



Paderborn

Integriertes Mobilitätskonzept

Bestandsanalyse – Teil B

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

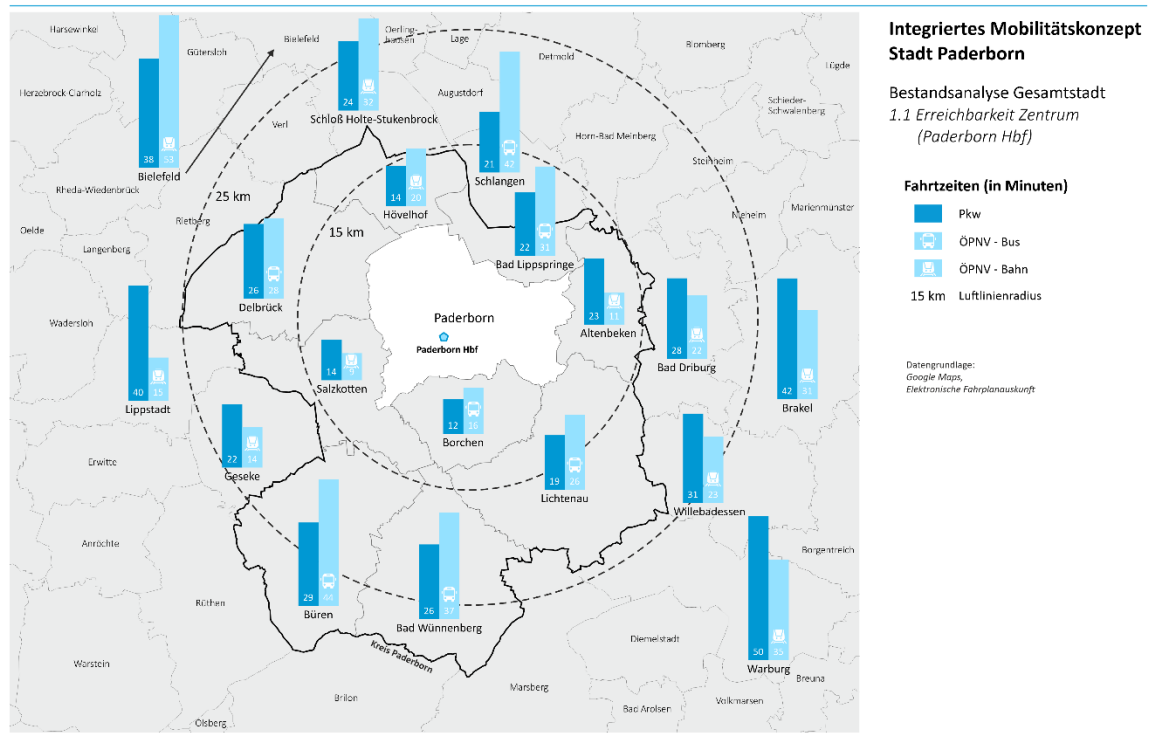
- Teil A – Grundlagen und Auswertungen
- **Teil B – Analysetexte**
- Teil C – Kartenband

Inhaltsverzeichnis

1	Gesamtstadt	5
1.1	Erreichbarkeit Zentrum (Paderborn Hbf) aus dem Umland	5
1.2	Pendleraufkommen für ausgewählte Kommunen	6
1.3	Übersichtskarte Gesamtstadt	7
1.4	Erreichbarkeit Zentrum aus den Stadtteilen	8
1.5	Verkehrserzeugende Infrastrukturen	9
1.6	Straßenraumverträglichkeitsanalyse	10
1.7	Kfz-Verkehr: Knotenpunkte und Geschwindigkeiten	17
1.8	Kfz-Verkehr: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten	18
1.9	Radverkehr: Radverkehrsnetz	19
1.10	ÖPNV: Liniennetz und Taktung (Stadtbusverkehr)	21
1.11	ÖPNV: Liniennetz und Taktung (SPNV)	22
1.12	ÖPNV: Haltestellenerschließung	23
1.13	ÖPNV: Verbindungsqualität	24
1.14	ÖPNV/Kfz: Fahrzeitverhältnis	25
2	Innenstadt	26
2.1	Parkplatzangebot	26
2.2	Bewohnerparkzonen und Parktarife	27
2.3	Fuß-/Radverkehr und infrastrukturelle Einrichtungen	28
3	Elsen	30
3.1	Übersichtskarte Elsen	30
3.2	Stärken und Schwächen	31
3.3	Straßenraumverträglichkeitsanalyse	32
4	Schloß Neuhaus	33
4.1	Übersichtskarte Schloß Neuhaus	33
4.2	Stärken und Schwächen	34
4.3	Straßenraumverträglichkeitsanalyse	35

1 Gesamtstadt

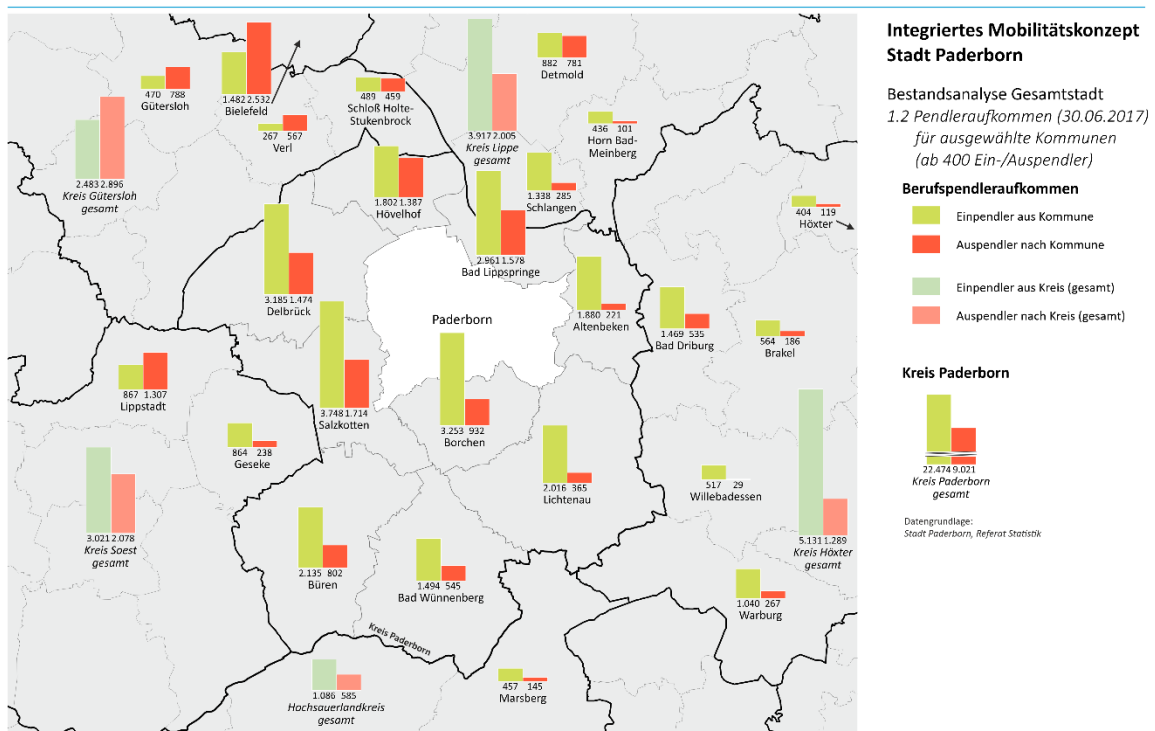
1.1 Erreichbarkeit Zentrum (Paderborn Hbf) aus dem Umland



Die Stadt Paderborn verfügt durch das weit ausgebaute Straßennetz sowie den zentral gelegenen Hauptbahnhof über eine gute überregionale Anbindung. Das überregionale Straßennetz umfasst die von Norden nach Süden verlaufende A33 sowie die von Ost nach West orientierten Bundesstraßen 1 und 64. Im Bahnverkehr bildet der Hauptbahnhof die überregionale Anschlussstelle und wird durch die vier Stationen entlang der Sennebahn ergänzt.

Im Vergleich der Erreichbarkeit des Paderborner Zentrums (Paderborn Hbf) zwischen dem Pkw und Bus bzw. Bahn zeigen sich meist geringere Fahrzeiten mit dem Pkw. Insbesondere im kleineren Einzugsbereich von bis zu 15 km sind geringe Fahrzeiten von meist unter 20 min erforderlich. Entlang der Streckenverläufe des Regionalverkehrs in Ost-West-Richtung sind die Fahrzeiten des Bahnverkehrs teilweise merklich geringer als mit dem Pkw. Lediglich die ÖPNV-Fahrzeit aus bzw. in Richtung Norden fällt höher aus als mit dem Pkw. Der Regionalbusverkehr ist wesentlich für die Anbindung an die Kommunen, die südlich, nordwestlich und nordöstlich von Paderborn liegen und benötigt – vor allem bedingt durch die Haltestellendichte – eine längere Fahrzeit im Vergleich zum Pkw.

1.2 Pendleraufkommen für ausgewählte Kommunen



Planersocietät

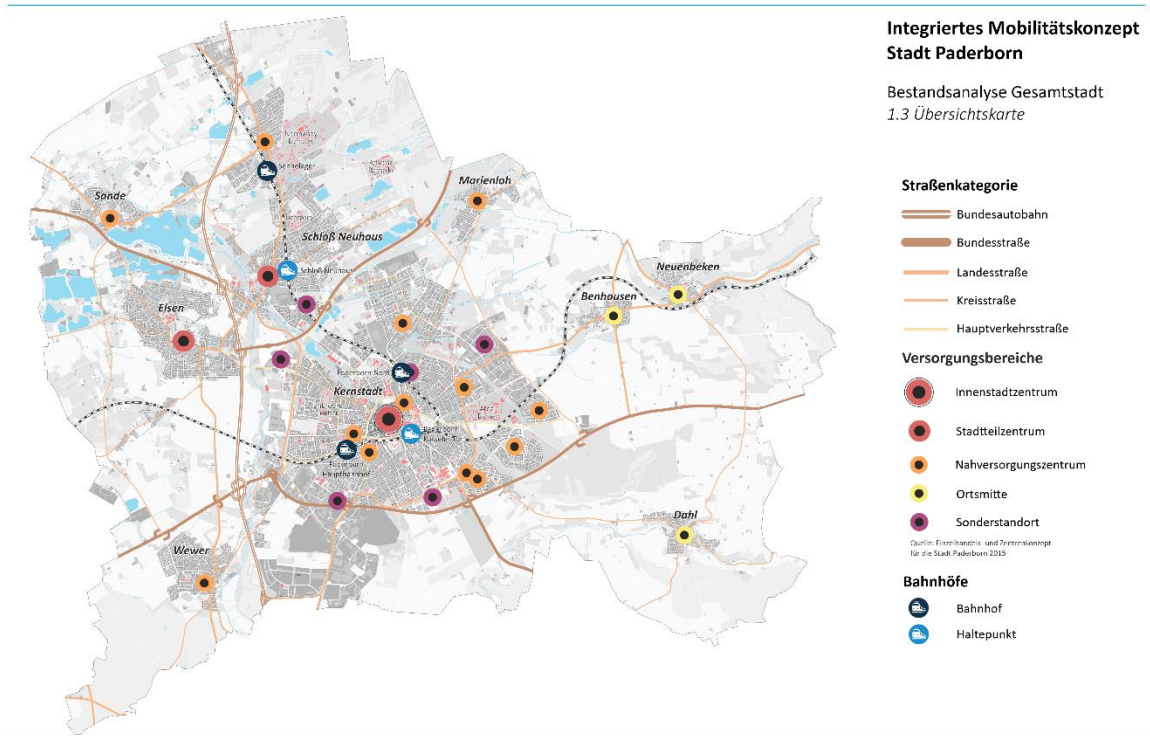


Stand: Januar 2019
0 5 10 km

Die Bedeutung Paderborns als wichtiger Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort in der Region verdeutlicht sich an den Pendlerverflechtungen. Die Bilanz weist einen (deutlichen) Einpendlerüberschuss von ca. 46.000 Einpendlern gegenüber ca. 26.900 Auspendlern aus (Stand: 30.06.2017). Somit gelten rund 48 % der in Paderborn Erwerbstätigen als Einpendler; 34 % der in Paderborn wohnenden Erwerbstätigen pendeln zu ihrem Arbeitsplatz über die Stadtgrenze hinaus. Das überwiegende Einzugsgebiet liegt innerhalb des Kreis Paderborn: 43 % der Pendlerverflechtungen finden zwischen Paderborn und den neun weiteren Kommunen des Kreises statt. Über die Kreisgrenzen hinaus bestehen zu Bad Driburg und Warburg Einpendlerüberschüsse von rund 1.000 bzw. rund 700 Pendlerinnen und Pendlern.

Zu einigen Kommunen fällt die Zahl der Auspendler größer aus als die Einpendler: So pendeln in die Städte Bielefeld als nächstgelegenes Oberzentrum, Lippstadt, Gütersloh und Verl mehr Berufstätige aus Paderborn heraus als einpendeln. Insgesamt weist Paderborn zu den Kreisen Lippe, Höxter und Soest sowie zum Hochsauerlandkreis positive Pendlerbilanzen auf. Im Stadt-Umland-Verkehr ergeben sich durch diese räumlichen Verflechtungen in der morgendlichen Zeit vor allem in Richtung Paderborn und in der nachmittäglichen Zeit aus Richtung Paderborn in das Umland Verkehrsspitzen, die die Infrastruktur (v. a. Straßen und Öffentlicher Verkehr) verstärkt beanspruchen.

