



Paderborn

Integriertes Mobilitätskonzept

Bestandsanalyse – Teil A

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.



Stadt Paderborn
Stadtplanungsamt
Pontanusstraße 55
33102 Paderborn

Dortmund, im November 2020

www.planersocietaet.de

Bestandsanalyse

- Teil A – Grundlagen und Auswertungen
- Teil B – Analysetexte
- Teil C – Kartenband

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

www.planersocietaet.de

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)

Manuel Weiß, M. Sc.

Johannes Helmer, B. Sc.

Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Bestandsanalyse

Einleitung

Die Stadt Paderborn erarbeitet derzeit das Integrierte Mobilitätskonzept (kurz: IMOK), um den vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen in den Bereichen Verkehr und Mobilität zu begegnen. Das IMOK soll den Anforderungen einer in die Zukunft gerichteten, nachhaltigen Verkehrsplanung entsprechen. Mit dem Mobilitätskonzept als strategischem Planwerk sollen sinnvolle Maßnahmen und Handlungsfelder für die Gesamtstadt sowie für Teilbereiche aufgezeigt werden.

Phase A: Bestandsanalyse

In den ersten Monaten der Bearbeitung erfolgten Bestandsaufnahmen sowie Auswertungen von Daten und Unterlagen, um ein umfassendes Bild der derzeitigen Situation in einer Bestandsanalyse festzuhalten. Die vorliegende Bestandsanalyse gliedert sich drei Teile und bildet die Grundlage für die weiteren Arbeitsphasen des Prozesses zum IMOK.

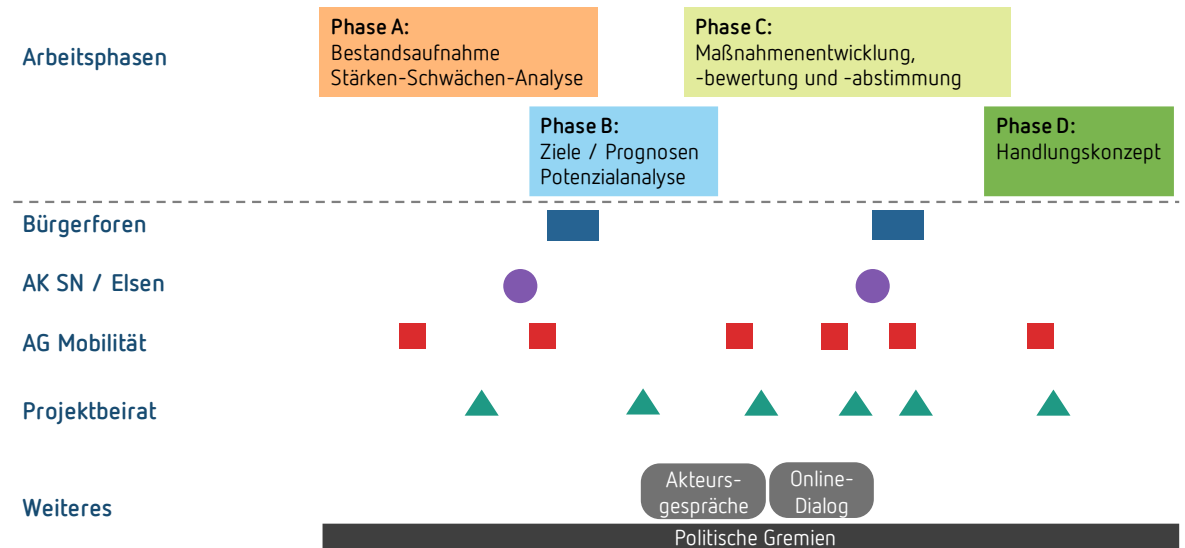
- Teil A – Grundlagen und Auswertungen
- Teil B – Analysetexte
- Teil C – Kartenband

Der weitere Prozess

Im nächsten Schritt wird ein Zielkonzept entwickelt. Anhand der definierten Ziele lassen sich zukunftsfähige Maßnahmen ableiten und umsetzen. An diese Phase schließt die Maßnahmenentwicklung/-bewertung und -abstimmung an.

Abschließend wird ein umfassendes, integriertes Handlungskonzept mit konkretem Maßnahmenkatalog erstellt. Auf die Umsetzung dieser Maßnahmen wird die Stadt Paderborn in den kommenden Jahren ihre Mobilitäts- und Verkehrsplanung ausrichten, um so die gesetzten Ziele erreichen zu können.

In den gesamten Entwicklungsprozess des IMOK wird die Stadtgesellschaft Paderborns stark eingebunden. Eine kontinuierliche und rege Beteiligung von Verwaltung, Politik, Institutionen und Verbänden sowie der Bürgerinnen und Bürger soll sicherstellen, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse bestmöglich Eingang in das Konzept finden.



Teil A

- Verkehr und Mobilität in Paderborn aus Sicht der Zielgruppen
- Mobilität und Verkehr in Zahlen
- Auslastung der Parkstätten
- Straßenraumverträglichkeitsanalyse



Mobilität und Verkehr

aus Sicht der Zielgruppen

Wie läuft es in Paderborn aus der Sicht als...

- Autofahrer/in
- Autofreier Haushalt
- Radfahrer/in
- Kind/Jugendliche(r)
- Anwohner/in
- Pendler/in
- Tourist/in
- Person mit Mobilitätseinschränkung
- Student/in

Wie läuft es in Paderborn als ...

Autofahrer/in



151.000 Einwohner,

86% der EW ab 18 J. verfügen über Pkw

568 Elektro-Fzg. im Kreis zugelassen
(1.1.2019, rein elektr. + Plug-In-Hybride)

... ist in Bezug auf Wege
und Verkehrsmittelwahl
routiniert

... kennt sich gut aus und
möchte einen Zielort
i.d.R. auf dem schnellsten
Weg erreichen

Wie läuft es in Paderborn als ...

Autofahrer/in



151.000 Einwohner,

86% der EW ab 18 J. verfügen über Pkw

568 Elektro-Fzg. im Kreis zugelassen
(1.1.2019, rein elektr. + Plug-In-Hybride)



dichtes und hierarchisiertes Straßennetz, gute überregionale Anbindung, differenzierte Geschwindigkeitsanordnung, tw. zu hoch (z.B. in den Stadtteilen), Oberflächenzustand weitestgehend gut, häufig große Kreuzungsanlagen, vergleichsweise wenig Kreisverkehre



20 E-Ladestationen mit 54 Ladesäulen = 1 pro 2.800 Einwohner, Konzentration i.d.R. bislang auf Innenstadtbereich; keine Wasserstofftankstelle, zwei Erdgastankstellen



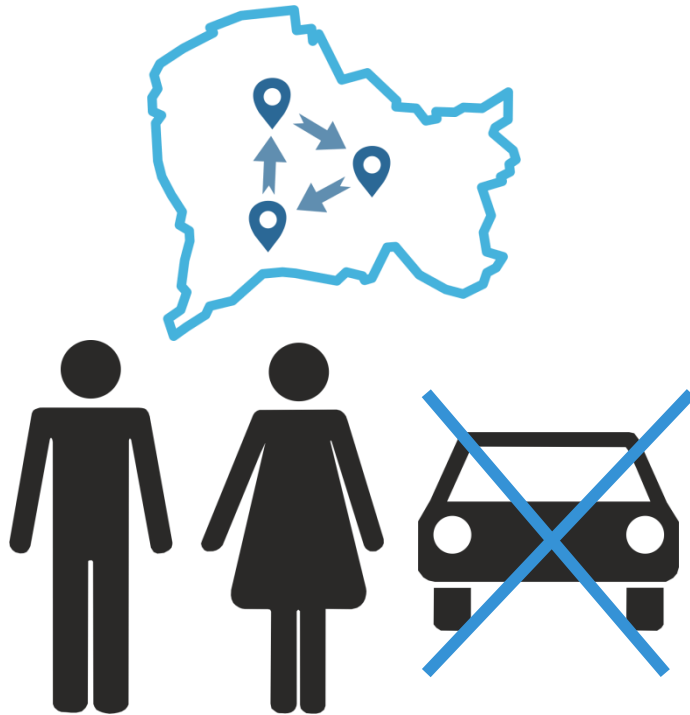
Informationsangebot zu Baustellen und Straßenplanungen (Internet + App), eigene Personalressourcen zur Kommunikation von Maßnahmen



großes Angebot an Parkplätzen (auch Dauerparken), E-Autos frei, Bewohnerparken, „Brötchentaste“, gestaffelte und angemessene Gebühren, Handyparken, außerhalb von Parkbauten i.d.R. Kurzparken

Wie läuft es in Paderborn als ...

Autofreier Haushalt



10% der Paderborner Haushalte verfügen nicht über einen eigenen Pkw

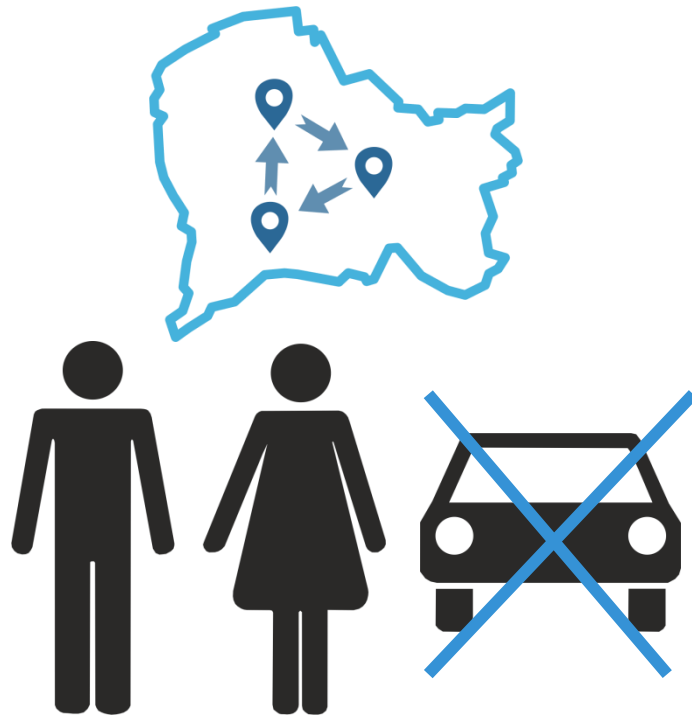
... ist auf Alternativen zum (eigenen) Pkw angewiesen

... z.T. Abhängigkeit vom Wohnstandort

... ist bei der Wahl des Verkehrsmittels i.d.R. flexibel

Wie läuft es in Paderborn als ...

