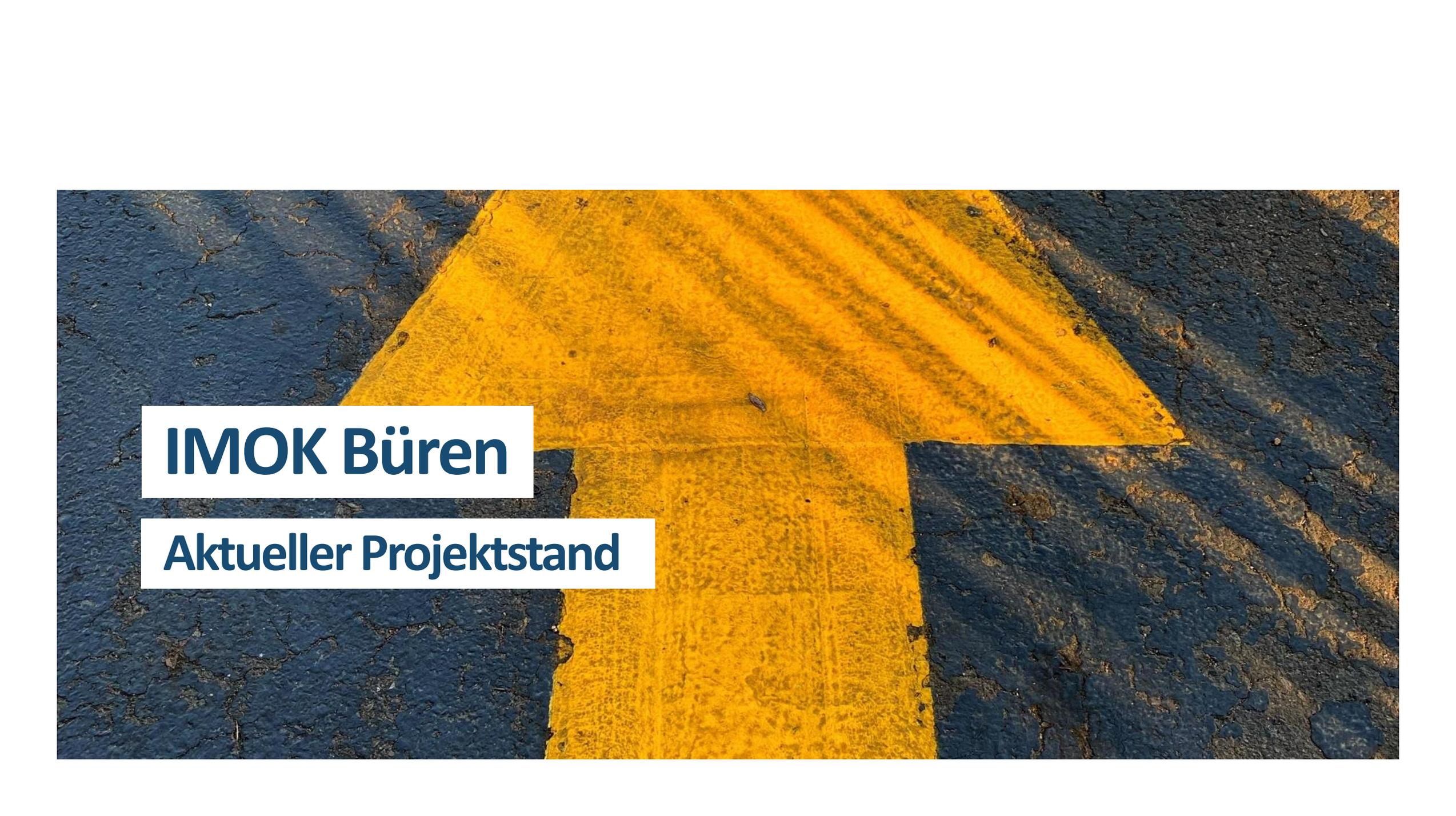


Heutiger Ablauf

Themen für heute

Zeit	TOP	Wer?
ca. 18:00 Uhr	Begrüßung	Stadt Büren
ca. 18:05 Uhr	Heutiger Ablauf	Planersocietät
ca. 18:10 Uhr	Vorstellungsrunde	im Plenum
ca. 18:15 Uhr	Aktueller Projektstand & Maßnahmenportfolio	Planersocietät
	Vorstellung & Diskussion der erarbeiteten Maßnahmen	Planersocietät
	Priorisierung der Maßnahmen	im Plenum
ca. 19:55 Uhr	Ausblick & Abschluss	Planersocietät
ca. 20:00 Uhr	Veranstaltungsende	