1.3 Übersichtskarte Gesamtstadt

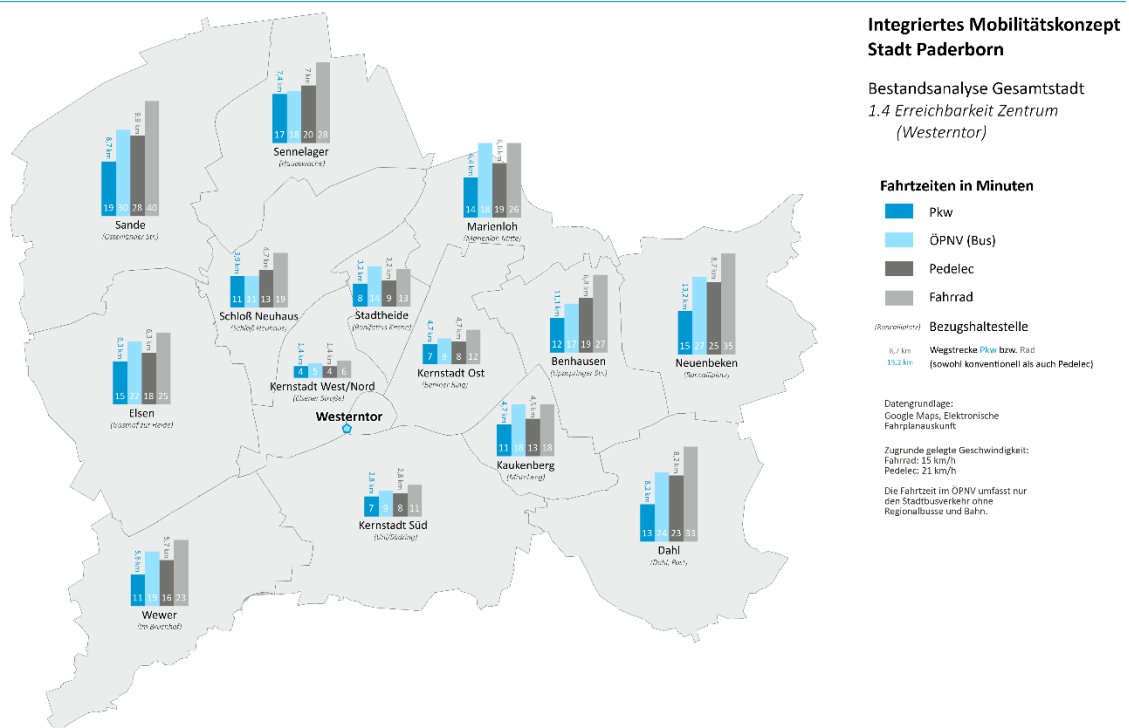


Das dichte Straßennetz ist den verkehrlichen Anforderungen entsprechend hierarchisiert, hat eine differenzierte Geschwindigkeitsanordnung und obliegt verschiedenen Baulastträgerschaften. Überregional setzt es sich aus der von Norden nach Süden verlaufenden A33 mit fünf Anschlussstellen, den von Ost nach West orientierten B1 und B64 sowie der nach Süden verlaufenden B68 am Rande der Kernstadt zusammen. Zahlreiche Landes- und Kreisstraßen verbinden die einzelnen Stadtteile bzw. laufen radial auf den Inneren Ring zu. Innerhalb der bebauten Bereiche ergänzt ein dichtes Netz von Hauptverkehrs-, Sammel- bzw. Erschließungsstraßen das Straßensystem.

Für den Nahverkehr bildet der Hauptbahnhof westlich der Innenstadt den wichtigsten Bahnhof. Dort halten ergänzend vereinzelt Fernverkehrszüge. Hinzu kommen zwei Bahnhöfe sowie zwei Haltepunkte entlang der Sennebahn (Paderborn–Bielefeld), von denen sich zwei in der Kernstadt und jeweils einer in Schloß Neuhaus bzw. Sennelager befinden. In Ost-West-Richtung existieren keine weiteren Bahnhöfe bzw. Haltepunkte.

Das Oberzentrum Paderborn verfügt über eine differenzierte Versorgungsstruktur und einer überdurchschnittlichen Verkaufsflächenausstattung. Paderborn hat eine hohe Zentralität und nimmt eine wichtige Rolle für das Umland ein. Die Innenstadt bedient mit einer großen Angebotsvielfalt, der Fußgängerzone und kulturellen Sehenswürdigkeiten einen weiten Einzugsbereich. Darüber hinaus ergänzen die beiden Stadtteilzentren Schloß Neuhaus und Eisen, weitere Nahversorgungszentren und Ortsmitten die Grundversorgung in weiten Teilen des Stadtgebiets. Sonderstandorte für großflächigen und nicht zentrenrelevanten Einzelhandel, die überwiegend an den Rändern der Kernstadt liegen, komplettieren das Einzelhandelsangebot. Im Kernstadtbereich (mit Ausnahme der Südstadt) und auch in den Stadtteilen ist eine weitestgehend gute fußläufige Nahversorgung gewährleistet.

1.4 Erreichbarkeit Zentrum aus den Stadtteilen



Planersocietät



Stand:

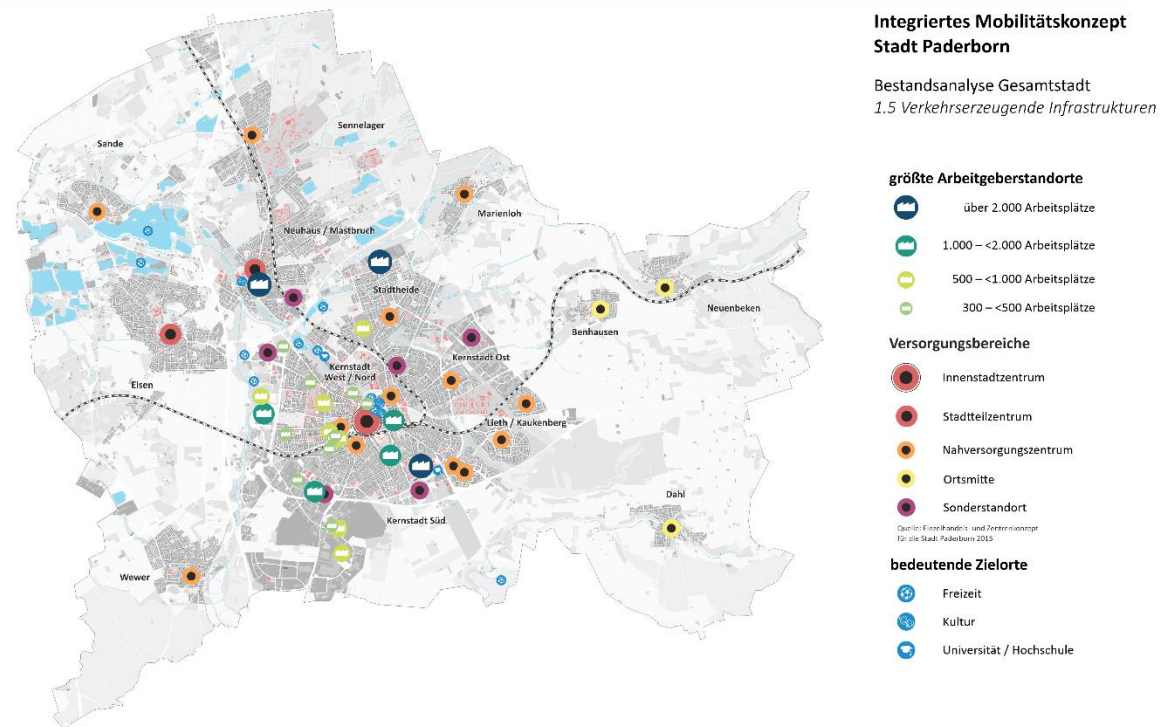
Januar 2019

0 1,5 3 km

Für einen Verkehrsmittelvergleich für Fahrten mit dem Pkw, Bus, Pedelec und Fahrrad innerhalb des Stadtgebietes dienen Fahrzeitvergleiche aus unterschiedlichen Bereichen von 14 Bezugshaltestellen zur zentral gelegenen Haltestelle Westerntor. Aufgrund der hohen Reisegeschwindigkeit auf übergeordneten Straßen und der Direktheit im Straßennetz ist der Pkw bei allen Vergleichen gegenüber dem ÖPNV und dem Fahrrad überlegen. Mit zunehmender Distanz wächst dieses Verhältnis an. Auf den ausgewerteten Relationen wird der ÖPNV durch den Busverkehr angeboten. Durch die hohe Haltestellendichte im Fahrtverlauf nimmt die Fahrzeit beinahe proportional zur Distanz zu. Das Pedelec stellt sich als sehr konkurrenzfähige Alternative – vor allem im Kernstadtbereich – bei der Erreichbarkeit des Zentrums heraus, da die Fahrzeit in den meisten Vergleichen geringer als die des Busses ausfällt. Auch hier ist eine hohe Direktheit durch die Ausweisung von Fahrradroutes geboten. Auf allen Wegen wird mit dem konventionellen Fahrrad eine proportional zum Pedelec größere Fahrzeit benötigt, da die Reisegeschwindigkeit bei beiden jeweils nahezu konstant ist.

Die Erreichbarkeitsbewertung drückt aus, dass auf diesen gemessenen Relationen radverkehrs- bzw. pedelecfreundliche Distanzen von durchschnittlich 6,5 km bzw. maximal ca. 8,2 km aus Dahl und ca. 9,9 km aus Sande zurückzulegen sind. Insgesamt zeigen sich gute Voraussetzungen für den Umweltverbund, die durch einen gezielten Ausbau der Infrastruktur bzw. Angebotsverbesserungen zu konkurrenzfähigen Fahrtzeiten des Umweltverbunds gegenüber dem Pkw verbessert werden können.

1.5 Verkehrserzeugende Infrastrukturen



Planersocietät



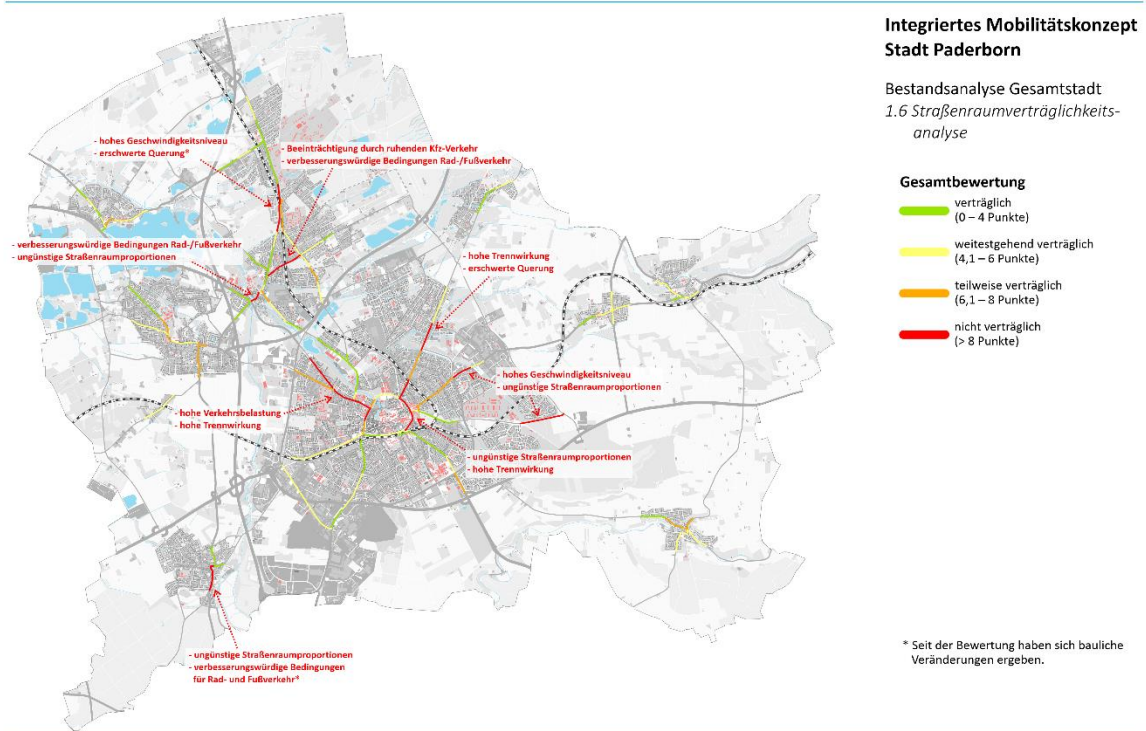
Stand: Januar 2019
0 1,5 3 km

Die Stadt Paderborn ist ein sehr bedeutender Arbeitsplatz- und Ausbildungsstandort mit einer hohen Branchenvielfalt und einem gewissen Schwerpunkt auf Informationstechnologie, Automotive, produzierendem Gewerbe und Nahrungsmitteln. Zum 30.06.2018 wurden 80.300 Erwerbstätige verzeichnet. Die zahlreichen Arbeitsplatzstandorte sind gleichzeitig auch große Verkehrserzeuger sowohl von Beschäftigten-, Kunden- als auch Warenverkehren. Die drei größten singulären Arbeitsplatzstandorte Universität, Benteler (An der Talle) und Benteler (Residenzstraße) verfügen über jeweils mehr als 2.000 Arbeitsplätze. Weitere große Arbeitgeber sind bogenförmig um die Innenstadt und vorwiegend in den Sozialräumen Stadtheide, Kernstadt West/Nord sowie Kernstadt Süd (Industriegebiet Mönkeloh) angesiedelt. Hinzu kommen Forschungseinrichtungen sowie die Universität mit über 20.000 Studierenden (2018/2019) an zwei Standorten in der Kernstadt.