Autofreier Haushalt



10% der Paderborner Haushalte verfügen nicht über einen eigenen Pkw



angemessene Bahnbetriebszeiten, derzeit schlechte Verknüpfung von Bus & Bahn in Schloß Neuhaus und Sennelager



Stadtbus mit ausgedehnten Betriebszeiten, meist 30'-Takt im Außenbereich, durch Liniendoppelung effektiv 15'-Takt in Innenstadt, Nachtbusse (Stadt, Region), übersichtliche Tarif-/Ticketstruktur, einige Linien mit Verspätungen/Überlastungen



stationsbasiertes Carsharing (Ford und Mazda), acht Stationen im Stadtgebiet, aber Standorte dezentral und nicht an ÖV verknüpft; bcs-Städteranking 2017: Platz 126 von 144; kein Fahrradverleihsystem



insgesamt weitgehend gute fußläufige Nahversorgungsstruktur im Kernstadtbereich (Ausnahme: Südstadt) und auch in den Stadtteilen, überdurchschnittliche Verkaufsflächenausstattung, vielfältiges Sortiment im Zentrum

Wie läuft es in Paderborn als ...

Radfahrer/in



89% der Haushalte besitzen mind.
ein Fahrrad; im Ø 2,4 Fahrräder

... will sich umweltbewusst,
emissionsarm, gesund,
sicher und gleichberechtigt
fortbewegen

... nutzt das
Fahrrad auf
alltäglichen Wegen

Wie läuft es in Paderborn als ...

Radfahrer/in



89% der Haushalte besitzen mind.
ein Fahrrad; im Ø 2,4 Fahrräder



kompakte Kernstadtstruktur begünstigt Radfahren, Innerer Ring in beide Richtungen befahrbar, E-Bike Leasing im Kreis PB möglich, aktive Werbung der Stadt (Stadtradeln, Fahrradtag), Mängelmelder RADar, keine strategische Gesamtkonzeption



Radverkehrsinfrastruktur vorhanden (z.T. auch bereits Fahrradstraßen), teilweise widersprüchlich/uneindeutige Führungen, geöffnete Einbahnstraßen für Fahrräder, Innenstadt auf Hauptachse für Radverkehr frei



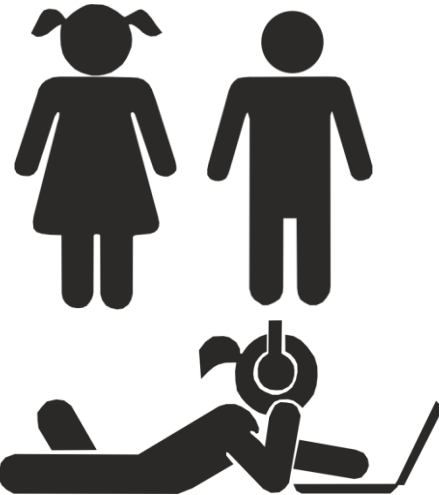
Abstellanlagen in der Innenstadt, an Bahnhöfen und zentralen Punkten, stellenweise wildes Abstellen in der Fußgängerzone, teilw. Wettergeschützte Anlagen, extra Abstellmöglichkeiten bei Veranstaltungen in der Innenstadt



Fahrradmitnahme im Stadtgebiet ganztägig mit Fahrrad TagesTicket/MonatsTicket, Möglichkeit der Fahrradmitnahme anstatt Personen bei Abos/Gruppentickets

Wie läuft es in Paderborn als ...

Kind / Jugendliche(r)



Etwa jede/r 6. Einwohner/in Paderborn ist unter 18 Jahren alt

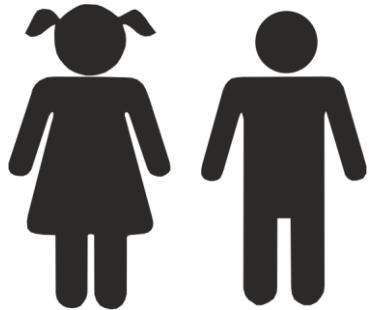
... nutzt den öffentlichen Raum zum Aufenthalt und zur Interaktion (zufällige Begegnung, Kommunikation, Spielen, Erleben)

... weist in Abhängigkeit vom Alter unterschiedliche entwicklungspsychologische Voraussetzungen auf

... wird oft auf einem Weg begleitet, legt mit zunehmenden Alter auch Wege selbständig (mit dem Rad, zu Fuß oder Bus und Bahn) zurück

Wie läuft es in Paderborn als ...

Kind / Jugendliche(r)



Etwa jede/r 6. Einwohner/in Paderborn ist unter 18 Jahren alt



Stadtbus mit regelmäßigem Takt (15'/30'), spezielle Abonnements (FunAbo/Ticket, Schüler/Azubi Monats Ticket), Busschule-Angebot von Padersprinter



Kompaktes Zentrum begünstigt Fahrradnutzung, Infrastruktur ausbaufähig, Aktion „Sicher auf dem Rad“ mit Hinweisen zu Verhalten auf dem Rad sowie Empfehlungen für konkrete Situationen in der Stadt



Barrierewirkung einiger Hauptverkehrsstraßen, große Belastung von Elterntaxis an Schulen, Walking Bus in Teilen etabliert, gute Versorgung an Spielplätzen, kein Kinder- und/oder Jugendstadtplan



zahlreiche offene Hotspots im Stadtgebiet (Freifunk Hochstift), Padersprinter-App, online Spielplatz-Radar mit Bewertungsfunktion, W-Lan in Bussen

Wie läuft es in Paderborn als ...

Anwohner/in



151.000 Einwohner
(Stand: 2018)

Bevölkerungsveränderung 2011-2018: +4%

Prognose bis 2035: +5,2% (159.000)

... möchte in einer
(verkehrs)sicheren Umgebung
leben und von möglichst
wenigen Immissionen
betroffen sein

... kennt sich in seinem
direkten Umfeld sehr gut
aus und nimmt dortige
Veränderungen schnell
wahr

Wie läuft es in Paderborn als ...

Anwohner/in



151.000 Einwohner
(Stand: 2018)

Bevölkerungsveränderung 2011-2018: +4%

Prognose bis 2035: +5,2% (159.000)



Gute Durchlässigkeit von Sackgassen für Rad- und Fußverkehr, sowohl innerhalb von Wohngebieten als auch Verbindungen ins Grün; gute Versorgung mit Spielplätzen im Ring, der Innenstadt als auch in den Außenbezirken; Spielplatzradar zur Übermittlung von Hinweisen und Mitteilungen



Zahlreiche Tempo 30-Zonen, jedoch nur zum Teil geschwindigkeitsdämpfende Elemente (z. B. in Form von Baumscheiben); zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche mit entsprechender Gestaltung



Durch Straßenlärm betroffene Menschen: 5.447 (3,7 % der Gesamtbevölkerung), betroffene Fläche 42,1 km² (23,4 % der Gesamtfläche), sowie geschätzt 2.532 Wohnungen und 19 Schulgebäude; Lärmbrennpunkte in Wewer, Schloß Neuhaus, Südstadt und der östlichen Kernstadt

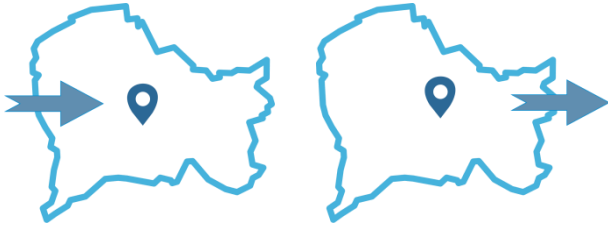


Bewohnerparkzonen in der Kernstadt sowie in Schloß Neuhaus entweder als reine Anwohnerstellplätze oder mit gemischter Bewirtschaftung, hoher Parkdruck u.a. in der Südstadt

Wie läuft es in Paderborn als ...

Pendler/in

(Arbeiten, Einkaufen, Freizeit)



Ø pro Tag (2017):
46.800 Einpendler
≅ 48 % der Erwerbstätigen in
Paderborn

Ø pro Tag (2017):
26.900 Auspendler
≅ 34 % der Erwerbstätigen mit
Wohnort Paderborn

... möchte den Zielort in
Paderborn oder außerhalb von
Paderborn i.d.R. möglichst
schnell erreichen

... bei Umstieg:
Unkompliziertes und
schnelles Umsteigen
erwünscht

... stellt das
Fahrzeug/Fahrrad
oftmals für einen
längeren Zeitraum ab

Wie läuft es in Paderborn als ...

Pendler/in

(Arbeiten, Einkaufen, Freizeit)



Ø pro Tag (2017):
46.800 Einpendler / 26.900 Auspendler



PB Hbf + vier Bahnhaltdepunkte, 60'-Takt an allen Tagen (außer RB89 Takt 30 nach Hamm), werktags zu Stoßzeiten teilweise Takt 30 (z.B. RB74), u.a. Neubauplanungen Hbf, Ausstattung Haltepunkte aber optimierbar



dichtes Netz an Regionalbuslinien mit i.d.R. Stundentakt Mo-Fr, 15'-Takt zw. Bad Lippspringe, JobTicket-Angebot (Fahrradmitnahme nur in Randzeiten), überwiegend gute Erschließung großer Arbeitsplatzstandorte



sehr gute Erreichbarkeit (u.a. 5 Anschlussstellen A33), ausreichendes Stellplatzangebot, Mitfahrerparkplätze, adäquate Parktarife (auch für Dauerparker), Parkleitsystem (Echtzeitbelegung jedes PP geplant), Netzüberlastungen in Spitzen-Std.

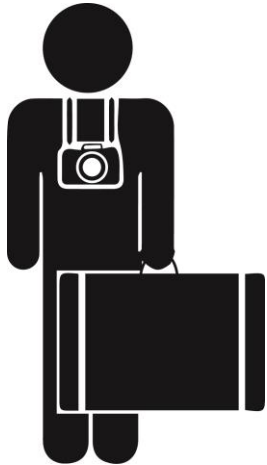


kreisweites Radverkehrskonzept in Aufstellung, nur wenige spezielle Abstellmöglichkeiten für Langzeitparker (Fahrradboxen)

Wie läuft es in Paderborn als ...

Tourist/in

(Anreise, Bewegung vor Ort)



Ø pro Tag (2017):
535 ankommende
Übernachtungsgäste,
zzgl. Tagestouristen

... ist häufig das erste Mal in Paderborn und sammelt daher erste Eindrücke an den Ankunftsorten (z.B. Bahnhof, Parkplatz)

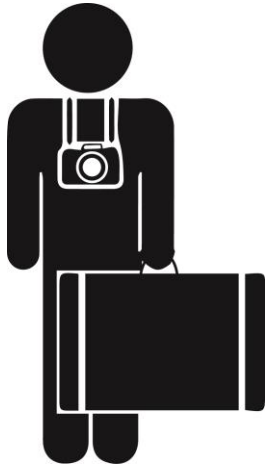
... benötigt Orientierungshilfen bei der Ankunft und bei der Bewegung vor Ort

... ist bei der Bewegung vor Ort oftmals unterschiedlichen Mobilitätsangeboten gegenüber aufgeschlossen

Wie läuft es in Paderborn als ...