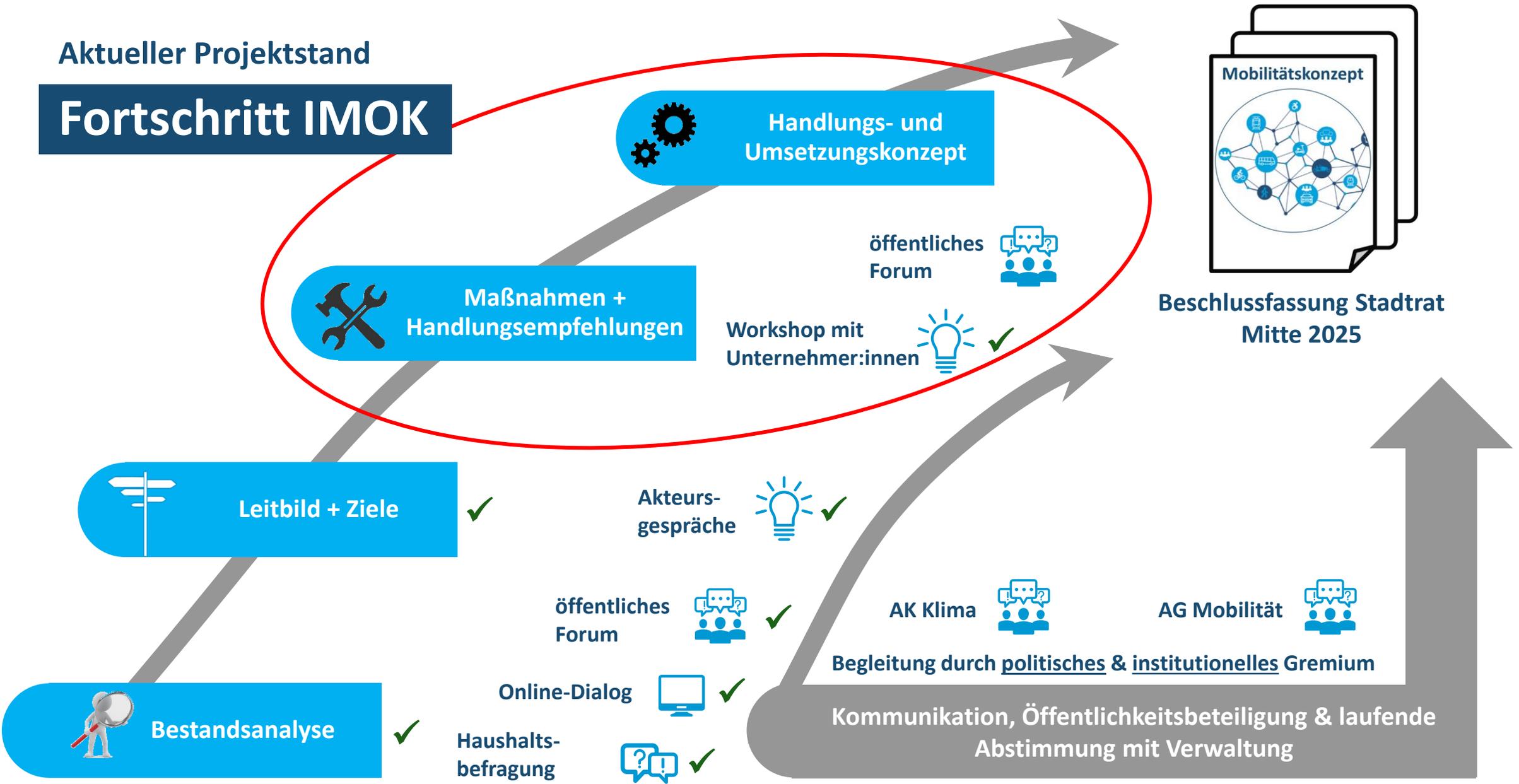


IMOK Büren

Aktueller Projektstand

Aktueller Projektstand

Fortschritt IMOK



Beschlussfassung Stadtrat
Mitte 2025

Bisherige Ergebnisse



Phase 1: Bestandsanalyse

Wo liegen Bürens Stärken bei Verkehr und Mobilität, wo besteht Handlungsbedarf?

- **Datenbericht**
Haushaltsbefragung
- **Factsheet**
Haushaltsbefragung
- gutachterliche **Stärken-Schwächen-Analyse**
- **Bericht zum Ideenmelder**



Phase 2: Leitbild & Ziele

Welche Ziele soll sich die Stadt setzen – Wie wünschen wir uns den Verkehr der Zukunft?

- beschlossenes **Zielkonzept** zur langfristigen Entwicklungsrichtung der Mobilität in Büren



Phase 3: Maßnahmenentwicklung

Welche Maßnahmen sind denkbar?

- Definition von **Handlungsfeldern**
- Erarbeitung **Steckbriefstruktur**
- inhaltliche **Erarbeitung der Maßnahmen** als Entwurf
- **ausstehend: Abschluss der Maßnahmenentwicklung** (Hinweise, Karten & Bebilderung)



Phase 4: Maßnahmenbewertung

Welche Maßnahmen tragen am meisten zum Erreichen der Ziele bei?

- **ausstehend: Handlungs- & Umsetzungskonzept / Evaluationskonzept**



IMOK Büren

Maßnahmenportfolio

Herleitung der Maßnahmen

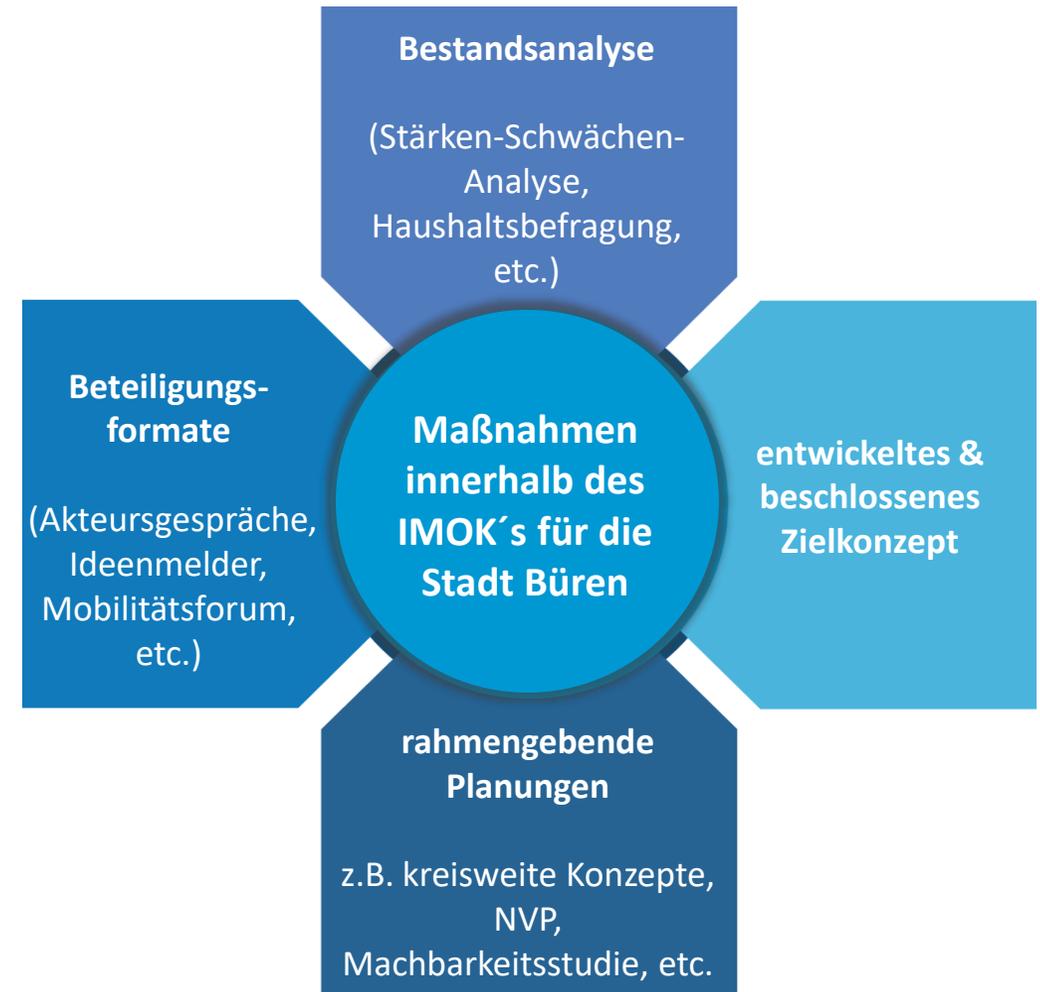
Ziel:

Mobilität und Erreichbarkeit Bürens nachhaltig, vernetzt, inklusiv und klimafreundlich entwickeln

- Entwicklung spezifischer Empfehlungen für Büren
- Einbezug übergreifender Strategien sowie Darlegungen konkreter Umsetzungsmöglichkeiten
- gemeinsam mit Akteuren, Politik & Bevölkerung

Ergebnis:

5 Handlungsfelder innerhalb derer **11 übergreifende Strategien** bestehen, die durch insgesamt **31 Maßnahmen** ausgestaltet werden



Ebenen der Maßnahmenkonzeption

Handlungsfelder

übergeordnete Ebene zur grundsätzlichen Strukturierung der Maßnahmenkonzeption

Strategien

Entwicklungsrichtung innerhalb der Handlungsfelder mit vorgelagerten thematischen Hinweisen

Programme

umsetzungsorientierte Lösungsansätze zur Ausgestaltung der Strategien & Erreichung der im Zielkonzept hinterlegten & beschlossenen Ziele der Stadt Büren

Steckbriefausarbeitung: inhaltliche Beschreibung von Möglichkeiten zur Umsetzung; Verortung im Stadtgebiet & Auflistung von Arbeitsbausteinen zur Umsetzung, etc.

Ebenen der Maßnahmenkonzeption

Handlungsfelder										
Kfz-Verkehr			Radverkehr		Fußverkehr		öffentlicher Verkehr		Gestaltung der Mobilitätswende	
Strategien										
Weiterentwicklung des Bürener Straßennetzes	ruhender Verkehr in Büren	nachhaltiger Kfz-Verkehr	kommunales Radverkehrsnetz	Fahrradabstellanlagen & Komfortelemente	kommunale Fußwegeachsen	barrierefreier, attraktiver & klimaangepasster öffentlicher Raum	kommunale Handlungsansätze im öffentlichen Verkehr	Entwicklungsperspektiven im öffentlichen Verkehr	Mobilitätsmanagement	Mobilitätsinformationen & Verknüpfung von Verkehrsmitteln
Programme										
<ul style="list-style-type: none"> • Geschwindigkeitsreduzierung • verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung • Qualifizierung von Knotenpunkten • Entwicklung des Parkraummanagements • verbesserte Erschließung der Parkmöglichkeiten • Ordnung des ruhenden Verkehrs • E-Mobilität in Büren • stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr • Stadtverwaltung als Vorbild 			<ul style="list-style-type: none"> • Fahrradstraßen • straßenbegleitende Infrastruktur • Knotenpunkte & Querungsmöglichkeiten • Fahrradabstellanlagen an Bildungseinrichtungen • Fahrradabstellanlagen in der Innenstadt & in den Ortsteilen • Lastenrad-Sharing in Wohngebieten • Komfortelemente für den Radverkehr 		<ul style="list-style-type: none"> • breite & hindernisfreie Gehwege • sichere Querungsmöglichkeiten • barrierefreier öffentlicher Raum • attraktiver, klimaangepasster öffentlicher Raum 		<ul style="list-style-type: none"> • attraktive & barrierefreie Haltestellen • multimodaler öffentlicher Verkehr • Marketing & Informationsangebote zum ÖPNV • Optionen für die Almetal-Trasse • öffentliche Verkehrsangebote in zukünftigen NVP • On-Demand-Verkehre entwickeln 		<ul style="list-style-type: none"> • Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung • Mobilitätsmanagement für Unternehmen • Mobilitätsmanagement für Schulen & Kitas • Digitales Mobilitätsportal • Mobilität erleben 	

Maßnahmenportfolio

Aufbau der Steckbriefe

- **Priorisierung**
 - wird derzeit erarbeitet (Aspekte: Zielerreichung, Kosten-Nutzen-Verhältnis, Umsetzungsprioritäten & -chancen, Beteiligungsaspekte, etc.)
 - Benennung von Schlüsselmaßnahmen
- **Kostenklasse**
 - Einordnung in eine Kostenklasse zur Abschätzung der Investitions- sowie ggf. der laufenden Kosten (Planungskosten und Umsetzungskosten werden einbezogen)
- **CO₂-Einsparpotenzial**
 - Abschätzung einer Wirkungsspanne (keine quantitative Berechnung)
- **Zeitraumen**
 - Benennung von Umsetzungsstart & -dauer; Berücksichtigung von Daueraufgaben
- **Zielbezug**
 - Darstellung der Wirkung auf die jeweiligen übergeordneten Ziele des Zielkonzepts
- **Beschreibung des Programms**

P 1		Geschwindigkeitsreduzierungen		
Priorisierung	hoch	CO ₂ -Einsparpotenzial	mittel	
Kostenklasse	geringe Kosten	Zeitraumen	kurzfristig	
Klimaschützende Alternativen schaffen	effiziente Erreichbarkeit sichern	sichere Teilhabe ermöglichen	zukunftsorientierte Entwicklungen mitdenken	lebenswerten Stadtraum entwickeln