Weiterhin zählen die Versorgungsbereiche (s. Karte 1.3) zu den verkehrserzeugenden Infrastrukturen. Je nach Angebotsvielfalt bedienen sie unterschiedliche Einzugsbereiche und üben in Relation der räumlichen Lage großen Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl bei Versorgungswegen aus.

Paderborn weist ebenfalls viele überregional bedeutende kulturelle und freizeitbezogene Zielorte aus: Neben der Innenstadt mit unter anderem historischem Stadtkern, Dom, Paderhallen und Liborikirmes zählen hierzu vor allem das Stadion des SC Paderborn, das Heinz Nixdorf MuseumsForum, das Schloss mit Schlosspark in Schloß Neuhaus sowie der Lippesee. Diese Bedeutung drückt sich unter anderem durch eine Vielzahl von Tagestouristen sowie durchschnittlich täglich 535 ankommenden Übernachtungsgästen (Jahr 2017) aus. Insbesondere Freizeit- und kulturelle Einrichtungen erzeugen Verkehre in variierenden Mustern, die von alltäglichen Verkehrsmustern abweichen und gerade an Wochenenden und Feiertagen für Belastungen sorgen können.

1.6 Straßenraumverträglichkeitsanalyse



Planersocietät



Stand: Januar 2019

0 1,5 3 km

Mit der Straßenraumverträglichkeitsanalyse erfolgen systematische Analysen und Bewertungen der Konflikte in übergeordneten Straßen, die sich aus den Verursachern (v. a. Kfz-Verkehr) in den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten für die Betroffenen (u. a. Fuß- und Radverkehr, Anwohner) ergeben. Anhand eines Kriterienkatalogs und Bewertungsmaßstabs wurden rund 50 km Straßennetz bewertet, um spezifische Problempunkte zu identifizieren und Handlungsbedarfe aufzuzeigen. Hierbei wurden alle übergeordneten Straßenzüge mit mindestens einseitiger Bebauung und in gleichartige Abschnitte unterteilt¹.

Das Ergebnis zeigt eine überwiegend gute Situation: Mehr als ein Viertel der bewerteten Straßenzüge gilt als verträglich; zwei Drittel gelten als mindestens weitestgehend verträglich und weisen maximal kleine Mängel auf (wie z. B. Oberflächenschäden oder fehlendes Grün).

Vermehrte Mängel und Handlungsbedarfe bestehen an rund 15 % der bewerteten Straßenzüge, die sich über das Stadtgebiet verteilen, jedoch vermehrt an Radialstraßen in Richtung Innenstadt sowie in Stadtteilzentren auftreten (in der Karte rot gezeichnet). Hierbei zeigt sich die Trenn- bzw. Barrierewirkung einiger Hauptverkehrsstraßen vor allem für schwächere Verkehrsteilnehmende. Zu den ausschlaggebenden Mängeln zählen des Weiteren hohe Geschwindigkeitsniveaus, ungünstige Straßenraumproportionen, Mängel in der Fuß- und/oder Radverkehrsinfrastruktur und Beeinträchtigungen durch ruhenden Kfz-Verkehr.

¹ Die detaillierte Erläuterung der Methodik ist in den Teil A zur Bestandsanalyse zu finden.

Nachfolgend einige Erläuterungen zu den bedeutendsten Straßenzügen in Paderborn:

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße weist eine sehr hohe Verkehrsbelastung auf (≥ 20.000 Kfz/Tag), die sehr prägend ist und trotz der zahlreichen Querungsmöglichkeiten eine hohe Trennwirkung auslöst. Die Führung des Rad- und Fußverkehrs ist zuweilen uneindeutig. Die abschnittsweise vorhandenen Parkstände unterstreichen die Kfz-dominierte Gestaltung weiter.

Benhauser Straße

Im Abschnitt östlich des Berliner Rings dominiert der außerörtliche Charakter und ein dementsprechend höheres Geschwindigkeitsniveau (der Abschnitt befindet sich auch außerhalb der geschlossenen Ortschaft). Hinzu kommt, dass die Aufteilung des Straßenraums im gesamten Verlauf eher Kfz-geprägt ist, so dass die Straße eine gewisse Trennwirkung entfaltet. Der Zustand der Benhauser Straße ist als „schlecht“ zu bezeichnen. Die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr sind abschnittsweise eingeschränkt (z.B. nur einseitige Radverkehrsinfrastruktur).

Bielefelder Straße

Die Bielefelder Straße hat mit – je nach Abschnitt – ca. 12.000 bis 16.000 Kfz/Tag insgesamt eine (eher) hohe Verkehrsbelastung. Einige Abschnitte bilden Unfallhäufungsstrecken, so z.B. der Abschnitt südlich des Klosterweges bzw. im Bereich des Kasernengeländes für den Rad- und Fußverkehr oder auch der Abschnitt in Schloß Neuhaus (innerhalb der geschlossenen Ortschaft) als Kinder-Unfallhäufungsstrecke im Rad- und Fußverkehr beim Einbiegen/Abbiegen; auf Höhe Krugelweg existiert zudem ein Kinderunfallsschwerpunkt. Aufgrund der erschwerten Querungssituation, des hohen Geschwindigkeitsniveaus und der teils unzureichenden Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr erfolgt für den Abschnitt zwischen Kasernengelände und Husarenstraße eine Abwertung; in diesem Abschnitt sind zwischenzeitlich, d.h. nach Durchführung der Befahrungen und Bewertungen, Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt worden (Einrichtung einer Fußgänger-LSA sowie einer Protected Bike-Lane). In Schloß Neuhaus bedeuten Parkraum und Mobiliar (z.B. Außenrestaurants) abschnittsweise Einschränkungen für den Fuß- und Radverkehr.

Borchener Straße

Die Aufteilung des Straßenraumes ist durch Kfz-geprägte Proportionen gekennzeichnet; je weiter südlich man sich befindet, desto mehr verstärkt sich die Dominanz des Kfz-Verkehrs in der Straßenraumgestaltung (etwa ab Höhe des Knotens mit der Gisela- bzw. Breslauer Straße), desto geringer sind jedoch auch die Bedürfnisse der umliegenden Nutzungen sowie insbesondere des Fußverkehrs aufgrund des außerörtlichen Charakters. Nichtsdestotrotz weist der Abschnitt Frankfurter Weg bis Giselastraße eine unzureichende Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur auf (z.B. keine durchgängige Führung bzw. Netzlücken; Querung an LSA auf Höhe ‚Am Atlaswerk‘ nicht möglich, abschnittsweise gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr auf partiell zu schmalen Raum). Im Abschnitt südlich der Sighardstraße schränken parkende Fahrzeuge den Raum für den Fußverkehr ein; mittlerweile ist dieser Abschnitt sowie der weitere Verlauf Richtung Norden umgestaltet worden (Neugestaltung des Straßenraumes u.a. mit beidseitigen Schutzstreifen).

Detmolder Straße

Die Verkehrsbelastung schwankt je nach Abschnitt zwischen etwa 11.000 Kfz/Tag (Abschnitt Seskerbruch bis Steubenstraße) und 17.000 Kfz/Tag (Abschnitt direkt südlich Steubenstraße) und liegt damit in einem erhöhten Bereich.

In Marienloh (ca. 13.000-14.000 Kfz/Tag) schneidet der südliche Abschnitt etwas besser in der Bewertung ab als der nördliche Abschnitt, da im letztgenannten Abschnitt ein erhöhtes Konfliktpotenzial im Seitenraum zwischen parkenden Kfz, Radfahrenden und zu Fuß Gehenden besteht (zu schmale Wegebenen, keine Pufferzone zwischen Parkständen und Radweg).

Die südlichen Abschnitte der Detmolder Straße, d.h. der Bereich zwischen Seskerbruch und Wall, bilden allesamt Unfallhäufungsstrecken (Unfälle beim Ab-/Einbiegen) und sind infolge der hohen Verkehrsbelastung und einer Kfz-geprägten Straßenraumaufteilung durch eine hohe Trennwirkung gekennzeichnet. Querungsmöglichkeiten bestehen nahezu ausschließlich an den lichtsignalgeregelten Kreuzungen (dies betrifft nicht den Abschnitt Seskerbruch bis Steubenstraße). Der bauliche Zustand weist partiell Defizite auf (z.B. verblasste Roteinfärbung von Radfurten).

Driburger Straße

Der Verlauf der Driburger Straße ist durch die Abfolge unterschiedlich geprägter Straßenräume gekennzeichnet.

Im westlichsten Teil befindet sich der einzig beidseitige, dicht bebaute Abschnitt. Die Straßenraumaufteilung ist durch mehrere Fahrstreifen und durch die Aufweitung an den Knotenpunkten stark Kfz-geprägt. In Kombination mit einer Verkehrsbelastung von etwa 13.500 Kfz/Tag entfaltet die Straße eine recht hohe Trennwirkung.

Die sich nach Osten anschließenden Abschnitte (etwa bis zum Berliner Ring) sind hingegen nur vereinzelt angebaut mit i.d.R. wenig sensiblen Nutzungen. Mit Ausnahme der fehlenden Querungsmöglichkeiten sind hier keine ausgeprägten Defizite festzustellen.

Der östlichste Abschnitt (Auf der Lieth bis George-Marshall-Ring) liegt außerhalb der geschlossenen Ortschaft und weist bisher nur vereinzelt direkt angrenzende Liegenschaften auf. Er ist derzeit (noch) durch ein hohes Geschwindigkeitsniveau, ungünstige bzw. stark Kfz-geprägte Straßenraumproportionen und fehlende Rad-/Fußwege gekennzeichnet. Im Zuge der baulichen Entwicklung südlich der Straße sollten Aufwertungsmaßnahmen für den Straßenraum mitgedacht werden (Querungsmöglichkeiten, Fuß- und Radwegeverbindungen).

Dubelohstraße

Die Dubelohstraße ist überwiegend durch eine lockere und/oder nur einseitige Bebauung gekennzeichnet. Die straßenbegleitenden Bäume tragen zu einer positiven Raumgliederung bei, führen jedoch abschnittsweise zu Engstellen für den Fuß- und Radverkehr; i.d.R. müssen sich Radfahrende und zu Fuß Gehende einen zu schmalen Seitenraum teilen. Der gesamte Abschnitt südlich der Hatzfelder Straße weist auf der Ostseite zwar einen Seitenraum auf; dieser ist jedoch dem Radverkehr vorbehalten (für eine gemeinsame Führung ist die Breite nicht ausreichend), so dass rein rechtlich kein Fußweg besteht mit der Folge eines erhöhten Konfliktpotenzials. Abschnittsweise besteht eine uneindeutige Führung des Radverkehrs (z.B. in Form einer wechselnden

Benutzungspflicht). Durch fehlende Querungsmöglichkeiten erfolgt eine Abwertung des Abschnittes zwischen Schattenweg und Kaiser-Heinrich-Straße.

Elsener Straße

Die Elsener Straße weist eine nicht unerhebliche Verkehrsbelastung auf (ca. 13.000 Kfz/Tag). Die Radverkehrsführung ist insbesondere stadteinwärts verbesserungsbedürftig (unübersichtliche Führung, mal im Seitenraum / mal auf der Fahrbahn), Durch die Längsparkstände wird die eher Kfz-geprägte Straßenraumaufteilung zusätzlich betont, und es existiert partiell ein erhöhtes Konfliktpotenzial (z.B. kein markierter Sicherheitstrennstreifen zwischen Parkständen und Schutzstreifen auf der Nordseite).

Fürstenallee

Die Fürstenallee ist in ihrer Gestaltung insgesamt als verträglich einzustufen. Einzelnen Mängeln (fehlende Querungsmöglichkeiten, Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bei erhöhter Verkehrsbelastung) stehen zahlreiche positive Gestaltungsansätze (Alleecharakter, abschnittsweise parkende Fahrzeuge am Straßenrand mit geschwindigkeitsdämpfender Wirkung, ausgeglichene Raumproportionen, ausreichend breite Gehwege) entgegen.

Hatzfelder Straße

Die Hatzfelder Straße weist je nach Abschnitt eine unterschiedliche Bewertung auf, wobei die Radverkehrsführung in allen Bereichen Defizite aufweist (Netzlücken).

Der westlichste Abschnitt (zwischen Bielefelder Straße und Josef-Temme-Weg) ist durch eine Mischnutzung mit Geschäftsbesatz geprägt; für dieses Umfeld sind die Breiten des Gehweges jedoch als zu schmal zu bezeichnen. Hinzu kommt, dass Radfahrende z.T. zusätzlich auf den ohnehin zu gering bemessenen Gehweg ausweichen. Die markierten Längsparkstände sind zu schmal dimensioniert; Fahrzeuge ragen i.d.R. über den markierten Breitstrich hinaus. Die Situation ist auch unter Hinzuziehung weiterer Aspekte (kein Grün im Straßenraum, baulicher Zustand) insgesamt als nicht verträglich zu bezeichnen. Positiv ist die (zumindest zu bestimmten Tageszeiten) reduzierte Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h anzuführen.