Tourist/in

(Anreise, Bewegung vor Ort)



Ø pro Tag (2017):
535 ankommende
Übernachtungsgäste,
zzgl. Tagestouristen



nur vereinzelte Fernverkehrshalte (ICE/IC), daher häufig Umstieg an größerem Fernverkehrshalt entlang der Hauptstrecken nötig, gute Erreichbarkeit der umliegenden Städte



sehr gute Erreichbarkeit, ausreichendes Stellplatzangebot, Parkleitsystem, vier Wohnmobilstellplätze (zwei in der Innenstadt)



Einbindung in (über-)regionale Freizeit- und Themenrouten, lokale Themenrouten (wie z.B. Seentour), Verleih u.a. über Radstation, Gepäckschließfächer in Innenstadt, Fahrradbus im Hochstift (Sommer), Infoportal Stadt und „fahr mit“ (VPH)



sehr attraktive Innenstadt (Sehenswürdigkeiten, inhabergeführte Geschäfte), strukturierte Straßenräume, Fußgängerleitsystem + Tourismusinformation, Umbau Königsplatz, Fußgängerzone („Miteinander“ Fuß, Rad, ÖV auf Hauptachse)

Wie läuft es in Paderborn als ...

Person mit Mobilitätseinschränkung



Barrierefreiheit für ca. 10% der Bevölkerung
zwingend erforderlich, für weitere etwa 30%
hilfreich
(d.h. etwa 15.000-60.000 Paderborner)

... ist oft auf bestimmte
Fortbewegungsart(en)
angewiesen

... benötigt barrierefreie
Wegekette(n) bzw. -netze,
da sonst Umwege entstehen
oder der Zielort erst gar
nicht erreicht werden kann

Person mit Mobilitätseinschränkung



Barrierefreiheit für ca. 10% der Bevölkerung zwingend erforderlich, für weitere etwa 30% hilfreich
(d.h. etwa 15.000-60.000 Paderborner)



Bedingungen je Haltepunkt unterschiedlich (tw. kein niveaugleicher Einstieg), barrierefreie Zuwegung an allen, taktile Leitsysteme fehlen nur am Kasseler Tor



bis 2020 sollen 59% der Haltestellen barrierefrei sein, Einsatz von Niederflurfahrzeugen (tw. mit großen Mehrzweckbereichen), Mobilitätstrainings PaderSprinter



angemessenes Angebot an öffentlichen Behindertenstellplätzen (Anzahl und Verteilung) in Innenstadt, Schloß Neuhaus und Elsen



Nachholbedarf im gesamten Stadtgebiet, kein barrierefreier Stadtplan, Bahntrasse erschwert stellenweise Querungen, Stadtrundgang als Audio-Guide-Angebot, bei Neuplanungen Barrierefreiheit als integraler Bestandteil

Wie läuft es in Paderborn als ...

Student/in



20.344 Studierende
im WiSe 2018/19
(nur Universität Paderborn)

... ist neuen Technologien
und Dienstleistungen
gegenüber aufgeschlossen

... Smartphone = Mobilitätsportal

... ist bei der Wahl des
Verkehrsmittels i.d.R.
flexibel

Wie läuft es in Paderborn als ...

Student/in



20.344 Studierende
im WiSe 2018/19
(nur Universität Paderborn)



UNI-Linie verbindet in der Vorlesungszeit Hbf und Uni im 15'-Takt; Vielzahl an Linien aus Stadtzentrum (Linien 4, 9, 52, 58 und 68), Semesterticket = NRW-Ticket



Anbindung zwischen Innenstadt und Universität durch Steigung und „Nadelöhr“ Kasseler Tor eingeschränkt, Radabstellanlagen an Universität (qualitativ) optimierbar, kein Fahrradverleihsystem vorhanden



Echtzeitinformationen über Internetseite und App PaderSprinter verfügbar, kein Ticketkauf möglich, (noch) keine Integration in Google Maps, Abfahrtsmonitor in Universität



Fernbusangebot (Flixbus) mit derzeit drei Haltestellen (Hbf, Maspornplatz, Autohof Mönkeloh), Direktverbindungen in alle Himmelsrichtungen, Informationen im Internet ausbaufähig

Wie läuft es in Paderborn als ...

Legende



Schienenverkehr



Kfz-Verkehr



Baustellen/
Anpassung Kfz-
Infrastruktur



PaderSprinter/
Regionalbus



Elektro-
mobilität



Kfz-Netz



Fernbus



Sharingangebot



Lärm

Wie läuft es in Paderborn als ...

Legende



Radverkehr



Fahrradnetz



Nahversorgung/
Einkauf



Fußverkehr



Fahrradparken



Pedelec/E-Bike



Parken



Informations-
angebote online,
neue Mobilitäts-
dienstleistungen



Nahmobilität



Verkehrs-
Beruhigung
(Wohngebiete)

Wie läuft es in Paderborn als ...

Legende



Sehr gute Bewertung
(kein Handlungsbedarf)



Gute Bewertung
(geringer Handlungsbedarf)



Ausreichende Bewertung
(Handlungsbedarf in einigen Aspekten)



Mangelhafte Bewertung
(erheblicher Handlungsbedarf)



Ungenügende Bewertung
(sehr starker Handlungsbedarf)

Mobilität und Verkehr

in Zahlen

Überblick

- Wege pro mobiler Person: 3,8
- Tagesstrecke pro Person und Tag: 32 km
- „Zeit im Verkehr“ pro Person: 1:12 h
- Personen mit Mobilitätseinschränkung: 6 %
- Verkehrsaufkommen (Wege) pro Tag: 470.000 Wege
- Verkehrsleistung (pkm) pro Tag: 3.887.000 km

Quelle (auch Folgeseiten): LK Argus 2018 u. 2013 (Berichte zur Haushaltsbefragung zur Mobilität in Paderborn)

Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln

- 93% besitzen einen Führerschein (ab 18 Jahre)
- 86% können über einen Pkw verfügen (ab 18 Jahre)
- 81% besitzen ein Fahrrad (ab 6 Jahre)
- 19% besitzen eine ÖV-Zeitkarte (ab 6 Jahre)
- jeder Haushalt besitzt im Durchschnitt 1,4 Pkw und 2,4 Fahrräder
- 11% der Haushalte besitzen mind. ein Pedelec
- im Durchschnitt liegt die nächste Bushaltestelle 4,1 Minuten zu Fuß und der nächste Bahnhof 15,6 Minuten zu Fuß entfernt
- zwei Drittel nutzen das Auto und knapp die Hälfte das Fahrrad, aber nur rund jeder Siebte nutzt Stadtbusse mehrmals wöchentlich
- Nicht-Nutzung: 29% nutzen das Fahrrad nie;
 37% nutzen Stadtbusse nie

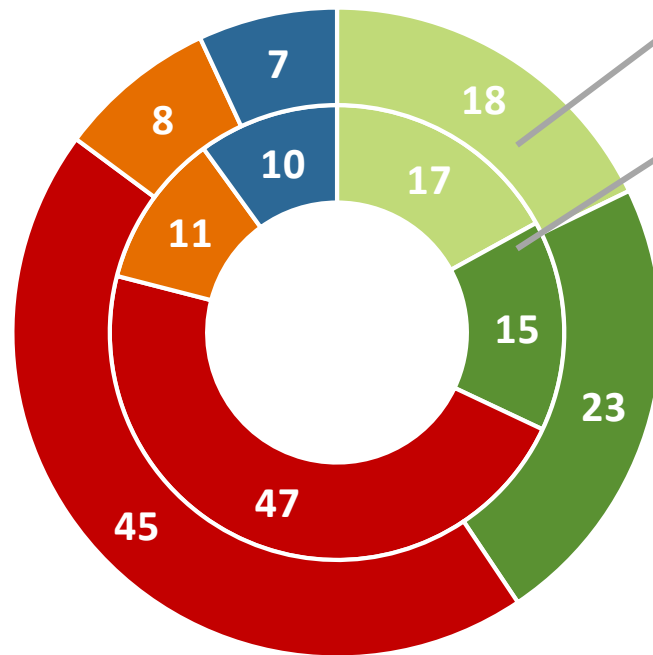
Überblick – Was veränderte sich zwischen 2013 und 2018?

- ... Pkw-Besitz in den Haushalten geht leicht zurück, bleibt aber überdurchschnittlich: 10% der Haushalte ohne Pkw (2013: 6%)
- ... Pkw-Verfügbarkeit steigt von 83% auf 86% → Zunahme Führerscheinbesitz
- ... Fahrrad-Besitz bleibt konstant, Pedelec-Besitz steigt deutlich (4% → 11%) der HH
- ... Nutzung von Fahrplaninformationen im ÖV steigt; v.a. Internet/Apps
- ... mehr Immobilität, dafür leicht ansteigende Wegeanzahl der mobilen Personen
- ... Anzahl der Binnenwege geht leicht zurück (-3%), dafür steigt die Anzahl der Quell-/Zielwege (+9%)
- ... Wege werden im Durchschnitt länger: 8,4 km statt 7,8 km
 - Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) steigt um ca. 3 km pro Tag
- ... Wegedauer bleibt ungefähr konstant bei 20 min, aber die Wegedauer mit dem Auto und ÖPNV steigt um 2–3 Minuten pro Weg
- ... Veränderungen bei der „Zeit im Verkehr“: Kinder -8 min; Senioren +7 min pro Tag

Modal Split und Verkehrsleistung

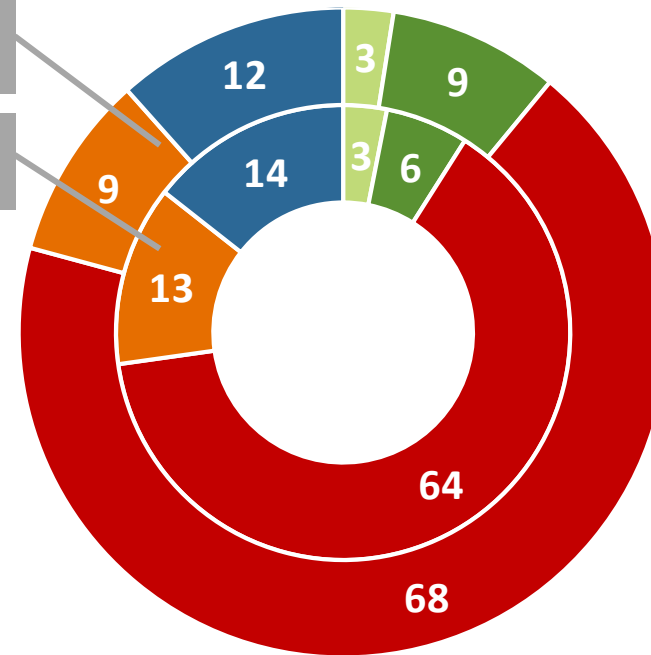


Modal Split
(in %)