Beschreibung

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit ist ein zentraler Ansatzpunkt zur Beruhigung des Verkehrs, zur Senkung von Lärm- und Luftschadstoffemissionen, zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Aufenthaltsqualität im Bereich von Straßenräumen. In Anlehnung an die strategische Ausrichtung der Weiterentwicklung des Bürener Straßennetzes ist ein Ziel des Programms in relevanten Bereichen der Stadt vorherrschende Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsformen zu verringern, einen besseren Verkehrsfluss zu erreichen und so die Verkehrssicherheit sowie das Miteinander im Verkehr zu fördern. Nachfolgend sind Straßenabschnitte in Büren benannt für die sich nach gutachterlicher Einschätzung eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit eignen könnte. Dies muss vor dem Hintergrund der geltenden Rechtslage und in Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger sowie weiteren Akteuren (wie z.B. dem ÖPNV-Leistungserbringer) geschehen. Als effektive Steuerungsmaßnahme hat eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zahlreiche Anknüpfungspunkte in anderen Handlungsfeldern. Vor dem Hintergrund strategischer Entscheidungen zur Straßenbaulast sowie unter Berücksichtigung von Synergien zu weiteren Handlungsfeldern werden die im Steckbriefanhang ersichtlichen Straßenabschnitte in **drei** Prioritätsstufen zur Prüfung empfohlen:

Bausteine	Akteure
<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung der vorgeschlagenen Straßenabschnitte für eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach den Prioritätsstufen und unter Berücksichtigung der strategischen Weiterentwicklung des Bürener Straßennetzes • sukzessive Umsetzung der Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an positiv geprüften Straßenabschnitten • öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung durchgeführte Anpassungen mit Darstellung der jeweiligen Gründe • stetige Überprüfung der jeweils aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, um ggf. zuvor ausgeschlossene Straßenabschnitte neu zu prüfen 	<ul style="list-style-type: none"> • Stadtverwaltung Büren • Straßen.NRW • Kreis Paderborn
Steckbriefanhang	<ul style="list-style-type: none"> • Liste zur Maßnahmenverortung

Maßnahmenportfolio

Aufbau der Steckbriefe

Bausteine

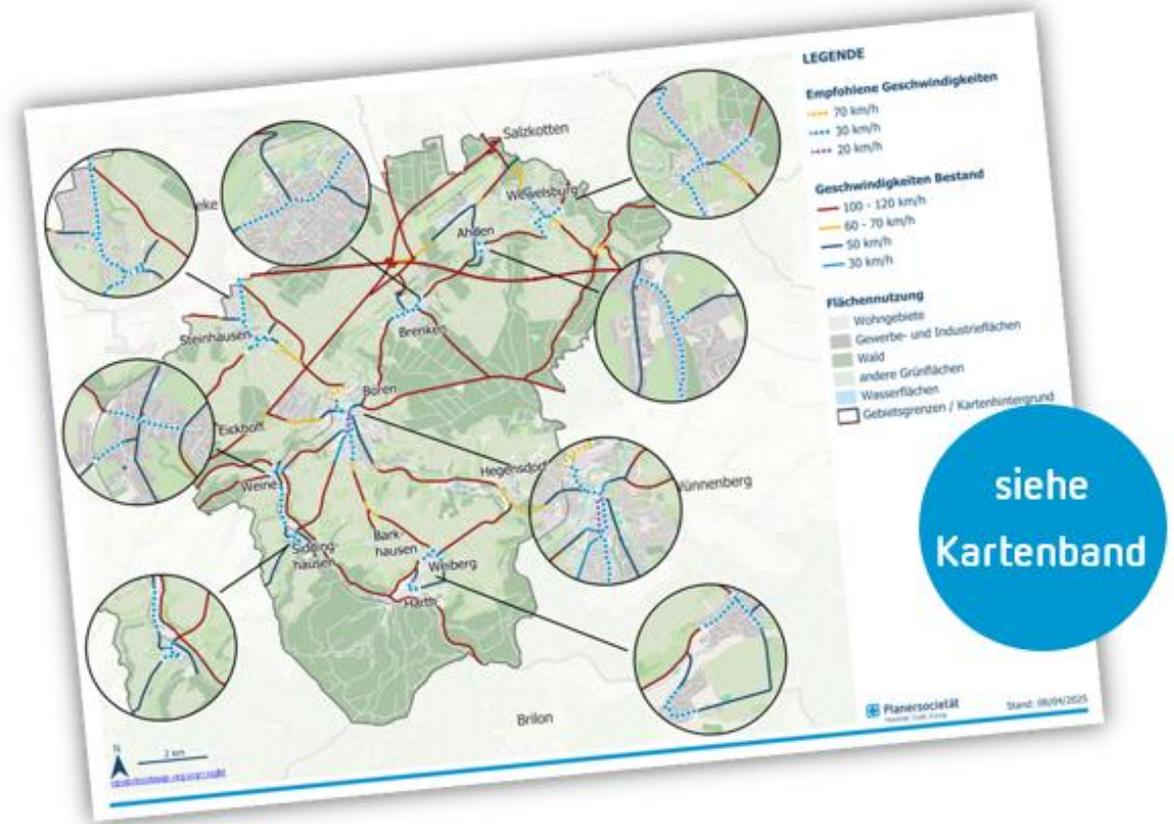
- Darlegung der erforderlichen Umsetzungsschritte

Akteure

- Benennung der wesentlichen Akteure

Steckbriefanhang

- Verortungen im Stadtgebiet
- Kartendarstellungen & Abbildungen
- ergänzende Hinweise



Steckbriefanhang P1 Geschwindigkeitsreduzierungen

In Prioritätsstufe 1 wird die Prüfung der folgenden Straßenabschnitte bzw. Achsen empfohlen:

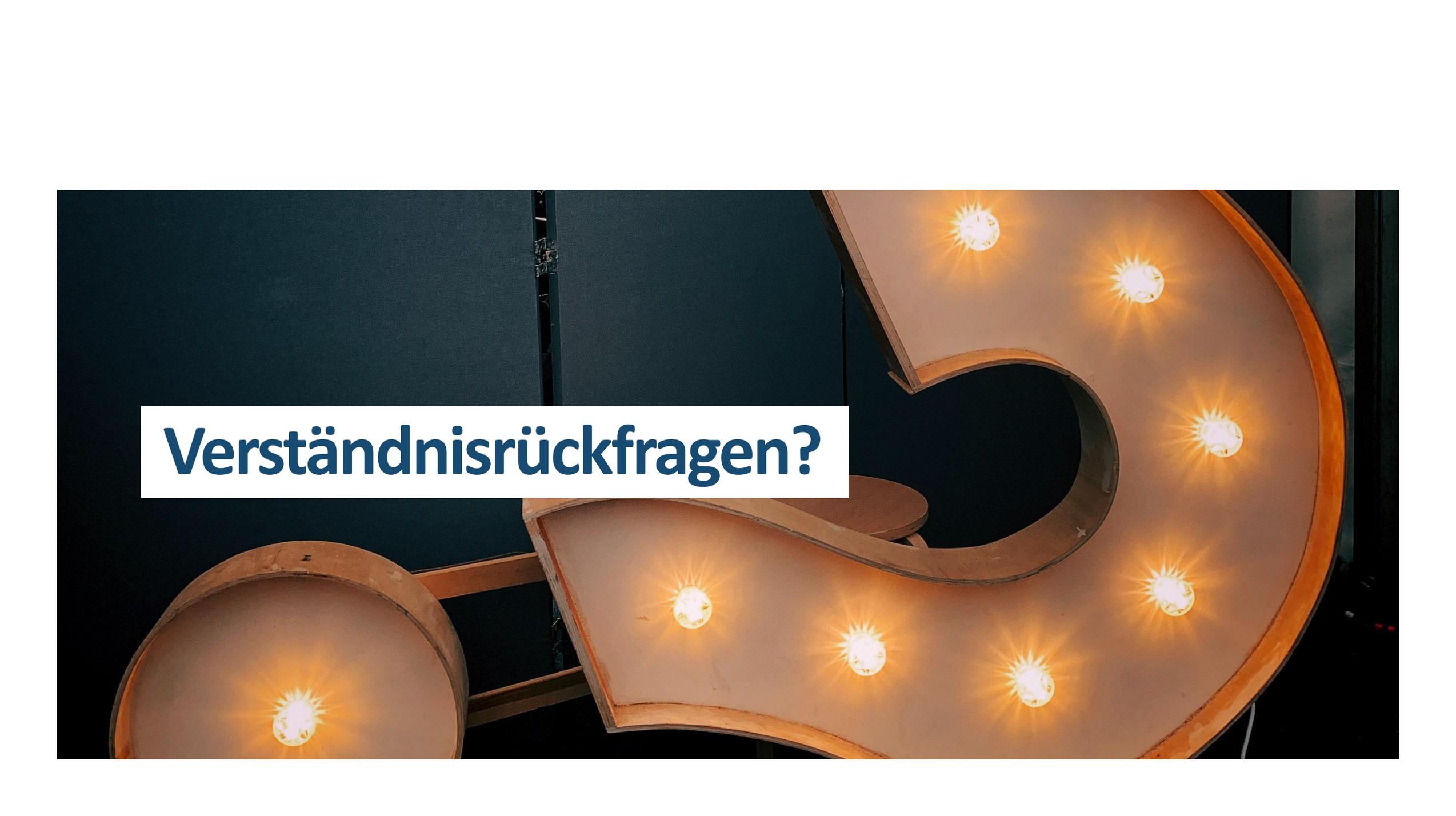
- **Burgstraße** (innerorts zwischen KV Bruchstr. / Barkhäuser Str. / Burgstr. und KP Bertholdstr. / Königstr. / Burgstr.)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 30 km/h auf 20 km/h durch die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (vgl. [Programm XY im Handlungsfeld Fußverkehr](#) & [Konzeptstudie Burgstraße](#)).
- **Weiner Kirchweg** (außerorts zwischen Weine und Siddinghausen)
Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von derzeit 100 km/h auf 30 km/h durch die Ausweisung als Fahrradstraße (vgl. [Programm XY im Handlungsfeld Radverkehr](#)).

- Prüfung der vorgeschlagenen Straßenabschnitte für eine Anpassung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nach den Prioritätsstufen und unter Berücksichtigung der strategischen Weiterentwicklung des Bürener Straßennetzes
- sukzessive Umsetzung der Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten an positiv geprüften Straßenabschnitten
- öffentlichkeitswirksame Bekanntmachung durchgeführte Anpassungen mit Darstellung der jeweiligen Gründe
- stetige Überprüfung der jeweils aktuellen straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Anpassung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten, um ggf. zuvor ausgeschlossene Straßenabschnitte neu zu prüfen

- Stadtverwaltung Büren
- Straßen.NRW
- Kreis Paderborn

Steckbriefanhang

- Liste zur Maßnahmenverortung



Verständnisrückfragen?

Handlungsfeld A | Kfz-Verkehr

Strategie I | Weiterentwicklung des Bürener Straßennetzes

Programm A 1 | Geschwindigkeitsreduzierung

Programm A 2 | Verkehrsberuhigende Straßenraumgestaltung

Programm A 3 | Qualifizierung von Knotenpunkten 

- **Generierung von kommunalen Handlungsoptionen** auf Straßen mit anliegender Bebauung
- Prüfung der **Übernahme von Straßen in kommunale Baulast** oder **aktive Abstimmung mit dem Straßenbaulastträger**
- Berücksichtigung der **aktuellen Konzeptstudie zur OD in Büren** (Einrichtung Kreisverkehre)
- (A 1) Prüfung **punktueller Anpassungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit** in bestimmten Bereichen der Stadt
 - Herangehensweise in **3 Prioritätsstufen**
(**Stufe 1 frühzeitig prüfbar** – Grundlage für weitere Maßnahmen z.B. Einrichtung Fahrradstraße Weiner Kirchweg, **Stufe 2 zeitlich nachgelagert** – umfassende Abstimmungen erforderlich, **Stufe 3 langfristige Entwicklungsoptionen** – Maßnahmenspeicher)
- (A 2) **Umsetzung baulicher Anpassungen** in geschwindigkeitsreduzierten Straßen
- (A 3) **Umgestaltung von Knotenpunkten** (insb. Kreisverkehre & Rückbaupotenziale bei Abbiegespuren)