Entlang des Waldfriedhofs (Abschnitt zwischen Josef-Temme-Weg und Dubelohstraße) dominiert weiterhin das durchgängig beidseitige Parken auf z.T. zu schmal bemessenen Längsparkständen das Erscheinungsbild und trägt zu einer gewissen Monotonie und Geradlinigkeit des Straßenraumes bei.

Im weiteren Verlauf Richtung Osten (Abschnitt östlich der Dubelohstraße) verbessert sich die Verträglichkeit. Hier tragen insbesondere die Straßenbäume zu einer positiven Raumcharakteristik bei und die Verkehrsbelastung sinkt unter 3.000 Kfz/Tag.

Innerer Ring

Der Innere Ring ist erwartungsgemäß durch hohe Verkehrsbelastungen geprägt. Diese liegen zwischen etwa 14.000 Kfz/Tag (Liberiberg) und 27.000 Kfz/Tag (Paderwall). In Kombination mit Kfz-geprägten Raumproportionen entfaltet er dementsprechend eine hohe Trennwirkung. Die

Parkstände in einigen Abschnitten verstärken diesen Effekt zusätzlich. Gesicherte Querungsmöglichkeiten sind für den Fußverkehr zwar an vielen Stellen vorhanden; nichtsdestotrotz ist deren Anzahl in manchen Abschnitten aufgrund des hohen Querungsbedarfs ausbaufähig (z.B. Liboriberg). Dies gilt insofern auch für den Radverkehr, da eine Radverkehrsinfrastruktur i.d.R. nur auf einer Seite vorhanden ist.

Zwischenzeitlich wurde ein Abschnitt partiell umgestaltet. So gibt es im Abschnitt Le-Mans-Wall / Liboriberg nun für den Radverkehr zusätzlich zum Zweirichtungsradweg einen Radfahrstreifen in Fahrtrichtung Osten.

Neuhäuser Straße

Mit 23.500 Kfz/Tag weist die Neuhäuser Straße eine der höchsten Verkehrsbelastungen im Stadtgebiet auf. Mit i.d.R. vier Fahrstreifen (abschnittsweise zuzüglich weiterer Abbiegefahrstreifen und/oder Parkständen) ist der Straßenraum sehr einseitig auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet und entfaltet dadurch eine sehr hohe Trennwirkung. Dieser Eindruck wird durch weitere Gestaltungsaspekte (nur vereinzelt Straßenbäume, limitiertes Angebot an gesicherten Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr, fehlende Radverkehrsinfrastruktur) verstärkt.

Residenzstraße

Die Residenzstraße weist eine nicht unerhebliche Verkehrsbelastung auf (ca. 13.000-13.500 Kfz/Tag). Der südliche Abschnitt ist durch eine räumliche Enge geprägt, die abschnittsweise zu Lasten des Fußverkehrs geht (Engstellen an Hauszugängen/-ecken und sonstigem Straßenmobiliar wie z.B. Verkehrszeichen). Der Radverkehr wird bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf der Straße geführt. Für Fußgänger bestehen gesicherte Querungsmöglichkeiten lediglich am Knoten Münsterstraße/Verner Straße sowie an der Schlosskreuzung.

Der nördliche Abschnitt (etwa nördlich Schlosskreuzung) schneidet in Bezug auf die Verträglichkeit besser ab. Auch wenn hier die Straße ebenfalls eine gewisse Trennwirkung entfaltet, die u.a. aus den Parkständen resultiert, existieren für den Fuß- und Radverkehr bessere Rahmenbedingungen.

Die straßenbegleitende Bepflanzung beeinflusst die Raumwahrnehmung in beiden Abschnitten positiv.

Schloßstraße

Die Schloßstraße weist Mängel in Bezug auf die Querungssituation für zu Fuß Gehende auf (lediglich an den Knotenpunkten gesicherte Querungsmöglichkeiten). Zudem bestehen Netzlücken im Radverkehr. Die z.T. gemeinsame Führung von Fuß- und Radverkehr im Seitenraum führt zu einem erhöhten Konfliktpotenzial.

Von-Ketteler-Straße

Die Verkehrsbelastung auf der Von-Ketteler-Straße ist mit ca. 12.000 Kfz/Tag nicht unerheblich. Beidseitig sind Radwege im Seitenraum vorhanden, die jedoch aufgrund der teilweise räumlichen Enge im Seitenraum zu einem erhöhten Konfliktpotenzial mit dem Fußverkehr führen. Die Raumcharakteristik wird sowohl durch positive Aspekte (Begrünung im Straßenraum) als auch durch

negative Aspekte (oftmals eingeschränkte Sichtdreiecke durch parkende Kfz) beeinflusst. Die Von-Ketteler-Straße bildet eine Unfallhäufungsstrecke bzw. einen Kinderunfallsschwerpunkt an den Einfahrten.

Warburger Straße

Die Warburger Straße weist im nördlichen Abschnitt für alle Verkehrsarten gute Rahmenbedingungen auf. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn mittels beidseitiger Schutzstreifen geführt, die eine Pufferzone zu den Parkständen aufweisen (baulich-gestalterisch bzw. Sicherheitstrennstreifen). Die Dominanz des ruhenden Kfz-Verkehrs wird durch die Begrünung im Straßenraum etwas geschmälert.

Der südliche Abschnitt (ab Höhe Universität) ist hingegen durch eine Kfz-orientierte Raumaufteilung gekennzeichnet und entfaltet – in Kombination mit der zunehmenden Verkehrsbelastung – eine Trennwirkung. Im Radverkehr besteht eine Netzlücke.

Ortsteil Benhausen

Die Kfz-Verkehrsbelastungen liegen mit etwa 5.500 Kfz/Tag (östlicher Abschnitt der Eggestraße) bis etwa 8.000 Kfz/Tag (Im Knick) im eher niedrigen Bereich. Zahlreiche Elemente wirken sich förderlich auf die Raumcharakteristik der Eggestraße aus (weiche Separation zwischen Fahrbahn und Seitenraum im westlichen Abschnitt, straßenbegleitende Begrünung). Eine separate Radverkehrsinfrastruktur existiert entlang der Hauptstraßen in Benhausen nicht. Gesicherte Querungsmöglichkeiten existieren nur in einigen Abschnitten.

Ortsteil Dahl

Mit < 5.000 Kfz/Tag liegen die Kfz-Verkehrsbelastungen auf allen Straßen im niedrigen Bereich. Die Aufteilung der Straßenräume ist i.d.R. durch Kfz-geprägte Proportionen gekennzeichnet (breite Fahrbahn, enge Seitenräume); abschnittsweise sind die verbleibenden Gehwegbreiten nicht oder kaum nutzbar (Am Stadtberg, Im Sudahl). Eine separate Radverkehrsinfrastruktur existiert entlang der Hauptstraßen in Dahl – mit Ausnahme des gemeinsamen Geh-/Radweges entlang der Straße „Am Stadtberg“ zwischen Bergsohle und Tiefer Weg – nicht.

Ortsteil Neuenbeken

Die Straßenabschnitte in Neuenbeken sind verträglich oder weitestgehend verträglich einzustufen. Die Verkehrsbelastung liegt eher im niedrigen Bereich (max. 6.000 Kfz/Tag). Die in weiten Teilen vorhandene straßenbegleitende Begrünung wirkt sich positiv auf die Raumcharakteristik aus. Für den Fußverkehr bestehen nur abschnittsweise gesicherte Querungsmöglichkeiten. Im Radverkehr bestehen Netzlücken.

Ortsteil Sande

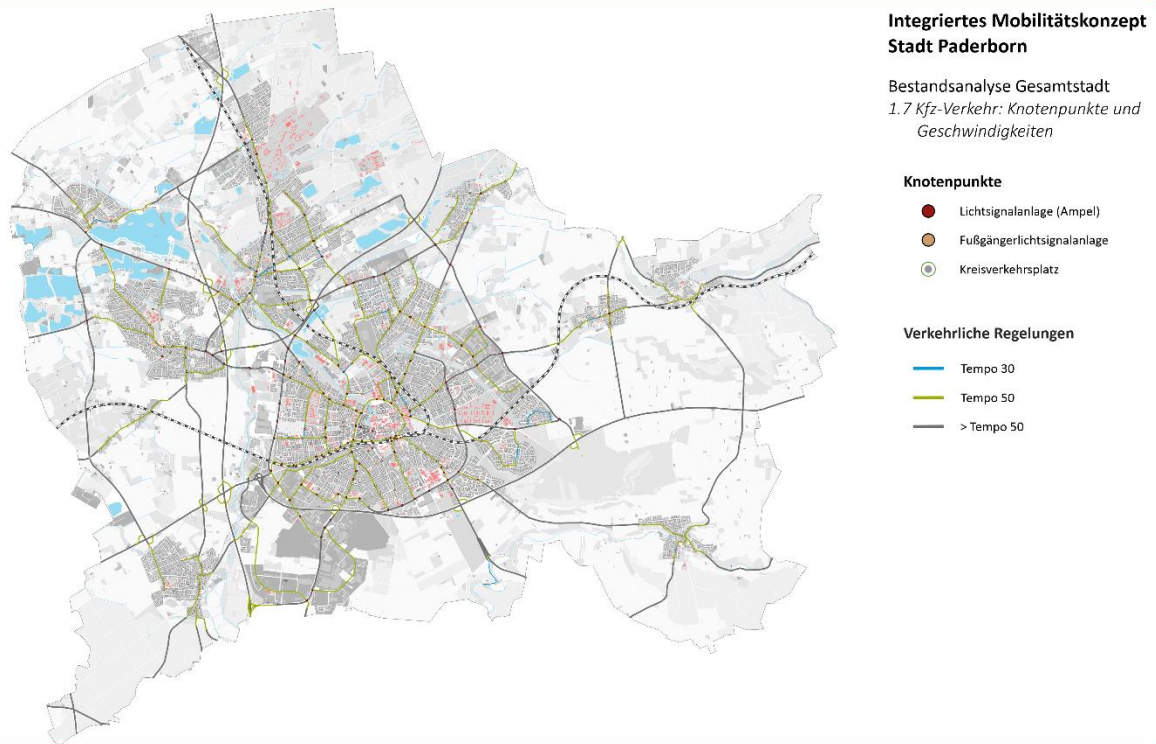
Die Straßenabschnitte in Sande sind i.d.R. verträglich oder weitestgehend verträglich einzustufen; lediglich im Bereich des Ortszentrums ergibt sich durch die erhöhte Nutzungsdichte (und die daraus resultierenden Anforderungen und Auswirkungen wie z.B. Querungsbedarf und Frequentierung) in Kombination mit einer eher Kfz-geprägten Straßenraumgestaltung (Raumproportionen,

überwiegend asphaltierte Gehwege, begrenzte Anzahl an gesicherten Querungsmöglichkeiten) einer eingeschränkten Verträglichkeit. Die Verkehrsbelastungen liegen eher im niedrigen Bereich (max. etwa 6.200 Kfz/Tag im Bereich des Ortszentrums). Die Radverkehrsanlagen sind weitestgehend vorhanden, zum Teil jedoch mit Defiziten behaftet (z.B. wechselnde Führungsform, abschnittsweise knapp bemessene Breite).

Ortsteil Wewer

Mit max. etwa 5.500 Kfz/Tag liegen die Kfz-Verkehrsbelastungen auf den untersuchten Straßenabschnitten im niedrigen Bereich. Eine separate Radverkehrsinfrastruktur existiert entlang der Hauptstraßen in Wewer – mit Ausnahme des Abschnitts des Alten Hellwegs südlich der Straße „Lanfert“ – nicht. Insbesondere im südlichen Abschnitt bestehen teilweise recht knapp bemessene Gehwege; in Zusammenspiel mit der geradlinigen Führung der Straße, der gleichbleibenden Breite der Fahrbahn und einer Kfz-geprägten Straßenraumgestaltung (Raumproportionen, überwiegend asphaltierte Gehwege) ergibt sich eine erhöhte Trennwirkung, so dass gegenüber den anderen betrachteten Abschnitten eine Abwertung erfolgte. Weite Teile des Alten Hellwegs (mittlerer und nördlicher Abschnitt) sind zwischenzeitlich neugebaut worden (u.a. Bau einer Querungshilfe direkt östlich Einmündung der Kleestraße); gerade durch die Gestaltung der Gehwege in Pflasterbauweise (statt Asphalt) ergibt sich ein wesentlich positiverer Raumeindruck.