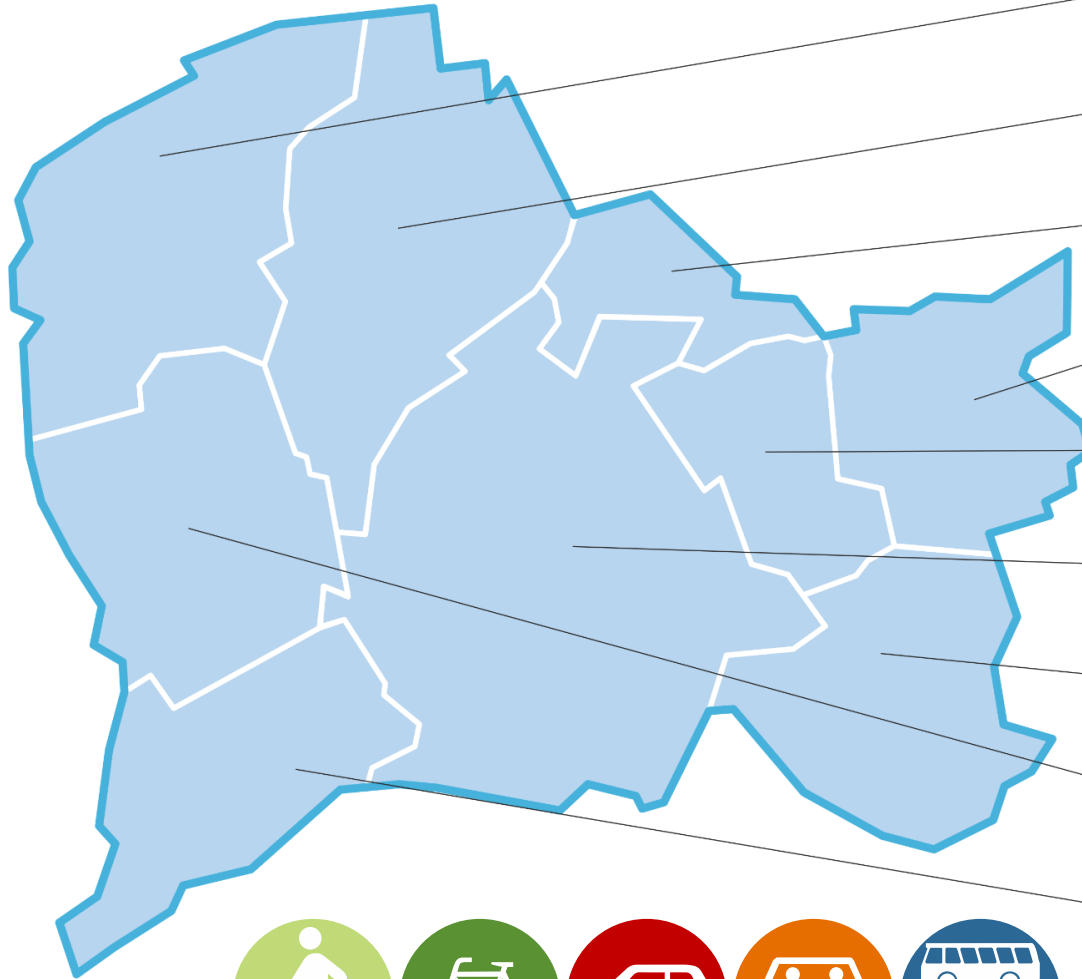
= gewähltes Verkehrsmittel
je Weg

Verkehrsleistung
(in %)



= zurückgelegte Kilometer
je Verkehrsmittel

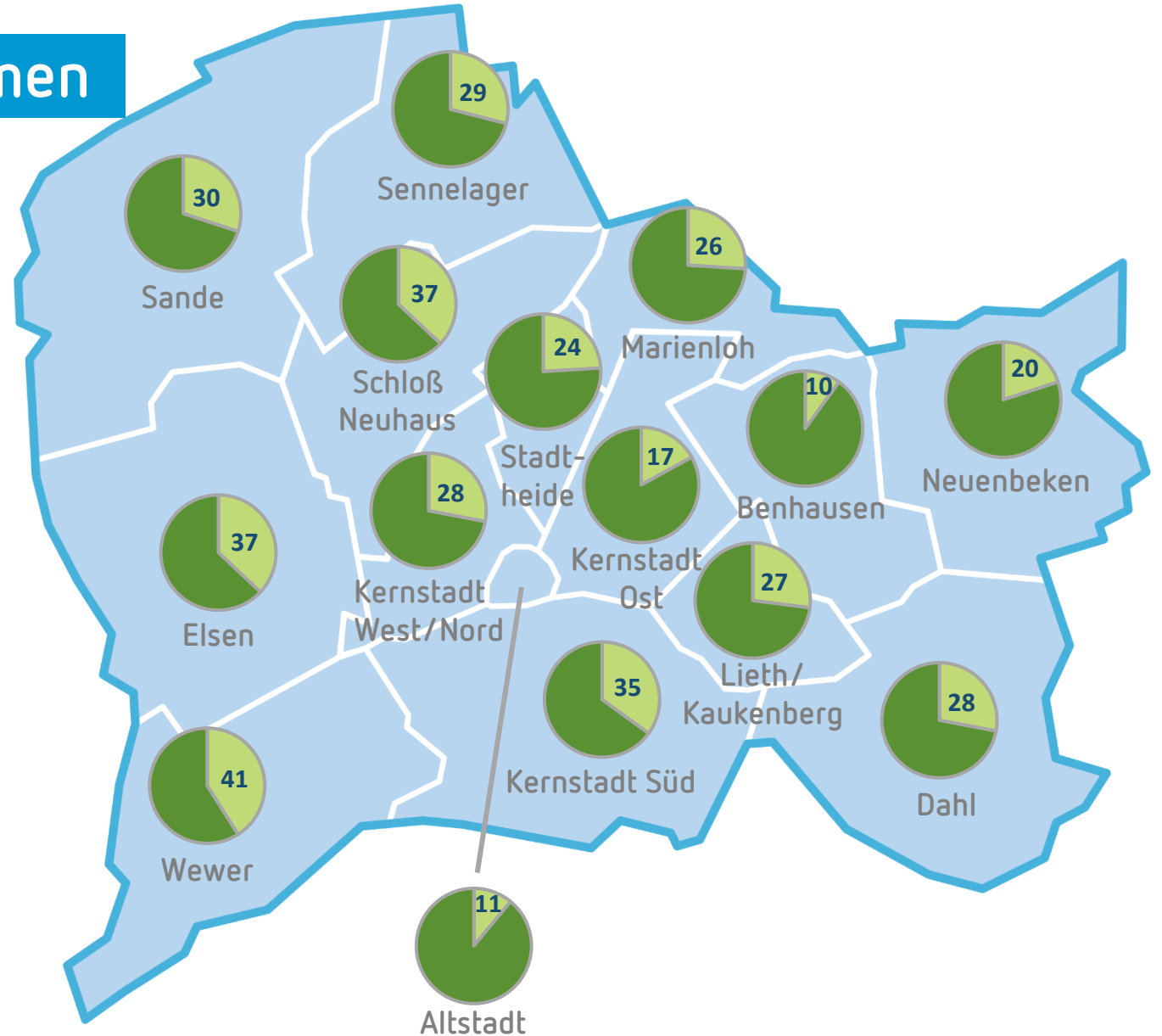
Modal Split in den Stadtteilen



Sande				
13	18	52	7	10
Schloß Neuhaus				
12	22	50	10	7
Marienloh				
13	20	53	8	7
Neuenbeken*				
15	11	45	5	23
Benhausen				
9	11	59	9	12
Kernstadt				
21	26	40	7	6
Dahl*				
12	8	52	7	22
Elsen				
11	16	58	10	5
Wewer				
14	17	50	10	8

* = geringe Fallzahl (n<150)

Binnenwege in den Sozialräumen

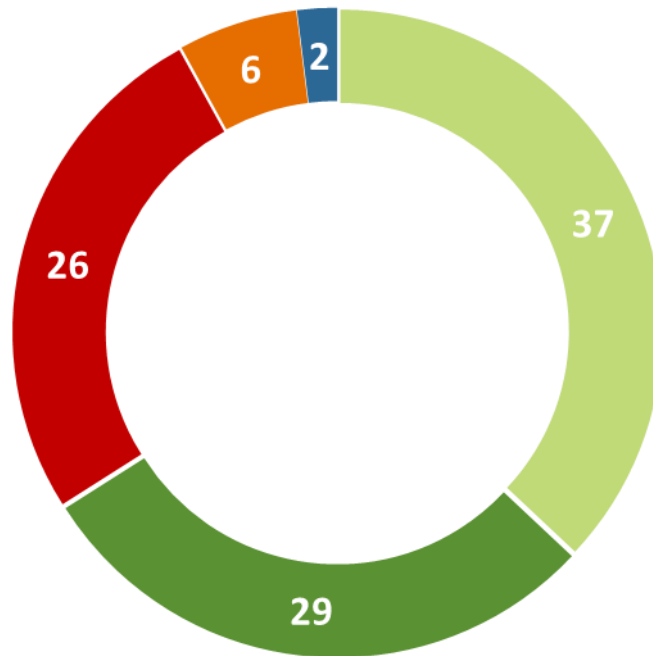


Anteil der Binnenwege im Sozialraum an allen sozialraumbezogenen Wegen mit Ziel innerhalb Paderborns (in %, 2018)