Handlungsfeld A | Kfz-Verkehr

Strategie II | Ruhender Verkehr in Büren

Programm A 4 | Entwicklung des Parkraummanagements

Programm A 5 | Verbesserte Erschließung der Parkmöglichkeiten

Programm A 6 | Ordnung des ruhenden Verkehrs

- Ruhender Verkehr als wichtige **Stellschraube zur Ordnung des öffentlichen Raums**, in **Verkehrssicherheitsfragen & im Zusammenhang mit Flächeneffizienz**
- **aktives Management von Angebot und Nachfrage** durch lenkende und regelnde Ansätze
- (A 4) Empfehlung zur **Durchführung einer Parkraumuntersuchung** im Zentrum von Büren & darauf aufbauende Anpassungen (z.B. Staffelung der Höchstparkdauer auf unterschiedlichen Parkmöglichkeiten)
- (A 5) **Lenkung von Parksuchverkehr je nach Parkzweck** (Arbeiten, Besuch, Einkauf) durch vorgelagerte Informationstafeln & Echtzeitdaten für verschiedene Parkmöglichkeiten (Parkleitsystem „light“)
- (A 5) Prüfung der Option die **Tiefgarage unter dem Markt** von der **Königstraße aus zu erschließen**
- (A 6) **Konfliktentschärfung Fuß- & Radverkehr / Parken** durch Markierung legaler Parkmöglichkeiten, informative Kommunikation & ausgeweitete Kontrollen

Handlungsfeld A | Kfz-Verkehr

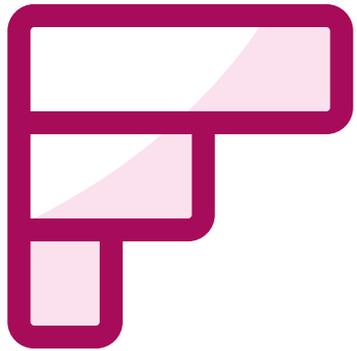
Strategie III | Nachhaltiger Kfz-Verkehr

Programm A 7 | E-Mobilität in Büren

Programm A 8 | Stadtverträglicher Wirtschaftsverkehr

Programm A 9 | Stadtverwaltung als Vorbild

- **nachhaltigen Kfz-Verkehr** im privaten & im wirtschaftlichen Umfeld ermöglichen
- **kommunale Einflussmöglichkeiten** in einem Feld nutzen, was in vielen Teilen übergeordnet geprägt ist
- (A 7) Prüfung der **Umsetzung von Schnellladeparks** auf Bürener Stadtgebiet, um die in Büren erzeugten erneuerbaren Energien zu nutzen (insb. für Menschen ohne private Lademöglichkeit; in Bezug zur Nähe zur A44)
- (A 7) Auslotung der Möglichkeit **Straßenlaternen als E-Lademöglichkeit** zu nutzen
- (A 8) **Entwicklung von Vorrangrouten & Restriktionen für den Schwerlastverkehr**, um diesen sinnvoll, effizient und stadtverträglich zu führen; Zusammenarbeit mit dem SEVAS-Kartentool zur Lkw-Navigation
- (A 9) sukzessive **Umstellung des kommunalen Fuhrparks** auf elektrische Antriebsformen & Einrichtung entsprechender Ladeinfrastrukturen an den kommunalen Standorten



Ordnen Sie die aufgeführten
Maßnahmen im Handlungsfeld Kfz-
Verkehr nach Priorität!

Handlungsfeld B | Radverkehr

Strategie I | Kommunales Radverkehrsnetz

Programm B 1 | Fahrradstraßen

Programm B 2 | straßenbegleitende Infrastruktur

Programm B 3 | Knotenpunkte & Querungsmöglichkeiten

- Umsetzung eines Alltagszielnetzes innerhalb von Büren, was übergeordnete Planungen zum Radverkehr einbezieht
- Fokus auf Verbindungen zu Nachbarkommunen, zwischen den Ortsteilen und in die Innenstadt
- (B 1) **Vorgehensweise zur Einrichtung von Fahrradstraßen** (Gestaltung) & **Verortungen im Stadtgebiet** (z.B. Weiner Kirchweg, Neubrückenstr., Knickberg) insb. um Radverkehr im Nebennetz zu attraktivieren
- (B 2) **Empfehlungen zur Einrichtung straßenbegleitender Radverkehrsinfrastruktur** für Netzlücken durch **Verortungen im Stadtgebiet** mit **Vorschlägen zur Führungsform** (Geh-/Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen)
- (B 3) Optimierung von Kreuzungen & Querungen für den Radverkehr durch **einheitliche Signalisierung & Führung des Radverkehrs** sowie entsprechender **Markierungen** an im Stadtgebiet verorteten Knotenpunkten
- (B 3) **Ertüchtigung von im Stadtgebiet verorteten Brücken für den Radverkehr** (Breite, befahrbarer Untergrund, Geländerhöhe)

Handlungsfeld B | Radverkehr

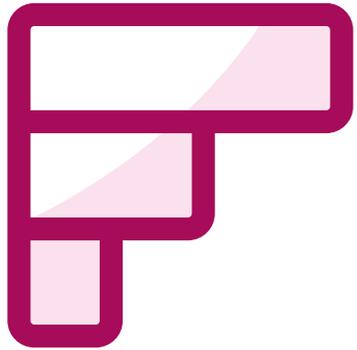
Strategie II | Fahrradabstellanlagen & Komfortelemente

Programm B 4 | Fahrradabstellanlagen

Programm B 5 | Lastenrad-Sharing in Wohngebieten

Programm B 6 | Service & Komfort für den Radverkehr

- Förderung des Radverkehrs durch den Ausbau öffentlicher Radabstellanlagen & weiterer Komfortelemente
- (B 4) **Vorgehensweise zum Ausbau des öffentlichen Radabstellangebots** (Erweiterung bestehender Anlagen, Qualifizierung bestehender Anlagen, Identifizierung weiterer Standorte) & **Wegweisung** zu größeren Anlagen
- (B 5) **Initiierung eines Pilotprojekts zum Lastenrad-Sharing in Wohngebieten** unter Einbezug der Öffentlichkeit bei der Standortfindung
- (B 6) Aufbau von **Radservicestationen** im Zusammenhang mit Radabstellanlagen sowie entlang des Freizeitnetzes
- (B 6) **Instandhaltung, Pflege und Winterdienst** auf Radverkehrsinfrastrukturen
- (B 6) **Berücksichtigung des Radverkehrs an Baustellen**



Ordnen Sie die aufgeführten
Maßnahmen im Handlungsfeld
Radverkehr nach Priorität!