1.7 Kfz-Verkehr: Knotenpunkte und Geschwindigkeiten



Planersocietät



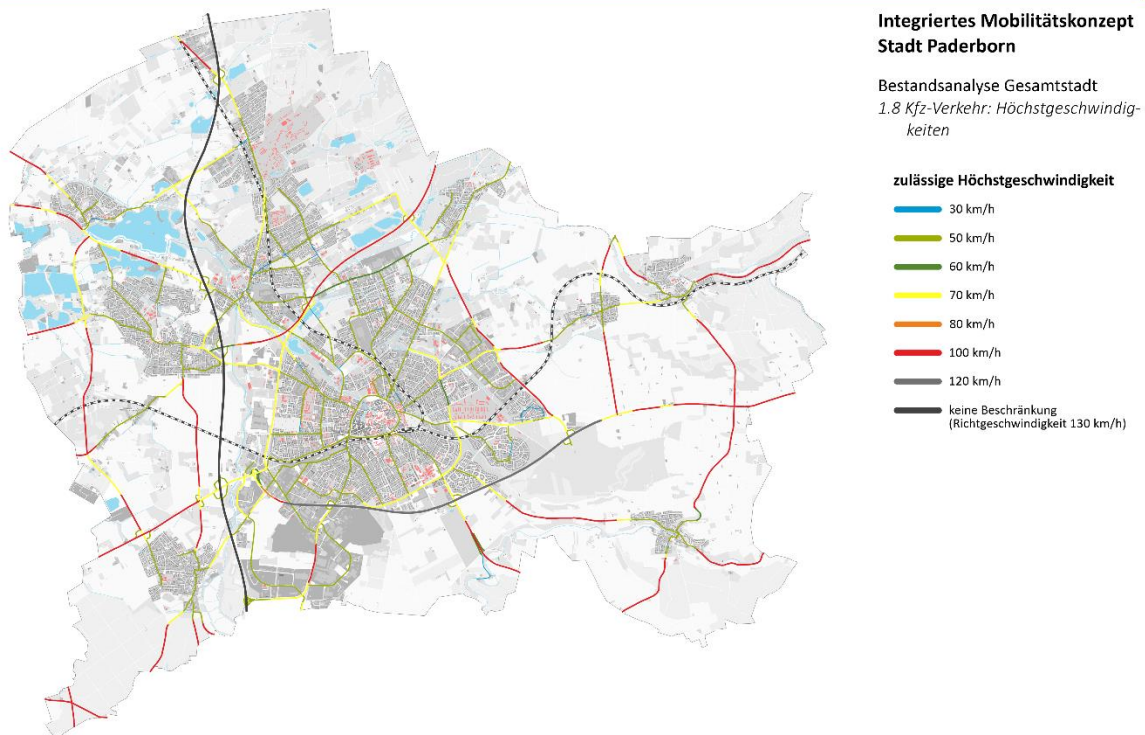
Maßstab:
1:1000

0 1,5 3 km

Das Straßennetz orientiert sich stringent an den Siedlungsstrukturen und der jeweiligen Klassifizierung und entspricht damit weitestgehend den jeweiligen verkehrlichen Anforderungen (s. Karte 1.3). Die Geschwindigkeitsanordnungen entsprechen im Wesentlichen der jeweiligen Straßenfunktion. Innerhalb der bebauten Gebiete – zum Beispiel innerhalb der Stadtteile – können die heute mit Tempo 50 ausgewiesenen Abschnitte jedoch teilweise als zu hoch eingestuft werden. Die Erschließungsstraßen in Wohngebieten sind als Tempo 30-Zonen gestaltet, verfügen jedoch nur zum Teil über geschwindigkeitsdämpfende Elemente (z. B. in Form von Baumscheiben). Zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche mit entsprechender Gestaltung und einer guten Durchlässigkeit von Sackgassen für den Rad- und Fußverkehr – sowohl innerhalb von Wohngebieten als auch zu Verbindungen in Grünbereiche – ergänzen das Straßennetz.

Die Knotenpunkte, bei denen die Mehrzahl der Arme eine Geschwindigkeit von mindestens Tempo 50 aufweist, sind sehr häufig als große Kreuzungsanlagen mit bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen ausgestaltet. Hierdurch ergeben sich Abfolgen von Lichtsignalanlagen in kurzen Abständen, die die Verkehrsabwicklung negativ beeinflussen können. Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte verfügen häufig über Fußgängerlichtsignalanlagen mit einer nötigen Anforderung zur Freigabe durch zu Fuß Gehende.

1.8 Kfz-Verkehr: Zulässige Höchstgeschwindigkeiten



Das Straßennetz in Paderborn weist eine differenzierte Geschwindigkeitsanordnung auf und wird damit der jeweiligen Straßenfunktion weitestgehend gerecht. Auf den Hauptverkehrsstraßen steht überwiegend ein guter Verkehrsfluss im Vordergrund. Folglich gilt dort überwiegend eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. Außerhalb geschlossener Ortschaft bzw. auf den Bundesstraßen und der A33 ist eine entsprechend höhere Geschwindigkeit zulässig.

Mit der innerhalb geschlossener Ortschaft hauptsächlichen Anordnung von Tempo 50 kann dieses Geschwindigkeitsniveau jedoch teilweise als zu hoch eingestuft werden. So üben einige städtische Hauptverkehrsstraßen mit hoher Nutzungsvielfalt, wie z. B. die Hatzfelder Straße in Schloß Neuhaus besondere Funktionen (also über die rein verkehrliche Funktion hinaus) aus, bei denen eine geringere Geschwindigkeit als angemessen gilt. Die Innenstadt verfügt über angemessene und abgestufte Geschwindigkeitsanordnungen (s. Karte 2.3).

Die (partielle) Änderung in der Höchstgeschwindigkeitsregelung kann eine von vielen Maßnahmen sein, die einen Einfluss auf die Themenfelder Verkehrssicherheit, Straßenraumverträglichkeit sowie auf Luft- und Lärmbelastungen ausüben. Somit können die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten als potenzielles Handlungsfeld für den weiteren IMOK-Prozess betrachtet werden.

1.9 Radverkehr: Radverkehrsnetz



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.9.1 Radverkehrsnetz

Fahrradrouten

- Hauptroute (Stadt Paderborn)
- Nebenroute (Stadt Paderborn)
- Haupttradroute (NRW-Netz)

Radabstellanlagen

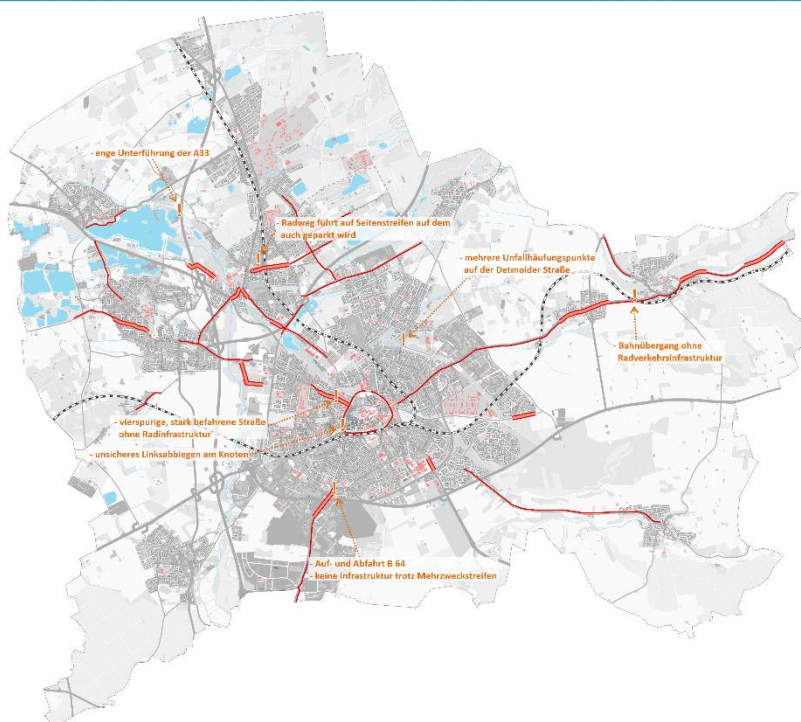
- Radabstellanlage



Planersocietät



Stand: Januar 2019
0 1,5 3 km



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.9.2 Radverkehr Netzlücken

Netzlücken

- beidseitig
- einseitig

Quelle: Stadt Paderborn, sowie eigene Befahrungen

besonders defizitäre Stellen

- ! besondere Gefahrenstelle (s. Erläuterung)



Planersocietät



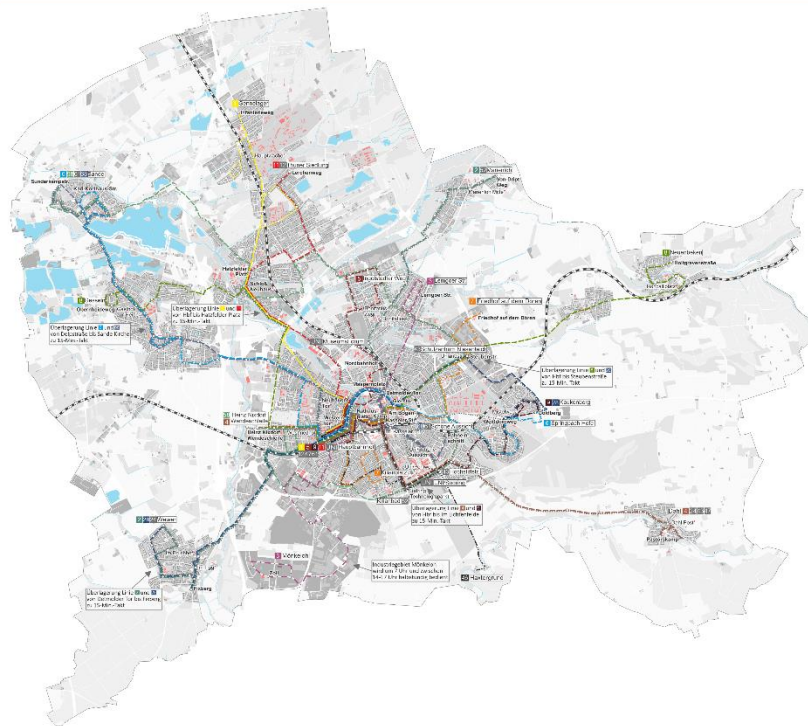
Stand: Januar 2019
0 1,5 3 km

Das Radverkehrsnetz in Paderborn ergibt sich vor allem durch die Ausweisung von Haupt- und Nebenrouten vorwiegend für den Alltagsverkehr, die sternenförmig aus allen Stadtteilen auf den Inneren Ring zulaufen. Diese verbinden alle wesentlichen Quellen und Ziele im Stadtgebiet. Die acht Hauptrouten verlaufen überwiegend entlang der Hauptverkehrsstraßen und weisen eine Gesamtlänge von etwa 51 km auf; die neun Nebenrouten bieten Alternativen zu den Hauptverkehrsstraßen mit einer Gesamtlänge von etwa 63 km. Darüber hinaus umfasst das NRW-Netz auf dem Stadtgebiet eine Länge von fast 250 km und bildet Verbindungen zwischen den Siedlungsräumen sowie im Stadt-Umland-Verkehr. Die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur weist unterschiedliche Qualitäten mit stellenweise ein- bzw. beidseitigen Netzlücken und Führungsformen auf, die jedoch im Streckenverlauf häufig variieren und teilweise widersprüchlich bzw. uneindeutig sind.

Positiv ist, dass die kompakte Struktur der Kernstadt das Radfahren begünstigt, der Innere Ring in beiden Richtungen befahrbar ist und zahlreiche Radabstellanlagen (mit unterschiedlichen Qualitäten) vorhanden sind. Rund 45 % der Einbahnstraßen in der Kernstadt sind für den Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet; in Elsen sind es zwei von fünf, in Schloß Neuhaus drei von acht Einbahnstraßen. Dieser Umstand erschwert die Einrichtung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes. Die Fußgängerzone ist in der Innenstadt in großen Teilen für den Radverkehr ganztägig und in den Haupteinkaufslagen zwischen 20–9 Uhr freigegeben.

Einige defizitäre Stellen bergen durch die fehlende Radinfrastruktur und ein hohes Kfz-Verkehrsaufkommen Verkehrssicherheitsprobleme. Die Verbindung zwischen Innenstadt und Universität ist durch die Steigung und das „Nadelöhr“ Kasseler Tor wenig radverkehrsfreundlich. Besonders in Schloß Neuhaus gibt es Beeinträchtigungen des Schülerradverkehrs in engen Straßenabschnitten.