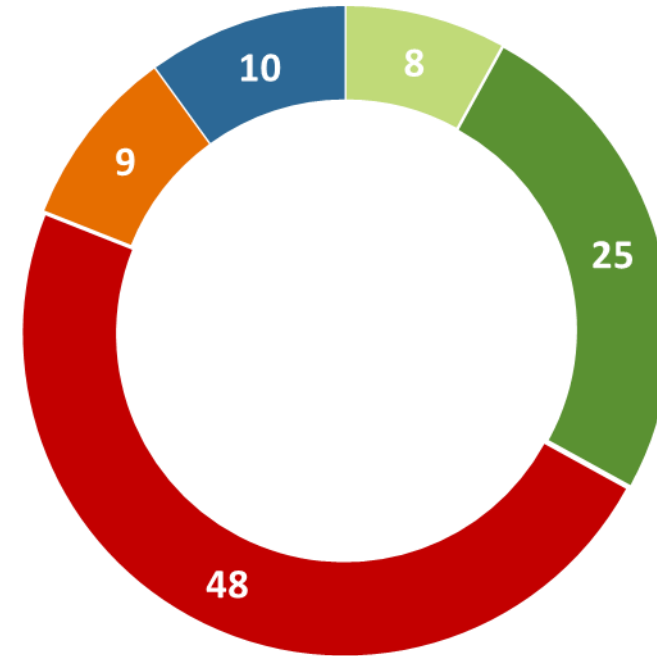
Binnenwege in den Sozialräumen

Modal Split auf Binnenwegen in Sozialräumen (in %)

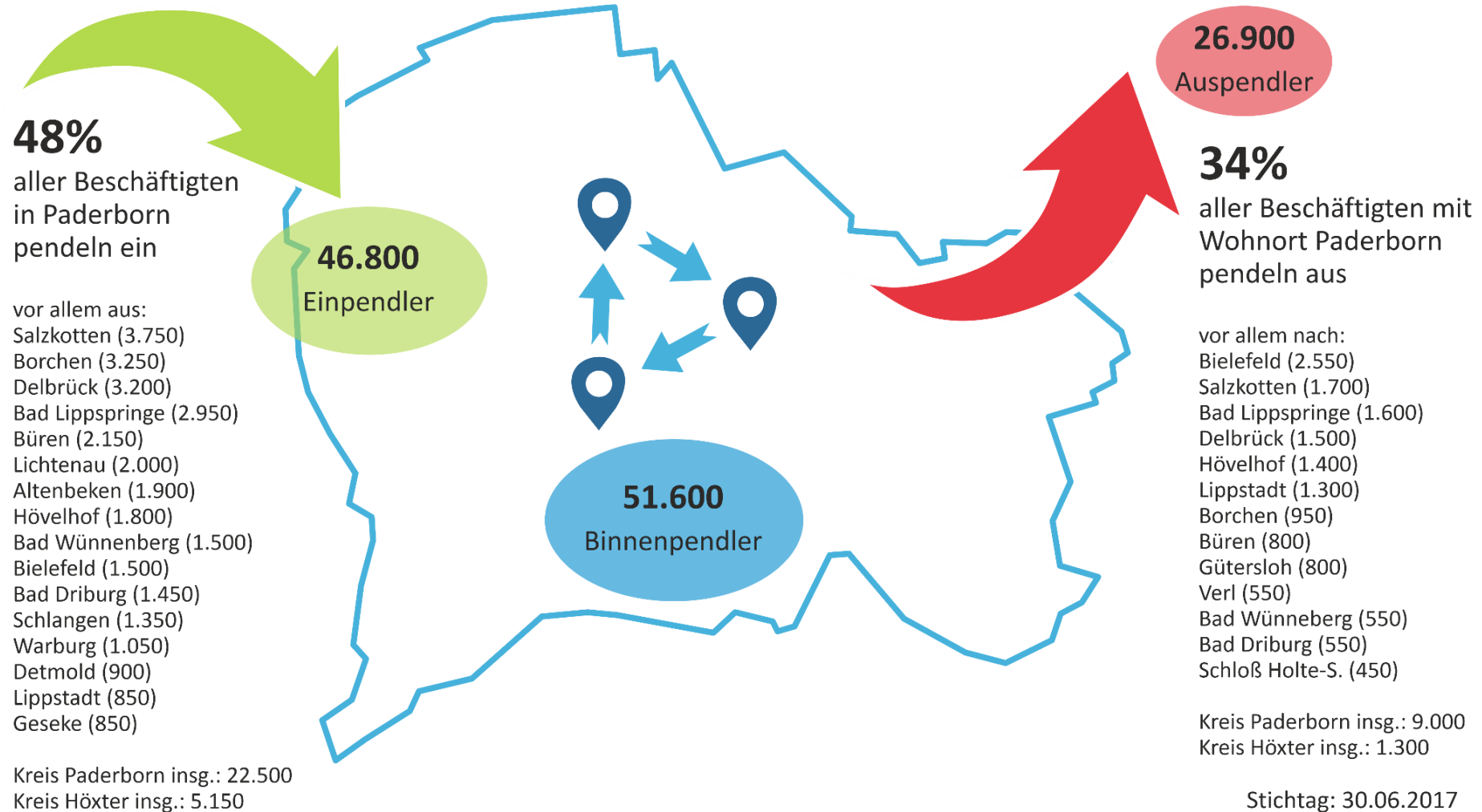
Modal Split auf Wegen zwischen den Sozialräumen (in %)