Handlungsfeld C | Fußverkehr

Strategie I | Kommunale Fußwegeachsen

Programm C 1 | Breite & hindernisfreie Gehwege

Programm C 2 | Sichere Querungsmöglichkeiten

- Identifizierung wichtiger Fußwegeachsen im Kernort und in den Ortsteilen, um Umgestaltungsmaßnahmen langfristig koordinieren und umsetzen zu können
- (C 1) **Definition von Standards** zu Gehwegbreiten & **Verortung erster Umsetzungsvorschläge**
- (C 2) **Definition von Standards** zu Querungen & **Verortung erster Umsetzungsvorschläge** (z.B. Kreuzung Nikolaustr. / Bruchstr.)

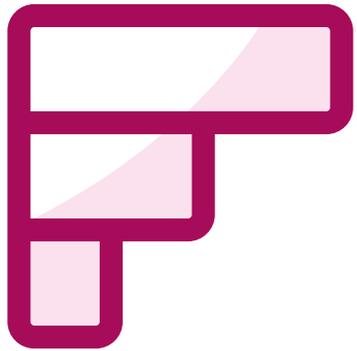
Handlungsfeld C | Fußverkehr

Strategie II | Qualifizierung des öffentlichen Raums

Programm C 3 | öffentlicher Raum – barrierefrei

Programm C 4 | öffentlicher Raum – attraktiv und klimaangepasst

- Zusammenbringen der unterschiedlichen Bedarfe an einen attraktiven, barrierefreien Raum, ergänzt um die Besonderheit der topographischen Begebenheiten Bürens und die Herausforderungen der Klimaanpassung
- (C 3) **Identifizierung von Problemstellen der Barrierefreiheit** insb. in der Innenstadt sowie im Umfeld von Einzelhandel, ÖPNV-Haltestellen, Senioreneinrichtungen & öffentlichen Einrichtungen
- (C 3) Konzeption eines **Beschilderkonzepts für barrierearme Routen & Berücksichtigung von Toiletten**
- (C 4) **Begrünung im Straßenraum** forcieren (ggf. über mobile Grünelemente), **konsumfreie Räume** vorhalten und diese gestalten; Synergien zum Masterplan Neue Mobilität Burgstraße nutzen



Ordnen Sie die aufgeführten
Maßnahmen im Handlungsfeld
Fußverkehr nach Priorität!

Handlungsfeld D | öffentlicher Verkehr

Strategie I | kommunale Handlungsansätze im öffentlichen Verkehr

Programm D 1 | attraktive & barrierefreie Haltestellen

Programm D 2 | multimodaler öffentlicher Verkehr

Programm D 3 | Marketing & Informationsangebote zum ÖPNV

- Ansatzpunkte mit direkter kommunaler Einflussmöglichkeit
- (D 1) Aufbau eines umfassenden **Haltestellenkatasters** zur sukzessiven Herstellung von **Barrierefreiheit an Haltestellen** und der **Attraktivierung** dieser (z.B. über dynamische Fahrgastinformationen)
- (D 2) **Empfehlungen von Ausstattungsmerkmalen für Mobilstationen** und Auswahl der infrage kommenden Haltestellen (z.B. Haltestelle Alte Post)
- (D 3) koordinierte **Marketingstrategie zur Bewerbung des ÖPNV** z.B. durch **Angebote für Neubürger:innen**

Handlungsfeld D | öffentlicher Verkehr

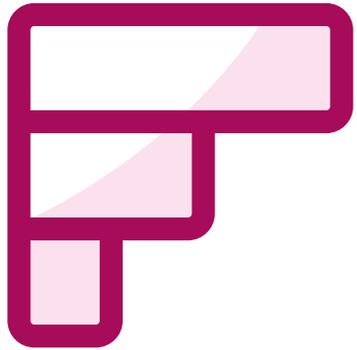
Strategie II | Entwicklungsperspektiven im öffentlichen Verkehr

Programm D 4 | Optionen für die Almetalbahn-Trasse

Programm D 5 | öffentliche Verkehrsangebote in zukünftigen NVP

Programm D 6 | On-Demand-Verkehre entwickeln

- Zusammenstellung langfristiger Entwicklungsoptionen im Bereich des ÖPNV
- (D 4) **Zwischen- & Alternativnutzung für die Trasse der Almetalbahn** (insb. in Verbindung mit dem konzipierten Radverkehrsnetz und der Berücksichtigung interkommunaler Verbindungsmöglichkeiten)
- (D 4) weitere denkbare Option eines **autonomen, elektrifizierten Shuttles**, wenn die Almetalbahn nicht kommt
- (D 5) **Definition & Benennung der Ansichten und Ziele der Stadt Büren** bei zukünftigen Nahverkehrsplanungen; auch unter **Berücksichtigung sich verändernder Ansprüche** (z.B. über Bürger-, Unternehmens- oder Arbeitnehmerbefragungen)
- (D 6) **Potenzialanalyse zur Identifizierung möglicher Bediengebiete für On-Demand-Verkehr** in Büren unter Einbeziehung des Kreises Paderborn / Höxter und umliegender Kommunen



Ordnen Sie die aufgeführten Maßnahmen
im Handlungsfeld öffentlicher Verkehr
nach Priorität!