1.10 ÖPNV: Liniennetz und Taktung (Stadtbusverkehr)



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.10 Stadtbus: Liniennetz und Taktung

Taktung

- 15 Minuten-Takt (Uni-Linie, verkehrt nur in der Vorlesungszeit)
- 30 Minuten-Takt
- 60 Minuten-Takt
- Nebenlinie
- * — Anruf-Linien-Fahrt

Bezeichnung

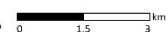
- Haltestelle Liniennummer und -ziel
- Westertor Bushaltestelle als Endpunkt einer Linie oder mit zentraler Umstiegsmöglichkeit
- Haltestelle mit Bezeichnung zur Orientierung
- * Haltestelle mit Fahrkartenautomat



Planersocietät



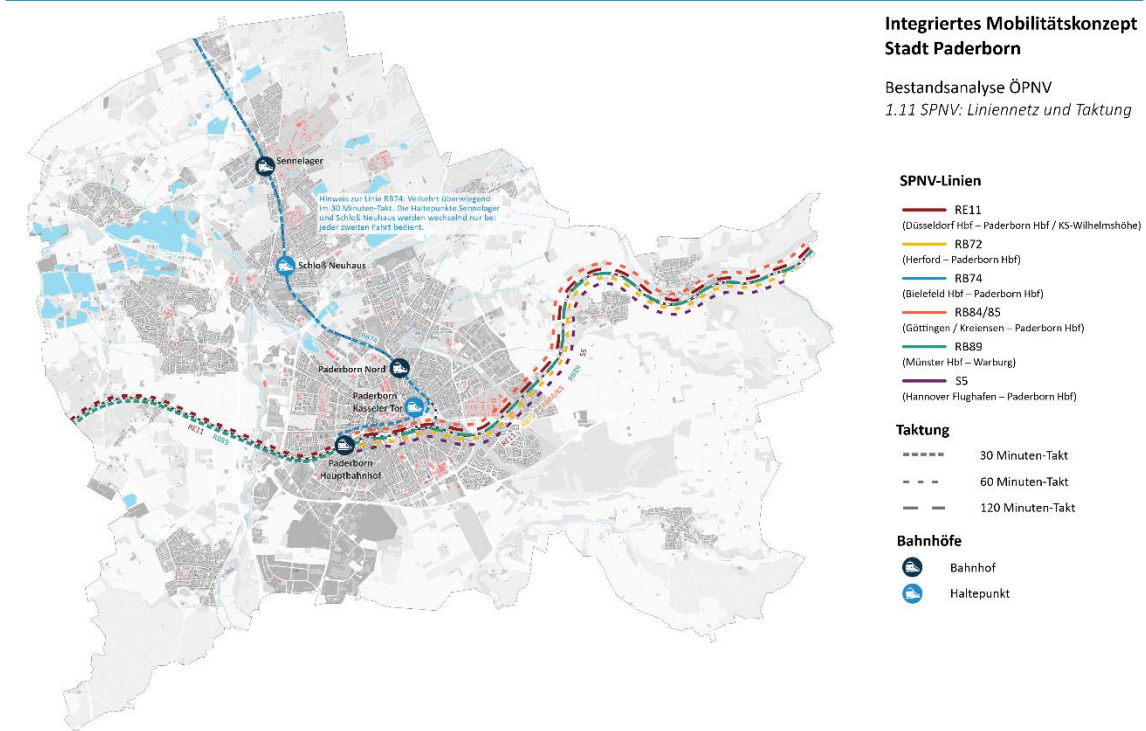
Stand: Januar 2019



Der Busverkehr in Paderborn setzt sich aus dem Stadtbusangebot des Padersprinters und dem Regionalbusangebot zusammen. Der Padersprinter verkehrt mit ausgedehnten Betriebszeiten auf 13 Hauptlinien tagsüber in einem 30'-Taktschema. Durch eine Liniendoppelung auf Hauptachsen wird effektiv ein 15'-Takt in der Innenstadt erzielt; am Westertor ist die zentrale Haltestelle eingerichtet, die von den meisten Linien bedient wird. Einige Buslinien durchqueren die Fußgängerzone mit den Haltestellen Rathausplatz und Kamp. Ergänzend verkehren weitere Nebenlinien, Anruf-Linien-Fahrten sowie die UNI-Linie in der Vorlesungszeit im 15'-Takt. Ein dichtes Netz an Regionalbuslinien mit einem in der Regel stündlichen Takt ergänzt den städtischen Busverkehr. Nachtbuslinien werden sowohl im Stadtgebiet als auch Stadtgrenzen überschreitend angeboten. Im Nachtbusverkehr des Padersprinter verkehren ausgehend von der Haltestelle Westertor acht Linien mit je zwei Fahrten.

Eine übersichtliche Tarif-/Ticketstruktur, die sich in die Preisstufen Innenbereich bzw. Außenbereich und das gesamte Stadtgebiet gliedern, trägt zur Attraktivität bei. Die Ausstattungsmerkmale an den Haltestellen variieren sehr stark; neben den zentralen Haltestellen in der Innenstadt verfügt jeweils eine Haltestelle in den Stadtteilen über einen Fahrkartenautomaten. Jedoch werden zukünftig noch zahlreiche Haltestellen barrierefrei ausgebaut werden müssen. Bis zum Jahr 2020 sollen 59 % der Haltestellen barrierefrei ausgebaut sein; oftmals nicht barrierefrei ausgebaut sind die Bushaltestellen in den Stadtteilen, in der Stadtheide und in der Südstadt. Positiv ist der Einsatz von modernen Niederflurfahrzeugen mit ausklappbaren Rampen, die teilweise über große Mehrzweckbereiche verfügen.

1.11 ÖPNV: Liniennetz und Taktung (SPNV)



Planersocietät



Stand
Januar 2018

0 1,5 3 km

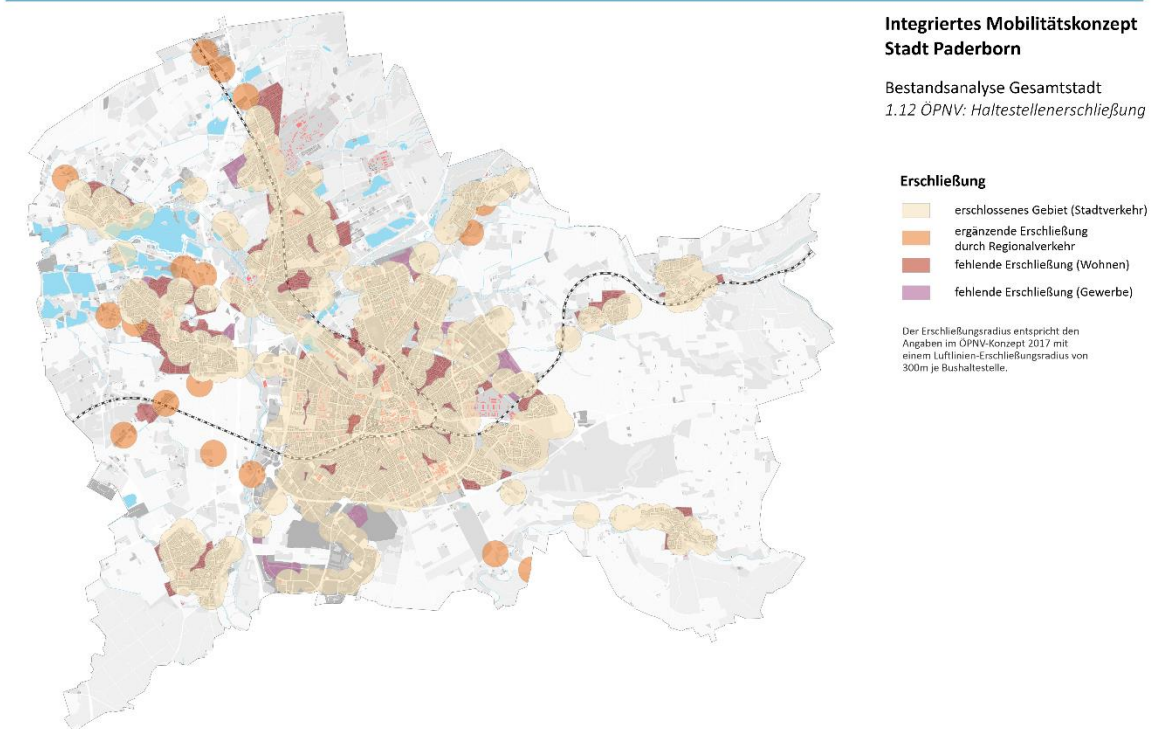
Die Stadt Paderborn ist über mehrere SPNV-Linien sehr gut im Bahnverkehr mit der Region verknüpft. Wesentlich ist die Bahnstrecke Hamm–Warburg in Ost-West-Richtung, die durch die Nebenbahnstrecke nach Bielefeld in Richtung Norden ergänzt wird. Der Hauptbahnhof Paderborn ist zumeist Start- bzw. Endhaltestelle der meisten Verbindungen. Die Betriebszeiten gelten als angemessen. Grundsätzlich verkehren die Linien in einem 60'-Takt an allen Tagen; die Linie RB74 in Richtung Bielefeld sowie die Linie RB89 in Richtung Münster verkehren werktags in der Regel im 30'-Takt. Besonders ist, dass die Stationen Sennelager und Schloß Neuhaus alternierend nur bei jeder zweiten Fahrt bedient werden, um einen 30'-Takt zu ermöglichen. Mit schrittweiser Einführung des Rhein-Ruhr-Express (RRX) ist Paderborn über die Linie RE11 von Düsseldorf nach Kassel Teil des RRX-Systems mit einem stündlichen Angebot in Richtung Westen und einem zweistündlichen Angebot in Richtung Osten. Im Zielzustand soll die Verbindung als Linie 2 bis Aachen führen.

Der Ausbauzustand und die Ausstattungsmerkmale der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sind unterschiedlich. Es gibt barrierefreie Zuwegungen zu allen Stationen, aber teilweise ist kein niveaugleicher Einstieg möglich. Der Haltepunkt Kassel Tor wurde kürzlich barrierefrei umgebaut. Der Neubau des Hauptbahnhofs wird zeitnah begonnen, so dass auch die Gleise 4 und 5 einen Aufzug erhalten.

Bislang existieren keine ausgeschilderten Angebote an Park-and-Ride (P+R) bzw. Bike-and-Ride (B+R). Fahrradabstellplätze mit teilweise einer Überdachung sind an allen Stationen vorhanden. Es bestehen schlechte Verknüpfungen zwischen Bus und Bahn in Schloß Neuhaus und Sennelager.

Die vereinzelt Fernverkehrsverbindungen werden durch das Fernbusangebot (v. a. Flixbus) mit derzeit drei Haltestellen (Hbf, Maspelnplatz, Autohof Mönkeloh) und vielen Verbindungen ergänzt.

1.12 ÖPNV: Haltestellenerschließung

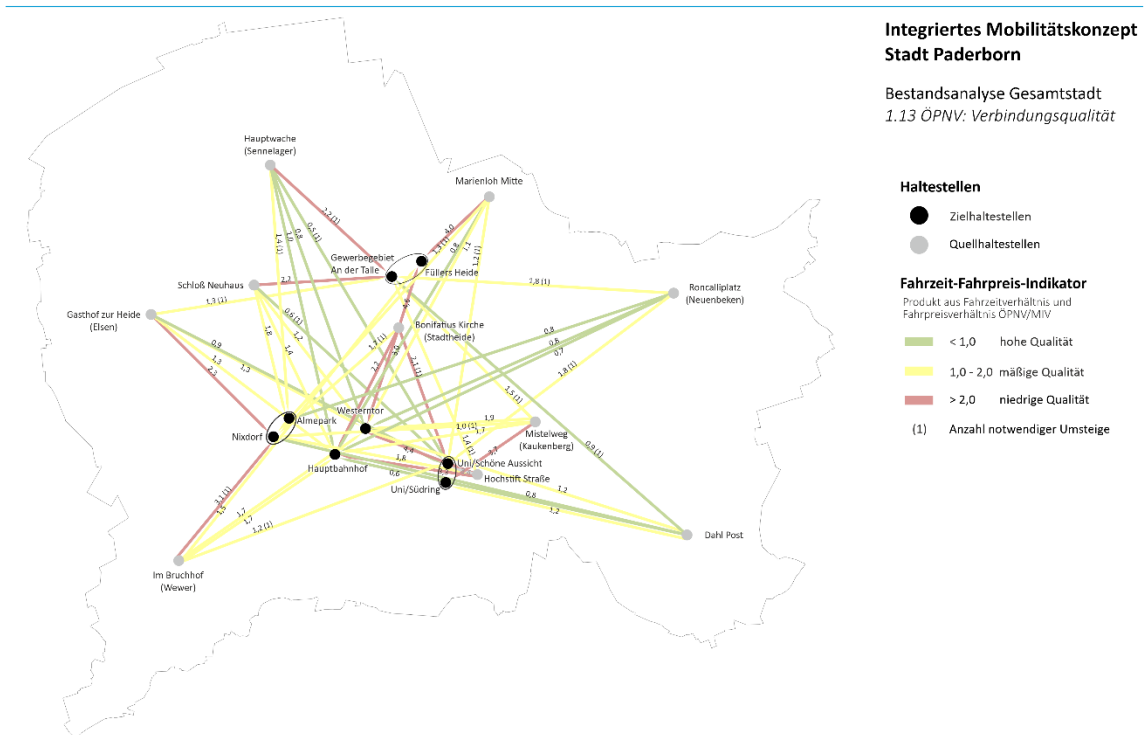


Die Erschließung durch den Busverkehr bemisst sich am Luftlinienradius von 300 m je Haltestelle für den Busverkehr. Die Siedlungsbereiche in Paderborn sind überwiegend gut durch den Busverkehr erschlossen. Die Linien des Stadtbusverkehrs decken weite Bereiche des Stadtgebiets ab und eine ergänzende Erschließung durch den Regionalbusverkehr erfolgt an den Siedlungsrändern. Vielfach überlagern sich zwei Radien unterschiedlicher Buslinien; stellenweise sind kleine Lücken in der Erschließung – meist zwischen zwei Achsen – feststellbar. Ebenso sind die ÖV-affinen Infrastruktureinrichtungen sowie die großen Arbeitsplatzstandorte überwiegend gut erschlossen.

Größere Erschließungsdefizite in Wohngebieten liegen u. a. in der Kernstadt (Bereiche Dörener Weg und Imadstraße), in Sennelager (Bereich Infanterieweg), in Schloß Neuhaus (Bereiche Ernst-Reuter-Straße und Westphalenweg), in Elsen (Bereiche Mühlenteichstraße, südlich Gesselter Straße und westlich Wewerstraße) sowie in Benhausen vor. Es zeigen sich auch Defizite in nur von Regionalbussen erschlossenen Bereichen wie Elsen Bahnhof, Nesthausen (nördlich von Elsen) sowie im Gewerbegebiet nördlich von Sennelager. Durch den Linienverlauf des Regionalbusses hat der Bereich Elsen Bahnhof trotz der Nähe keine direkte Busanbindung zum Elsener Zentrum.