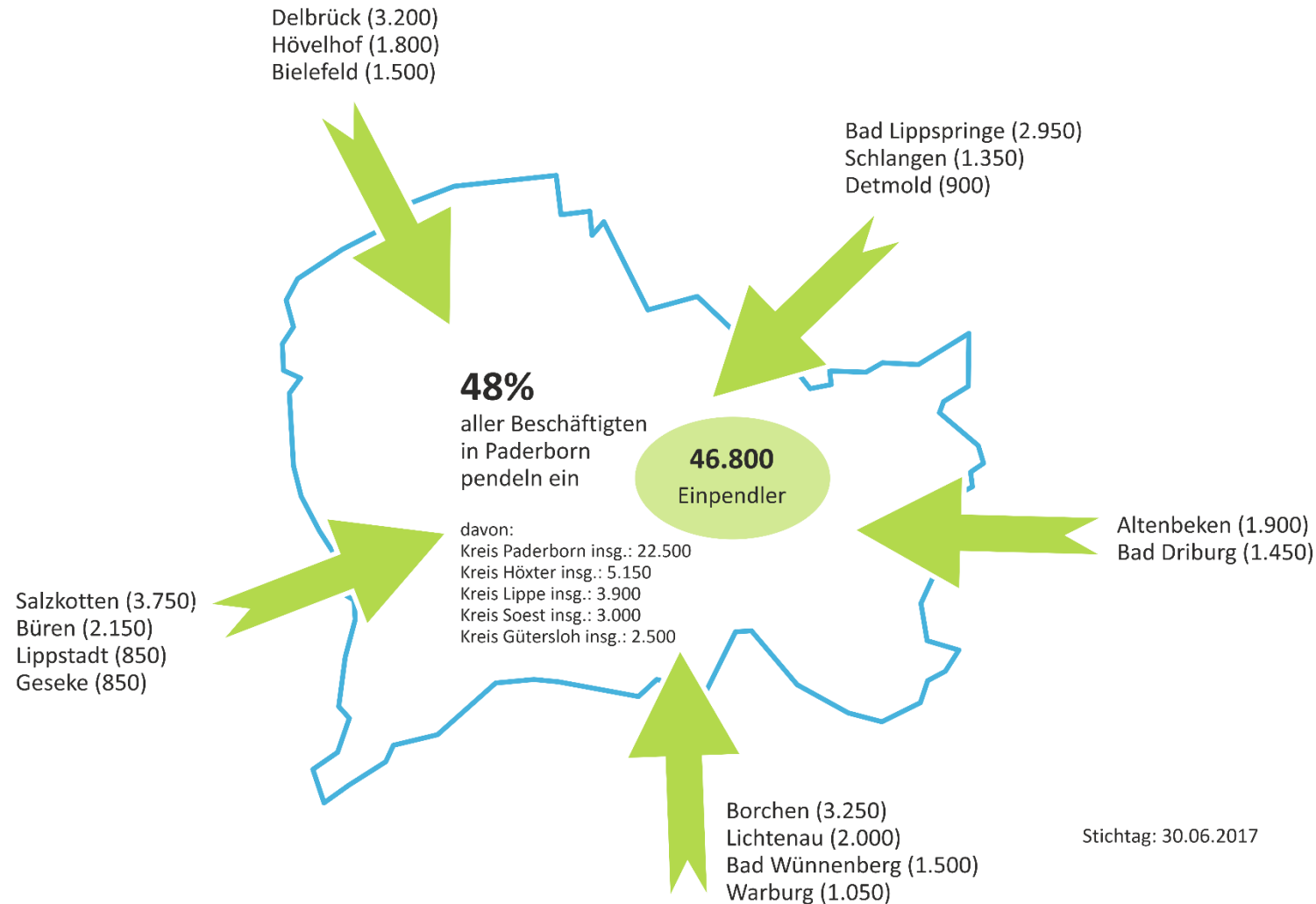
2018



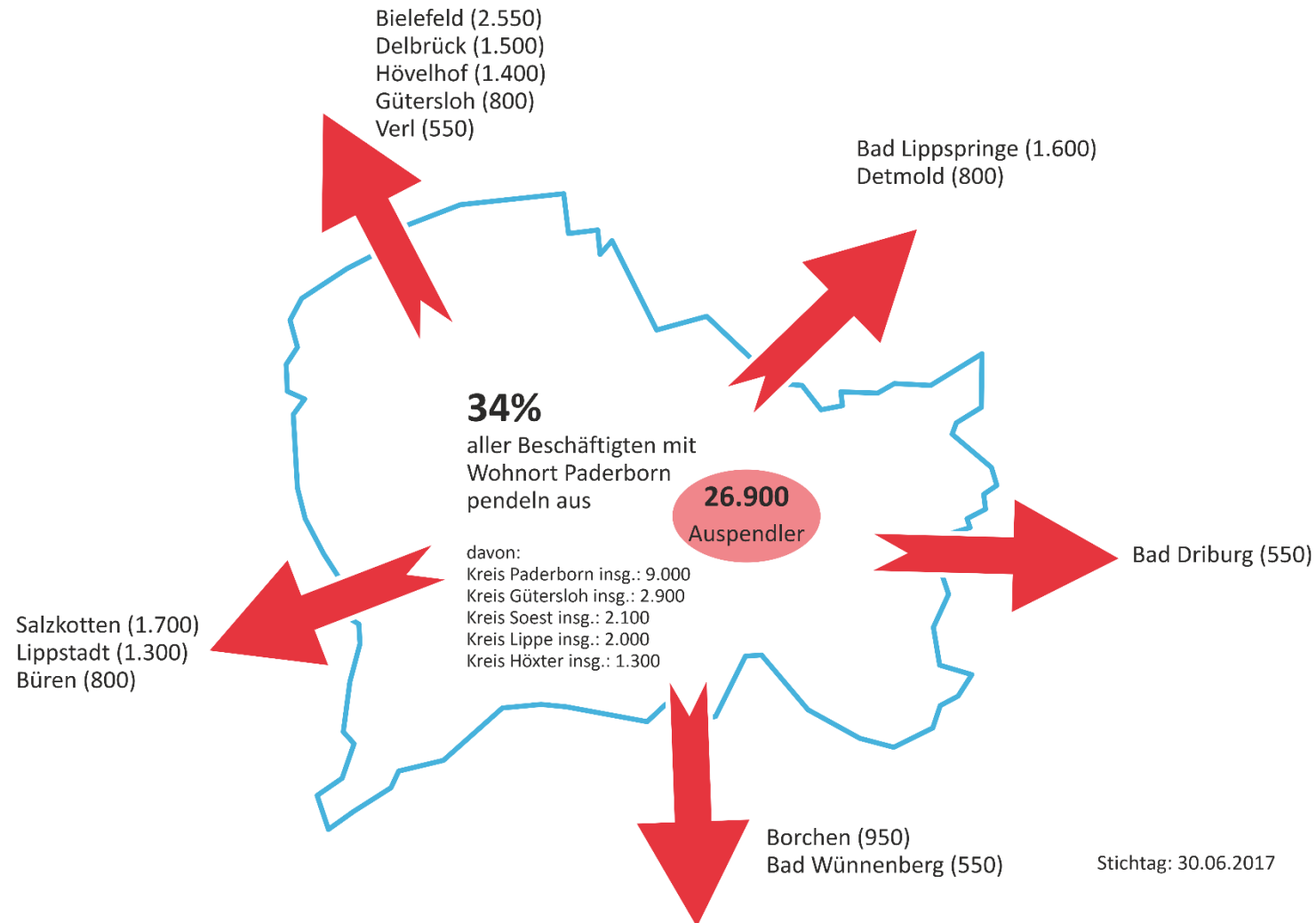
Ein- und Auspendelnde



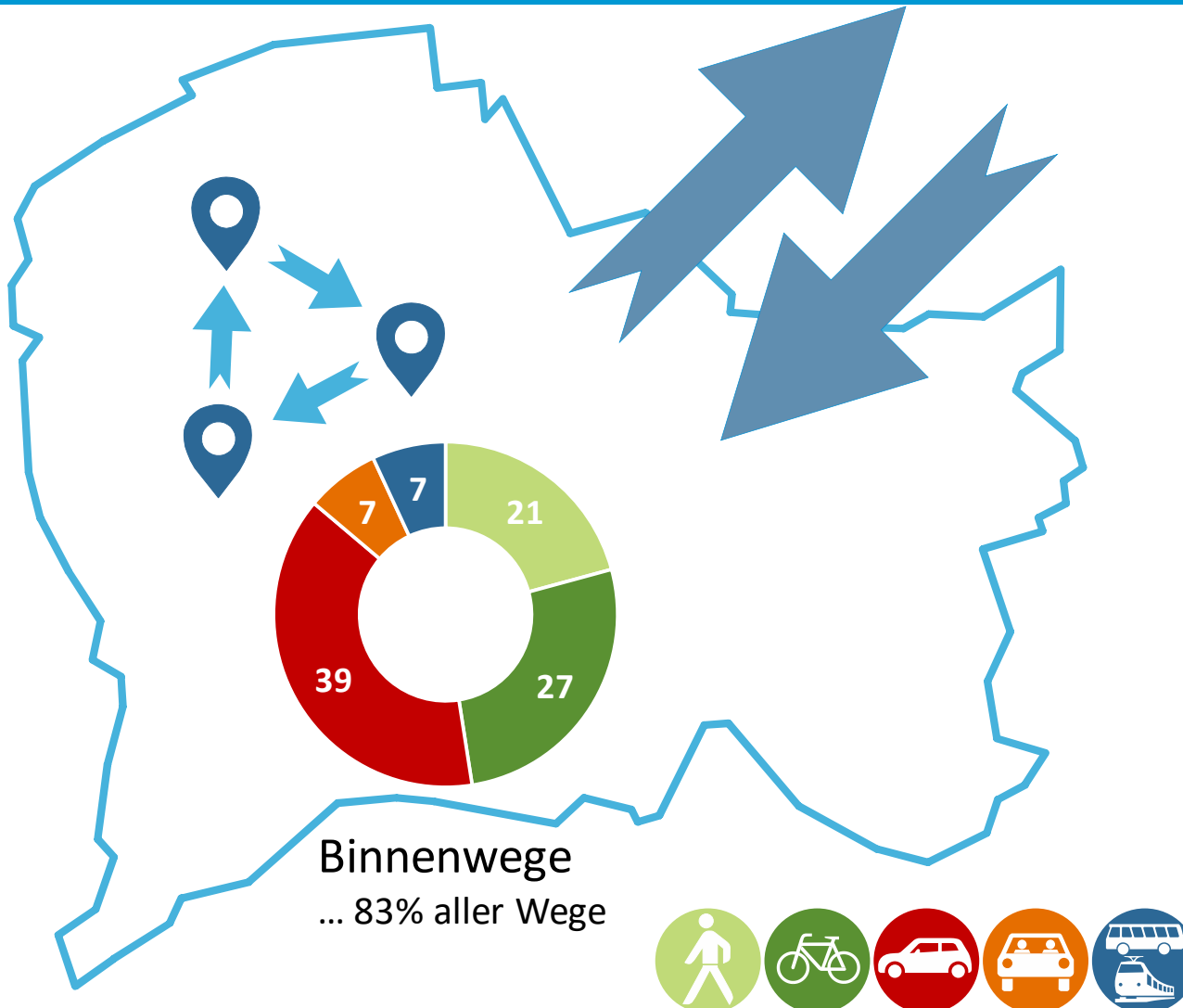
Ein- und Auspendelnde



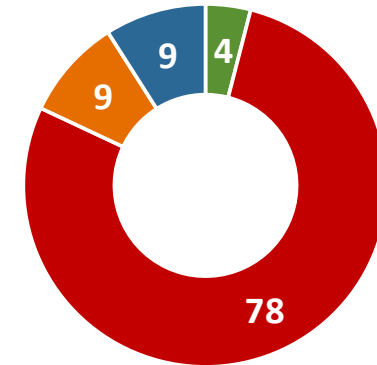
Ein- und Auspendelnde



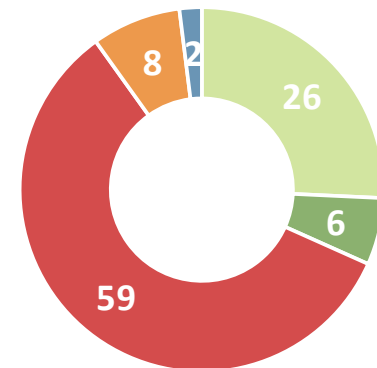
Modal Split auf räumlichen Verkehrsbeziehungen



Binnenwege
... 83% aller Wege



Wege über die Stadtgrenze
... 15% aller Wege



Wege ohne Bezug zur Stadt Paderborn
... 2% aller Wege

Auslastung der Parkstätten

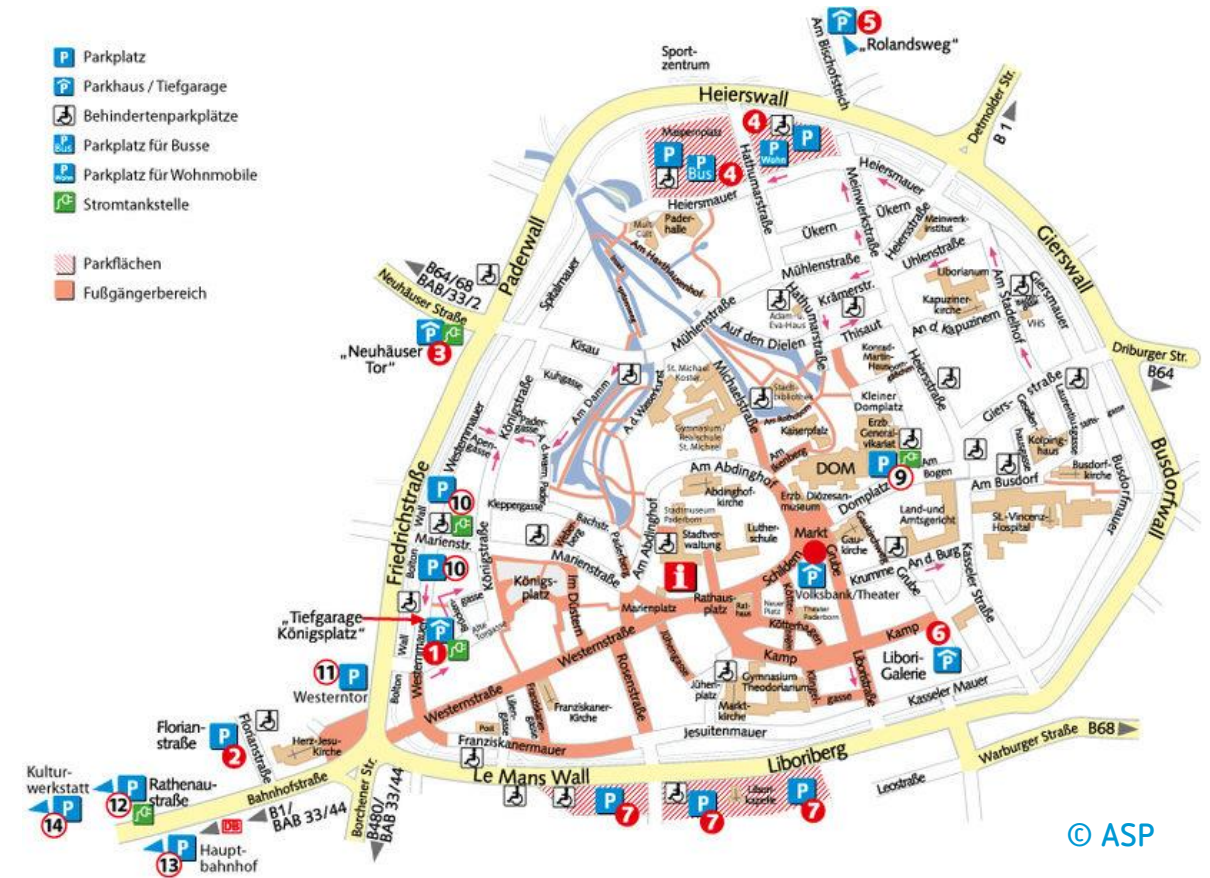
Auslastung der Parkstätten

über das Parkleitsystem erfassbare Auslastungen

Nummer	Bezeichnung	Kapazität
P1	Königsplatz	640
P2	Florianstraße	290
P3	Neuhäuser Tor	540
P4	Paderhalle	670
P5	Rolandsweg	540
P6	Libori-Galerie	500
P7	Liboriberg	290
P8	Volksbank/Theater	160
Summe		3.630

Weitere 595 Parkplätze der insg. 4.225 Parkplätze sind nicht an das Parkleitsystem angeschlossen.