Handlungsfeld E | Gestaltung der Mobilitätswende

Strategie I | Mobilitätsmanagement

Programm E 1 | Mobilitätsmanagement in der Stadtverwaltung

Programm E 2 | Mobilitätsmanagement für Unternehmen

Programm E 3 | Mobilitätsmanagement für Schulen & Kitas

- Schaffung der Rahmenbedingungen für eine nachhaltige, soziale und verträgliche Mobilität in Büren durch „weiche“ Maßnahmen
- (E 1) **Zuständigkeits- und Kapazitätszuordnung** innerhalb der Verwaltung sowie **Sammlung potenzieller Maßnahmen**, welche die Stadt Büren umsetzen und damit für Beratungszwecke erproben kann
- (E 2) **Aufbau eines kommunalen Beratungsangebots** für Unternehmen mit **Bewerbung gesammelter Maßnahmen**
- (E 3) **Initiierung eines Netzwerks** zur Unterstützung von Schulen & Kitas bei Mobilitätsmaßnahmen
- (E 3) **Einrichtung von Elternhaltestellen** mit entsprechendem Informationsmaterial & **Prüfung der Option Schulstraßen** zu etablieren

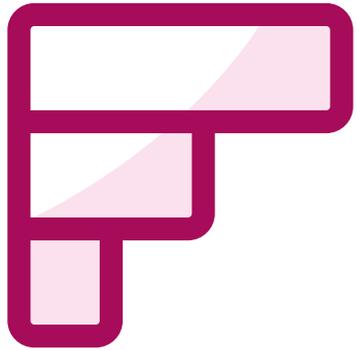
Handlungsfeld E | Gestaltung der Mobilitätswende

Strategie II | Mobilitätsinformationen & Verknüpfung von Verkehrsmitteln

Programm E 4 | digitales Mobilitätsportal

Programm E 5 | Mobilität erleben

- umfassende **Information zu Mobilitätsthemen** ermöglichen & **neue Mobilitätsangebote** vorstellen
- (E 4) **Aufbau und regelmäßige Pflege eines digitalen Mobilitätsportals** zur Einbindung aller verfügbaren Mobilitätsangebote (z.B. aktuelle Verkehrslage, barrierefreier Stadtplan, E-Ladestationen, Baustelleninformationen, Auslastung von Parkmöglichkeiten, etc.)
- (E 5) **Aufbau einer umsetzungsbegleitenden Marketingkampagne** (Positionierung Stadtspitze, Dachmarke, Testangebote, öffentliche Veranstaltungen / Wettbewerbe / Aktionen, etc.)



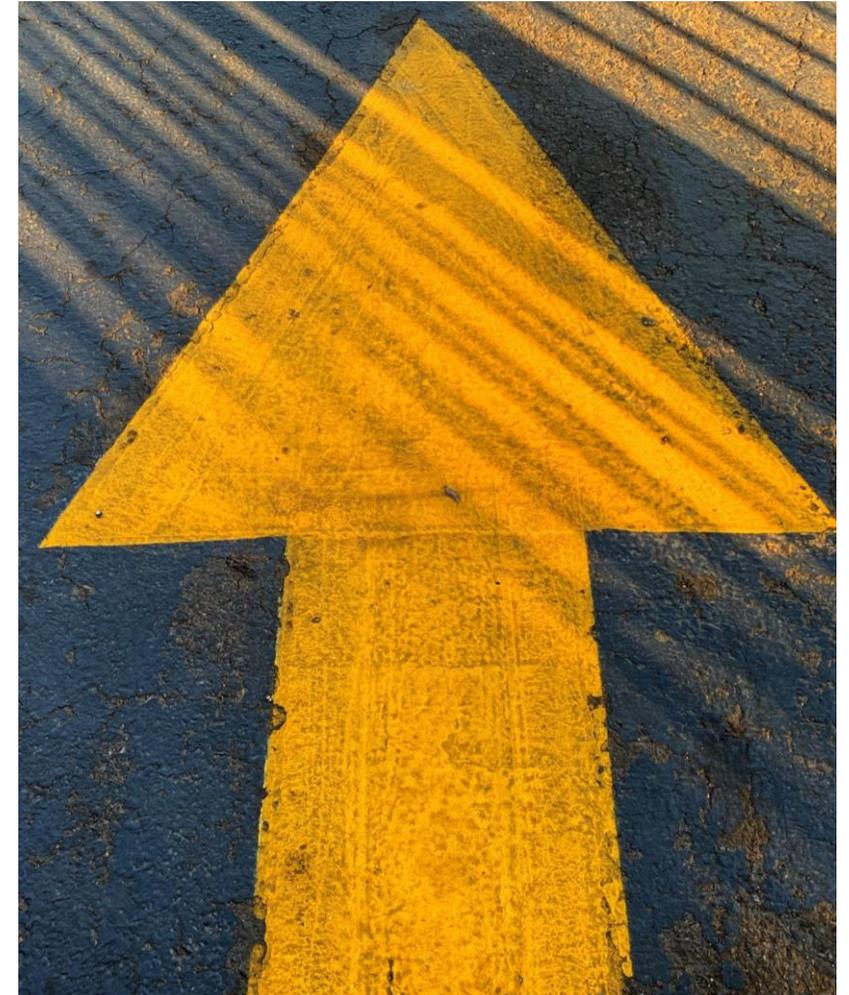
Ordnen Sie die aufgeführten Maßnahmen im Handlungsfeld Gestaltung der Mobilitätswende nach Priorität!



Ausblick & Abschluss der Veranstaltung

Wie geht es weiter?

- **weiterführende Arbeit an den Maßnahmen**
(schriftliche Rückmeldemöglichkeit bis 27.05.2025)
- **Erstellung von Umsetzungs- und Evaluationskonzept**
- **Partizipationsveranstaltungen**
 - 2. Mobilitätsforum
- **Einbringung im ABUS am 24.06.2025**
(fertiges Dokument wird am 13.06.2025 zur Verfügung gestellt)
- **Beschlussfassung im Rat am 26.06.2025**





**Vielen Dank für die Einladung
und für Ihre Aufmerksamkeit**

Planersocietät

Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund
Fon 02 31 / 99 99 70-0
info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Christof Tielker

Konrad-Zuse-Straße 1, 44263 Dortmund
Fon 02 31 / 99 99 70-24
tielker@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de