Hinzu kommen Bereiche, die zwar im Einzugsbereich von Haltestellen liegen, bei denen aber nur eine seltene Bedienung erfolgt. Dies ist in Sennelager im Bereich Gartenstadt der Fall (Bedienung nur im Schulverkehr) und in Schloß Neuhaus im Bereich Husarenstraße / Am Krebsbach, wo die Haltestelle Albert-Schweitzer-Straße nur am Tagesrand bei einem veränderten Linienverlauf bedient wird. Das Neubaugebiet Springbach Höfe wurde bereits frühzeitig während der baulichen Entwicklung durch die Linie 6 mit drei neuen Haltestellen erschlossen.

1.13 ÖPNV: Verbindungsqualität



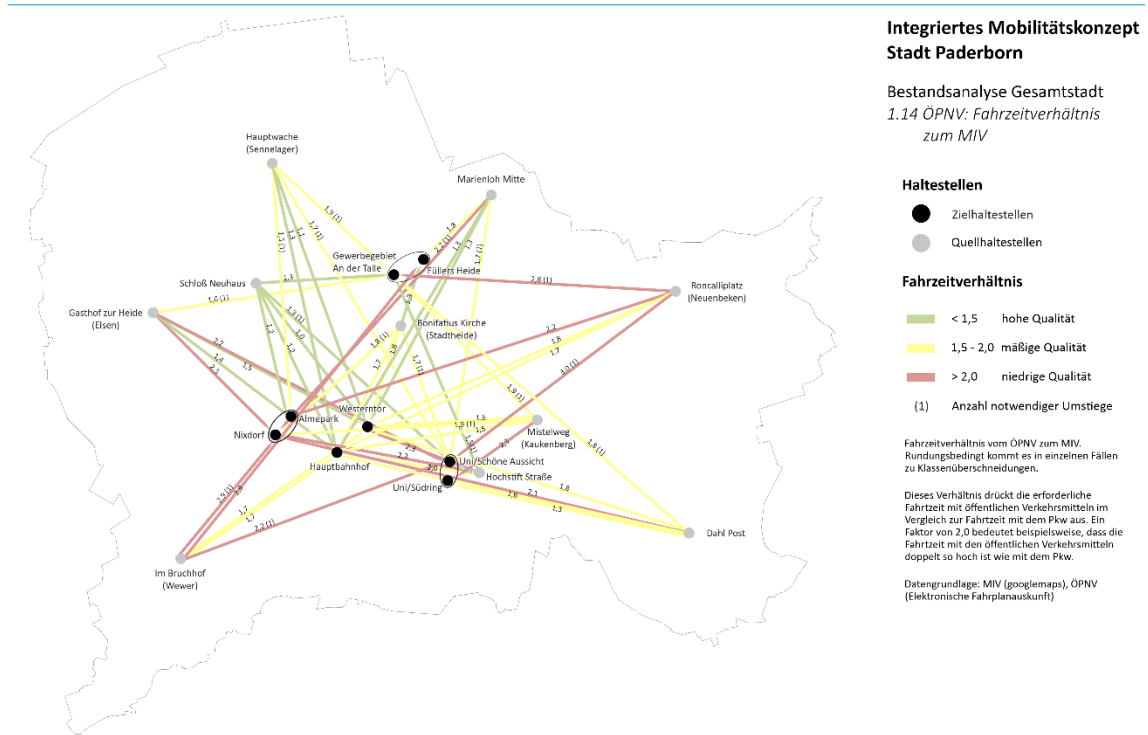
Um die Verbindungsqualität des ÖPNV zu ermitteln, wurden Vergleiche auf 50 Relationen von zehn Quellorten zu jeweils fünf Zielorten im Stadtgebiet zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Pkw durchgeführt. Die Quellorte gehen von den Stadtteilen sowie von drei Bereichen in der Kernstadt aus. Als Zielorte gelten die wichtigen Ziele Westerntor, Hauptbahnhof, Universität sowie die großen Arbeitsplatzstandorte Industriepark Alme (Nixdorf) und das Gewerbegebiet An der Talle.

In die Berechnung der Verbindungsqualität fließen die Fahrzeit und die tatsächlichen Fahrkosten zu gleichen Teilen ein. Der Pkw-Fahrpreis bemisst sich an den Vollkosten pro Kilometer eines durchschnittlichen Pkw²; für den Bus wird der Bartarif des Padersprinter zugrunde gelegt. Zu- und Abgangszeiten werden nicht berücksichtigt.

Im Gesamtbild wird eine überwiegend mäßige bis hohe Verbindungsqualität des ÖPNV mit einem durchschnittlichen Wert von 1,8 über alle Verbindungen erreicht. Insbesondere auf längeren Fahrstrecken fallen die Bewertungen besser aus, da sich hierbei die entfernungsunabhängige Preisstufe im Busverkehr bemerkbar macht und der Fahrpreis auf kurzen Strecken vergleichsweise stark ins Gewicht fällt. Die Ziele Westerntor und Hauptbahnhof profitieren durch die Vielzahl an Busverbindungen. Dahingegen fallen die Verbindungen zum Gewerbegebiet An der Talle im Vergleich am schlechtesten aus. Die von der Kernstadt (Stadtheide, Kaukenberg, Hochstiftstraße) ausgehenden Relationen weisen tendenziell niedrige Qualitäten durch die kurzen Strecken auf und bieten daher gute Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrrads.

2 VW Golf 1.5 TSI auf Basis des ADAC-Vollkostenrechner, Stand: 2019/2020

1.14 ÖPNV/Kfz: Fahrzeitverhältnis

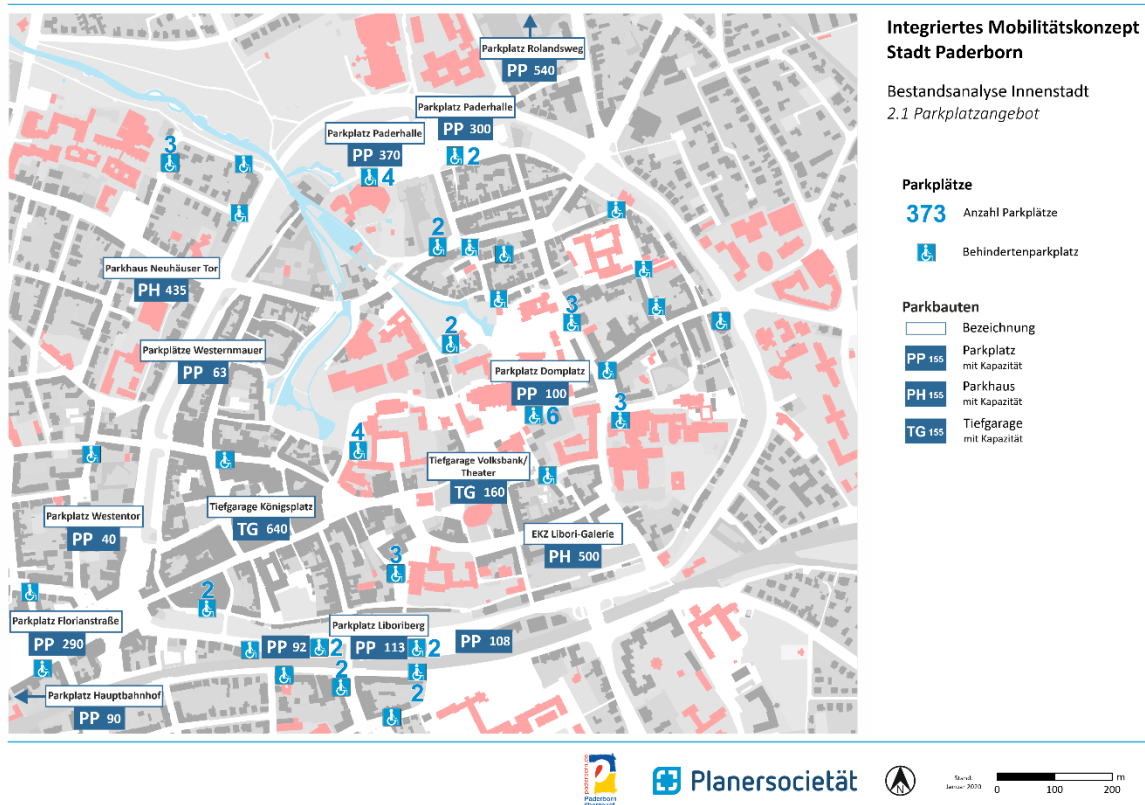


Im Vergleich zur Verbindungsqualität, in deren Ermittlung die Fahrzeit und der Fahrpreis als gleichgewichtige Indikatoren einfließen, zeigen sich bei der reinen Betrachtung des Fahrzeitverhältnisses zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Pkw deutliche Qualitätsunterschiede, die mit zunehmender Distanz nahezu proportional zunehmen.

Positiv fallen vor allem die Busverbindungen von Schloß Neuhaus und Marienloh in Richtung der bewerteten Zielhaltestellen aus, da hier die Buslinien einen relativ direkten Linienweg haben und eine vergleichsweise hohe Fahrgeschwindigkeit erreicht werden kann. Dahingegen fallen insbesondere Verbindungen, die einen Umstieg erfordern, durch die zusätzliche Umsteige- / Fahrzeit tendenziell negativer aus. Die Darstellung des Fahrzeitverhältnisses (ohne Einfluss des Fahrpreises) offenbart durchaus Handlungsbedarfe zu einer Förderung der Erreichbarkeit von wichtigen Zielhaltestellen und insbesondere großer Arbeitsplatzstandorte. Genauso sollten in diese Überlegungen auch Ansätze zur Radverkehrsförderung einfließen, um konkurrenzfähige und attraktive Alternativen zum Pkw zu erzielen.

2 Innenstadt

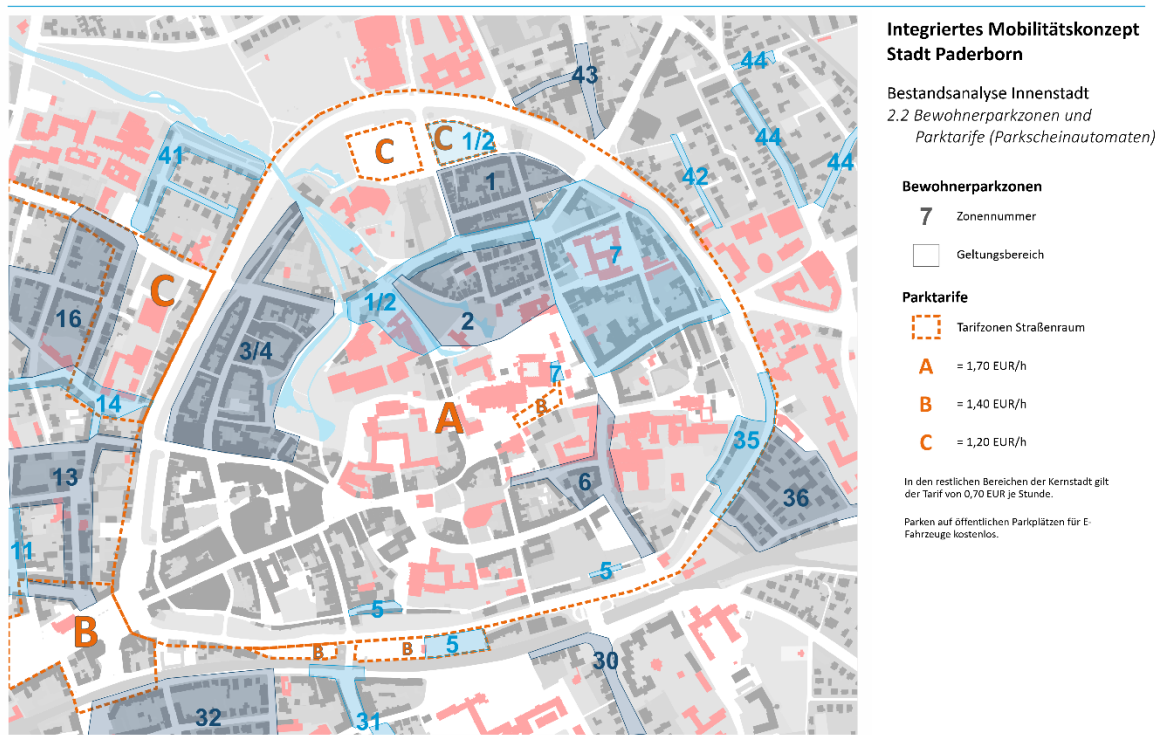
2.1 Parkplatzangebot



In der Paderborner Innenstadt wird mit 4.225 Parkplätzen in Parkbauten ein großes Angebot vorgehalten. Die Parkbauten sind mit einer gewissen räumlichen Konzentration im Südwesten verteilt. Es werden adäquate Parktarife erhoben und spezielle Dauerparktarife angeboten. Das derzeitige Parkleitsystem ist veraltet und umfasst bislang acht Parkbauten mit insgesamt 3.630 Parkplätzen, so dass 595 Parkplätze nicht erfasst werden. Das System soll durch eines mit Anzeige der Echtzeitbelegung jeder Anlage ersetzt werden. Ein Mitschnitt des Parkleitsystems über sieben Wochen zeigte, dass dienstags durchschnittlich ein Belegungsgrad von etwa 48 % vorliegt. 12 Uhr mittags wurde eine Auslastung von 67 % gemessen. Samstags beträgt die durchschnittliche Auslastung 44 %; ebenfalls 12 Uhr und 15 Uhr wird die höchste Auslastung mit je 65 % gemessen.