Parkstätten in der Paderborner Innenstadt



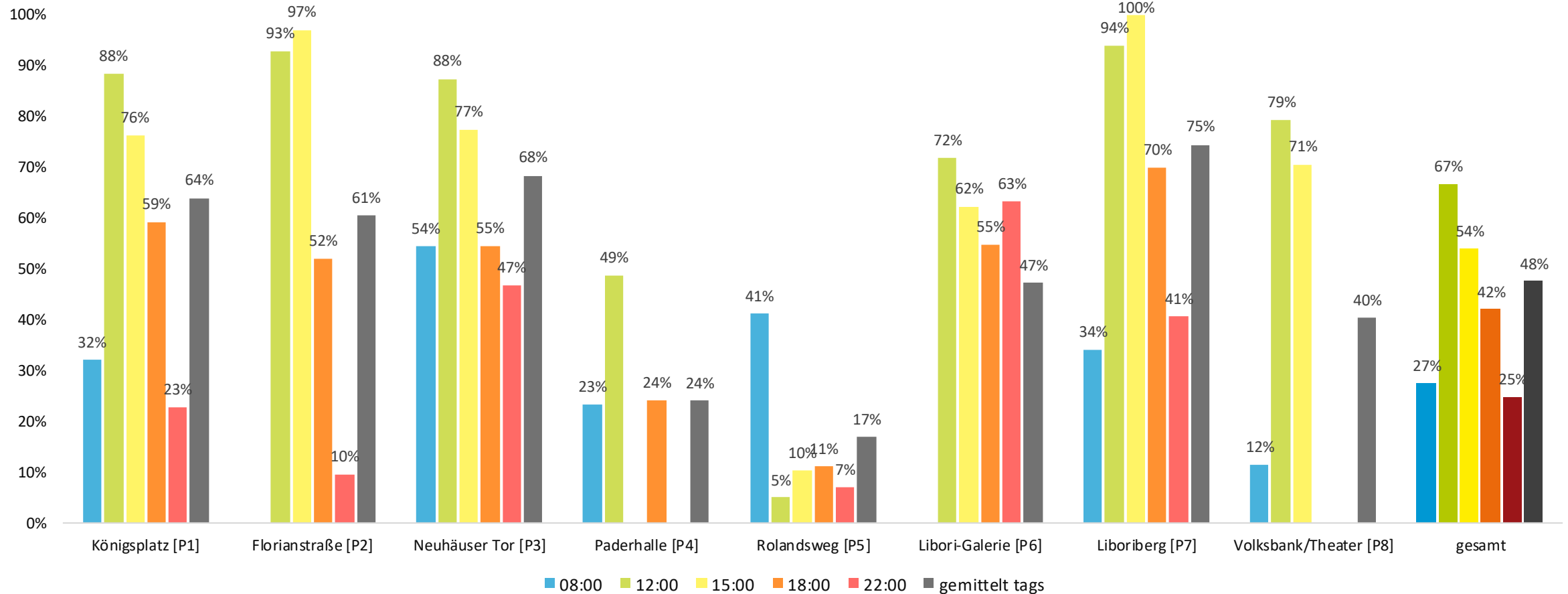
Mitschnitt im Zeitraum Mai/Juni 2019

- Erfassung der Auslastungen, die über das Parkleitsystem online abrufbar sind
- 8 von 14 Parkstätten sind an das Parkleitsystem angeschlossen (86% der Parkplätze)
- Zeitraum: 18.05. – 29.06.2019 in 15 Min.-Intervallen
- Auswertung für die Uhrzeiten: 8:00, 12:00, 15:00, 18:00 und 22:00 Uhr
- Auswertung für die Wochentage Dienstag (6x) und Samstag (7x)

- 520 Messwerte (8 Parkbauten, 5 Uhrzeiten, 13 Tage)
- Auswertbar sind 159 Messwerte (31%), da hohe Anzahl von Datenlücken („k.A.“)

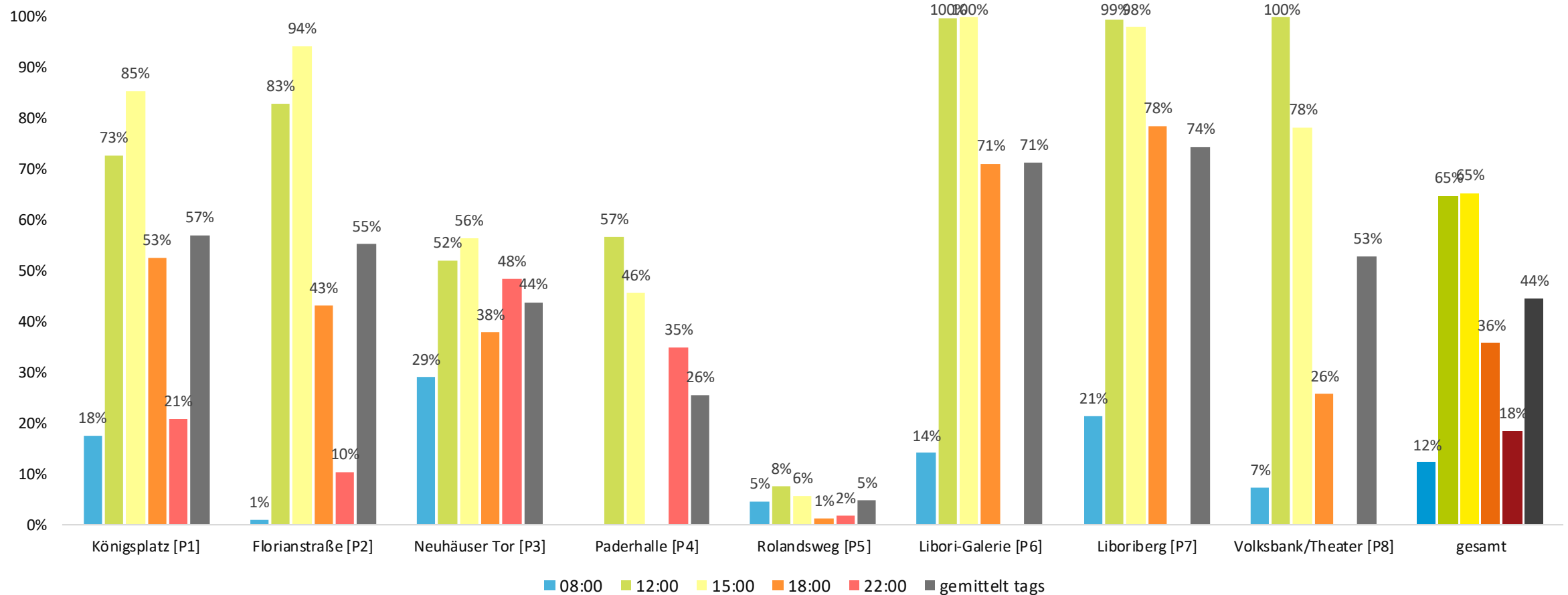
Auslastung der Parkstätten

dienstags, Zeitraum: 21.05.–25.06.2019



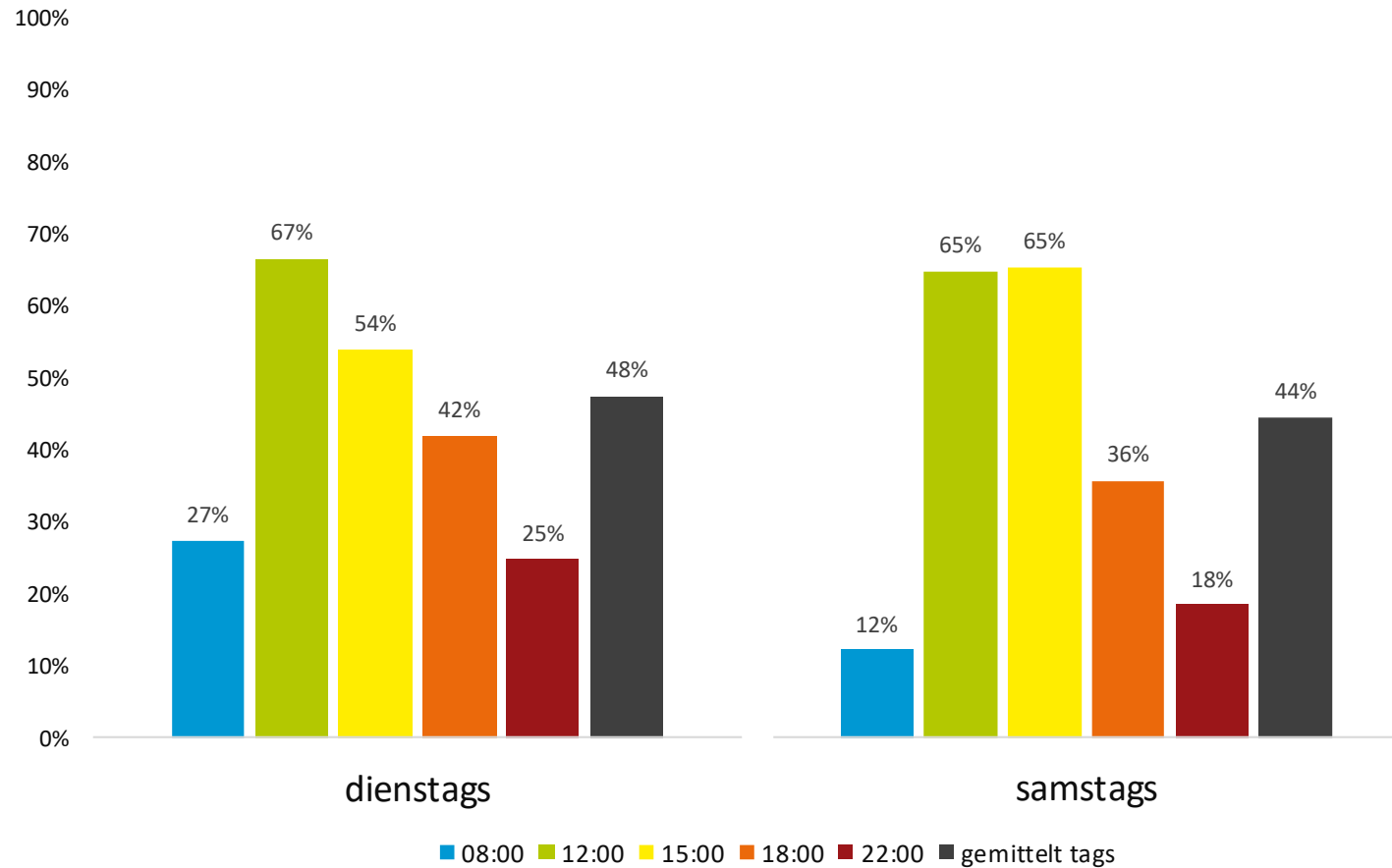
Auslastung der Parkstätten

Samstags, Zeitraum: 18.05.–29.06.2019



Auslastung der Parkstätten

dienstags und samstags im Vergleich



Straßenraumverträglichkeitsanalyse

Analyse und Bewertung der straßenräumlichen Gegebenheiten

- systematische Analyse und Bewertung der Konflikte, die sich aus den Verursachern (v.a. Kfz-Verkehr) in den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten für die Betroffenen (u.a. Fuß- und Radverkehr, Anwohner) ergeben.
- alleinige Aussagekraft der Kfz-Verkehrsbelastung nicht ausreichend, inwieweit der jeweilige Straßentyp den Nutzungsansprüchen und Funktionen gerecht wird
- Bewertung der übergeordneten Straßenzüge mit mind. einseitiger Bebauung in gleichartigen Abschnitten (Gesamtlänge ca. 50 km) anhand eines Kriterienkatalogs
- Bewertung durch Ermittlung von Punktwerten je Kriterium (i.d.R. 0–2 Punkte je Kriterium); schlechte Bewertungen bewirken hohe Punktwerte
- Addition der einzelne Punktwerte sowie Gewichtung durch Auf- und Abschläge je nach Umfeldnutzung und Art der Bebauung
- Basis für spätere Schwerpunktsetzungen und Maßnahmenempfehlungen

Straßenraumverträglichkeitsanalyse

Kriterienkatalog

Themenbereich	Bewertungskriterien	Grundlage	Punktespektrum
Umfeldnutzung und Art der Bebauung	Art der Umfeldnutzung (Wohngebiet, Gewerbe, Stadtteilzentrum etc.)	GIS-Daten, Beurteilung vor Ort	im Rahmen von Auf- bzw. Abschlägen
	Anbauweise (ein- / beidseitig), Bebauungsdichte	GIS-Daten, Beurteilung vor Ort	
Kfz-Verkehr	signalisierte Geschwindigkeit	GIS-Daten, Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
	gefahrte Geschwindigkeit	Beurteilung vor Ort	
	Verkehrsbelastung (in Relation zur Funktion)	Verkehrszählungen / -modell	0 bis 2 Punkte
	Fahrbahnzustand (baulich)	Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
Fuß- und Radverkehr	Zustand der Gehwege (baulich)	Beurteilung vor Ort	
	Zustand der Radwege (baulich)	Beurteilung vor Ort	
	Bedingungen des Fußverkehrs im Längsverkehr	Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
	Bedingungen des Radverkehrs im Längsverkehr	Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
	Querungssituation	Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
Straßenraum und Straßenraumqualität	Trennwirkung	Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
	räumliche Proportionen (Straßenraumaufteilung)	Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
	Parken (Beeinträchtigung Fuß- / Radverkehr, Straßenbild)	Beurteilung vor Ort	0 bis 2 Punkte
	Grün (Vorhandensein, Wirkung)	Beurteilung vor Ort	-1 bis 1 Punkte

Ausprägungen der Bewertungskriterien

Themenbereich	Bewertungskriterien	Ausprägung der Kriterien (Punkte)
Umfeldnutzung und Art der Bebauung	Art der Umfeldnutzung	<i>Auf- und Abschläge siehe nächste Folie</i>
	Anbauweise (ein- / beidseitig), Bebauungsdichte	<i>Auf- und Abschläge siehe nächste Folie</i>
Kfz-Verkehr	signalisierte Geschwindigkeit	angemessen (0); teilweise zu hoch (1); zu hoch (2)
	gefährdete Geschwindigkeit	angemessen (0); teilweise zu hoch (1); zu hoch (2)
	Verkehrsbelastung (in Relation zur Funktion)	unkritisch (0); eher kritisch (0,5); kritisch (1); sehr kritisch (2)
	Fahrbahnzustand (baulich)	gut (0); mittel (1); schlecht (2)
Fuß- und Radverkehr	Zustand der Gehwege (baulich)	kein Gehweg (/); gut (0); mittel (1); schlecht (2)
	Zustand der Radwege (baulich)	kein Radweg (/); gut (0); mittel (1); schlecht (2)
	Bedingungen des Fußverkehrs im Längsverkehr	gut (0); mittel (1); schlecht (2)
	Bedingungen des Radverkehrs im Längsverkehr	
	Querungssituation	
		Bewertung erfolgt anhand der Infrastruktur: <ul style="list-style-type: none"> • Sind beidseitig / einseitig oder keine Geh- bzw. Radwege in angemessener Qualität vorhanden? • Sind Querungshilfen in angemessenem Abstand und Qualität vorhanden?
Straßenraum und Straßenraumqualität	Trennwirkung	keine (0); akzeptabel (1); hoch (2)
	räumliche Proportionen (Straßenraumaufteilung)	ausgewogen (0); eher Kfz-geprägt (1); stark Kfz-geprägt (2)
	Parken (Beeinträchtigung Fuß- / Radverkehr bzw. Straßenbild)	nein (0); ja, ein Faktor (1); ja, beide Faktoren (2)
	Grün (Vorhandensein, Wirkung)	hohe Wirkung (-1); mittlere Wirkung (-0,5); geringe Wirkung (0); nicht vorhanden (1)

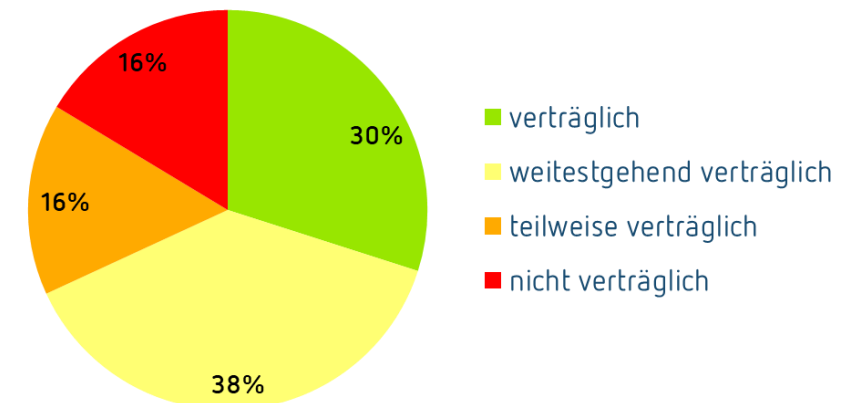
Relative Auf- und Abschläge und Gesamtbeurteilung

	Relativer Abschlag	Relativer Aufschlag
Nutzung	Gewerbe-/Industriegebiet	Nahversorgungs-/Stadtteilzentrum, Mischgebiet
Bebauung	einseitige, aufgelockerte oder nur vereinzelte Bebauung	beidseitige, überwiegend geschlossene bzw. dichte Bebauung

Punktzahl	Bewertung	Erläuterung
0 – 4	verträglich	Der Straßenabschnitt weist keine oder nur sehr geringe Mängel im Hinblick auf die Verträglichkeit auf. Es besteht i.d.R. kein Handlungsbedarf .
4,1 – 6	weitestgehend verträglich	Der Straßenabschnitt weist einzelne Mängel auf, die Verträglichkeit ist insgesamt aber positiv zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht Handlungsbedarf .
6,1 – 8	teilweise verträglich	Der Straßenabschnitt weist Mängel auf, die Verträglichkeit ist je nach Teilbereich unterschiedlich zu beurteilen. Für einzelne Nutzergruppen oder Bereiche besteht Handlungsbedarf .
> 8	nicht verträglich	Der Straßenabschnitt weist eine vermehrte Anzahl an Mängeln auf, wobei mehrere Nutzergruppen und Bereiche betroffen sind. Es besteht daher starker Handlungsbedarf .

Ergebnisse der Bewertung

- rund 50 km Straßenlänge wurden bewertet; Ergebnisse liegen als umfangreiche Tabelle und als Kartendarstellungen (Gesamtstadt, Elsen, Schloß Neuhaus) vor
- anhand der Einzelbewertungen lassen sich spezifische Schwerpunktthemen der jeweiligen Straßenabschnitte identifizieren, in denen Handlungsbedarf besteht und erfolgversprechende Handlungsmöglichkeiten erarbeitet werden können
- Gesamtbewertung lässt Rückschlüsse auf den Handlungsbedarf insgesamt zu und zeigt mögliche prioritäre Handlungsbereiche räumlich auf
- mehr als ein Viertel der bewerteten Straßenzüge gilt als verträglich; zwei Drittel gelten als mind. weitestgehend verträglich und weisen maximal kleine Mängel auf
- vermehrt Mängel und starker Handlungsbedarf bestehen an rund 16 % der bewerteten Straßenzüge



Prozentuale Verteilung der Straßenabschnitte (nach Länge in m)

Beispiele

Neuhäuser Straße (Paderwall – Padersee)

- sehr hohe Verkehrsbelastung, v.a. zw. Paderwall und Elsener Str.
- ungünstige Straßenraumproportionen und hohe Trennwirkung durch die vier Fahrspuren
- schlechte Bedingungen für Fuß- und Radverkehr
- kein Straßenbegleitgrün, das positive Wirkung entfalten würde

Borchener Straße (Bürgerpark – Sieghardstr./J.-Schröder-Str.)

- Querungsmöglichkeiten in angemessenem Abstand
- überwiegend guter baulicher Zustand von Rad- / Gehwegen
- sehr gute Bedingungen für Radverkehr (Führung auf Fahrbahn)
- keine wahrnehmbare Beeinträchtigung durch ruhenden Verkehr



Beispiele

Driburger Straße (Kaukenberg – George-Marshall-Ring)

- hohes Geschwindigkeitsniveau (signalisiert und gefahren)
 - ungünstige Straßenraumproportionen, hohe Trennwirkung
 - schlechte Bedingungen für Fuß- und Radverkehr
- Städtebauliche Besonderheit: Wohnbauentwicklung Springbach Höfe (südlich der Driburger Straße) erzeugt Handlungserfordernis bzw. Veränderungen zur Verbesserung der verkehrlichen Verhältnisse



www.planersocietaet.de



Planersocietät

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 0231 / 58 96 96 - 0

Fax 0231 / 58 96 96 - 18

info@planersocietaet.de

Ansprechpartner

Dipl.-Ing. Christian Bexen

Fon 0231 / 58 96 96 - 0

Fax 0231 / 58 96 96 - 18

bexen@planersocietaet.de