Für die Parkplätze im öffentlichen Raum in der Kernstadt sowie in den Zentren von Elsen und Schloß Neuhaus erfolgt eine Parkraumbewirtschaftung (Gebührenerhebung, Bewohnerparken) (s. Karte 2.2). Des Weiteren existiert ein angemessenes Angebot an öffentlichen Behindertenstellplätzen, die mit einer entsprechenden Anzahl an wichtigen Zielen in der Innenstadt, Schloß Neuhaus und Elsen platziert sind. Im Stadtgebiet gibt es bislang 20 E-Ladestationen mit 54 Ladesäulen, die sich bislang hauptsächlich auf den Innenstadtbereich konzentrieren. Ergänzt wird das Parkraumangebot durch vier Wohnmobilparkplätze mit entsprechender Ausstattung (Maspernplatz, Rolandsbad, Heinz Nixdorf MuseumsForum sowie Lippesee).

2.2 Bewohnerparkzonen und Parktarife



Planersocietät

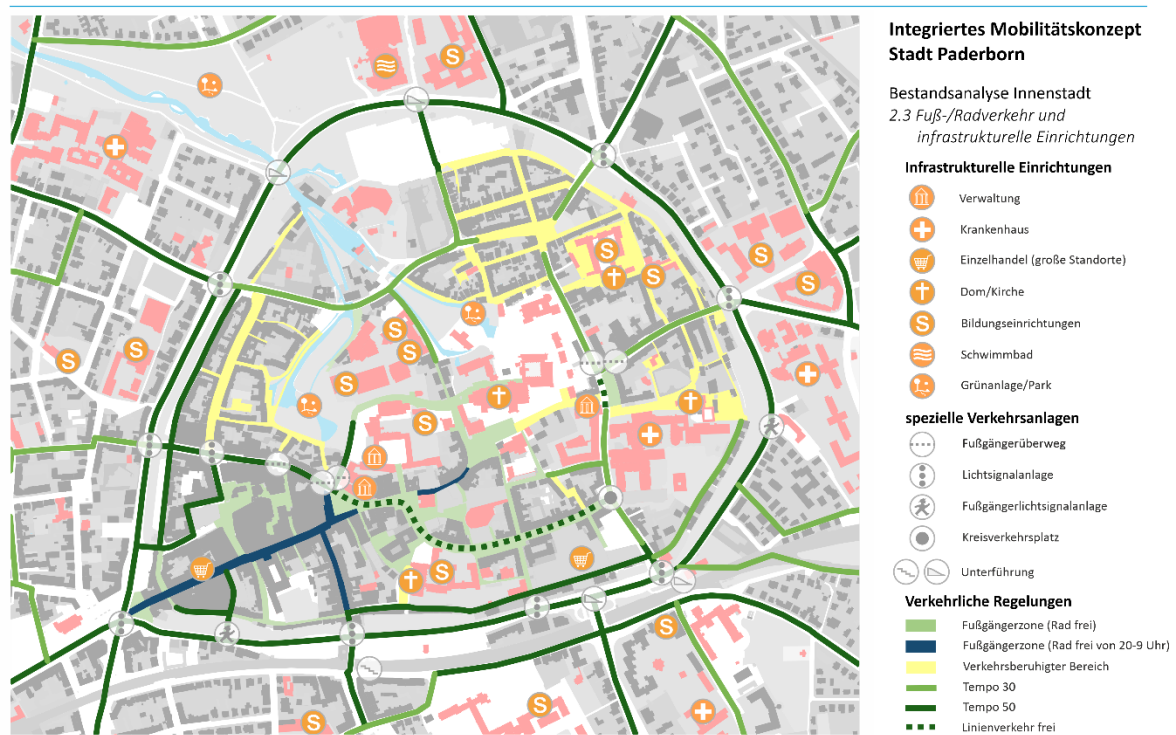


Stand
Januar 2019
0 100 200 m

Für die straßenbegleitenden Parkplätze im öffentlichen Raum in der Kernstadt sowie in den Zentren von Elsen und Schloß Neuhaus erfolgt eine Parkraumbewirtschaftung durch Gebührenerhebung (mit zeitlicher Höchstdauer) sowie Bewohnerparken. Dies erfolgt in angemessenen und gestaffelten Gebühren je nach Wertigkeit (Lage) des Parkplatzes. Die Gebühren wurden in der Vergangenheit stufenweise angepasst. Derzeit werden innerhalb des Inneren Rings bis auf wenige Ausnahmen 1,70 EUR/h erhoben. Daran schließen sich außerhalb des Inneren Rings Zonen mit 1,40 EUR/h bzw. 1,20 EUR/h an. In der restlichen Kernstadt wird eine Parkgebühr von 0,70 EUR/h, in den Zentren von Elsen und Schloß Neuhaus von 0,60 EUR/h erhoben. Hinzukommen besondere zeitliche Tarife wie ein „10-Minuten-Ticket“ für 10 ct im Inneren Ring, Besuchertickets (PP Domplatz und Liboriberg: 5,00 EUR/5 h), Tagestickets (PP Paderhalle: 7,00 EUR/14 h und PP Rathenaustraße: 7,50 EUR/10 h) sowie Mehrtagestickets (PP Rathenaustraße). Parken mit Elektrofahrzeugen mit entsprechendem Zulassungskennzeichen ist kostenlos und nur parkscheibenpflichtig. Zusätzlich zur Bezahlung an Parkscheinautomaten ist es möglich per Handy zu bezahlen.

Die Parkraumnachfrage in der Innenstadt wird mit 19, teilweise kleinteiligen und sich überlagernden Bewohnerparkzonen sowie weiteren einzeln ausgewiesenen Parkplätzen gesteuert. Für einen Bewohnerparkausweis wird eine Verwaltungsgebühr von 30 EUR/Jahr erhoben. Ein hoher Parkdruck liegt neben der Innenstadt u. a. auch in der Südstadt vor, wo bislang keine Bewohnerparkzonen zur Regulierung des Parkraums ausgewiesen sind.

2.3 Fuß- /Radverkehr und infrastrukturelle Einrichtungen



Planersocietät



Stand: Januar 2013
0 100 200 m

Die Innenstadt ist durch eine hohe Nutzungsmischung und ihren historischen Charakter geprägt. Kulturelle und öffentliche Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten verteilen sich gleichmäßig, wohingegen andere Nutzungen in Schwerpunkten auftreten: Einzelhandel und Dienstleistungen konzentrieren sich auf den südlichen / südwestlichen Bereich; Wohnnutzungen sind verstärkt westlich, nördlich und nordöstlich zu finden. Das St. Vincenz-Krankenhaus liegt im Inneren Rings; weitere Krankenhäuser befinden sich am Rand des Inneren Rings. Mit einem Radius der Innenstadt von etwa einem Kilometer sind somit zahlreiche Ziele in kurzer fußläufiger Distanz erreichbar. Ein engmaschiges Wegenetz, Aufenthaltsbereiche an den Plätzen und Paderquellen sowie Straßenräume, die in der Vergangenheit bereits (tw. zu Mischverkehrsflächen) umgestaltet wurden, erzeugen in weiten Teilen eine hohe Aufenthaltsqualität. Ein Fußgängerleitsystem und die Tourismusinformation am Marienplatz bieten Informationen. Durch die Busverkehrsführung über eine gemeinsame Hauptachse mit Fuß- und Radverkehr ergeben sich große Erreichbarkeitsvorteile und ein verkehrliches „Miteinander“; es besteht jedoch auch die Gefahr von Nutzungskonflikten.

Hinsichtlich einer barrierefreien Infrastruktur bestehen durch den Geländesprung und historische Straßenzüge gewisse Herausforderungen. Pflasterbeläge sind abschnittsweise (z. B. Am Abdinghof) positiv umgesetzt. Unterführungen im Norden und im Süden (insb. am Rosentor) stellen nicht mehr zeitgemäße Querungsanlagen dar und wirken als Barrieren. Positiv wirken die städtebaulichen Umgestaltungen der letzten Jahre mit Verbesserung der Fußverkehrsbedingungen z. B. am Domplatz, in der Krumpfen Grube sowie Kasseler Straße, Heiers- und Giersstraße. Dort erfolgten außerdem eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h sowie der Umbau der Lichtsignalanlage zu einem Fußgängerüberweg und der Kreuzung Kamp / Kasseler Straße zu einem Kreisverkehr.

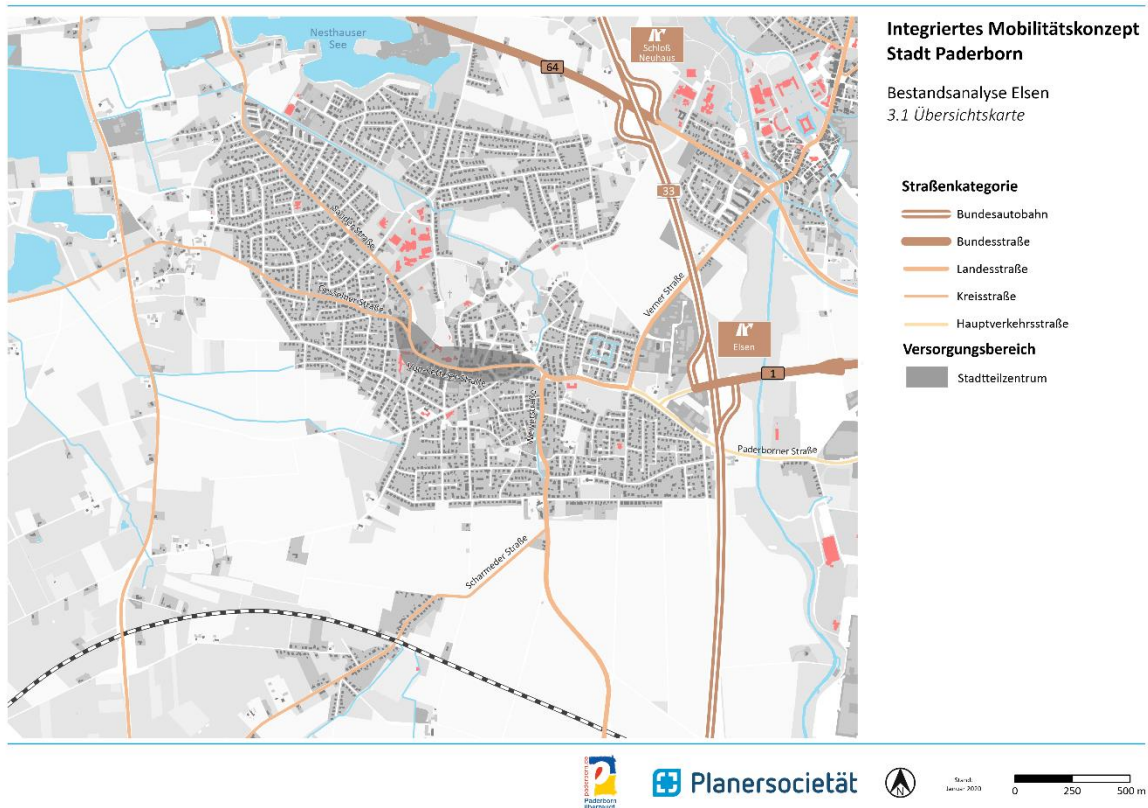
Für den Radtourismus und den Alltagsradverkehr mit kurzen Distanzen ist die Innenstadt Paderborns ein bedeutender Zielort. Die Radverkehrsführung am Inneren Ring erfolgt durch einen innenliegenden Zweirichtungsradweg, wodurch die Innenstadt gut zugänglich bzw. umfahrbar ist. Gleichzeitig stellt die Querung des Inneren Rings stellenweise Verbesserungsbedarfe heraus. Am Heierswall und dem Kasseler Tor erfolgt die Querung über Unterführungen; an den Kreuzungsbereichen Neuhäuser Straße und Bahnhofstraße bestehen infrastrukturelle Defizite. Anbindungen in die umliegenden Stadtbereiche sind durch die radial zulaufenden Hauptverkehrsstraßen gegeben, welche jedoch sehr Kfz-geprägt sind und in Teilen über keine adäquate Radverkehrsinfrastruktur verfügen. Alternativen in alle Richtungen bestehen über Wegeführungen durch Nebenstraßen mit verkehrsärmeren und sichereren Streckenverläufen.

Im Inneren Ring erfolgt die Führung des Radverkehrs hauptsächlich im Mischverkehr bei Tempo 30 bzw. in verkehrsberuhigten Bereichen. In der Marienstraße ist Tempo 50 angeordnet bei gleichzeitig fehlender Radverkehrsinfrastruktur. Als wichtiger Lückenschluss erfolgte die ganztägige Radverkehrsfreigabe zwischen der Marienstraße und der Kasseler Straße über den Rathausplatz. Weiterhin ist Radverkehr ganztätig in den Fußgängerzonenbereichen Am Abdinghof, Marktplatz, Grube, Franziskanergasse und -mauer, Westernmauer und am Platzbereich Am Westerntor zulässig. In den am stärksten frequentierten bzw. sehr schmalen Abschnitten der Fußgängerzone (Westernstraße, Rosenstraße, Schildern) ist Radverkehr zwischen 20–9 Uhr zulässig.

Über die gesamte Innenstadt verteilt sind Radabstellanlagen zu finden, deren weiterer Ausbau sukzessive über das Fahrradabstellkonzept erfolgt. Als Serviceeinrichtung dient u. a. die Radstation am Hauptbahnhof. Ebenfalls werden Gepäckschließfächer (3x) und Fahrradboxen (1x) angeboten.

3 Elsen

3.1 Übersichtskarte Elsen

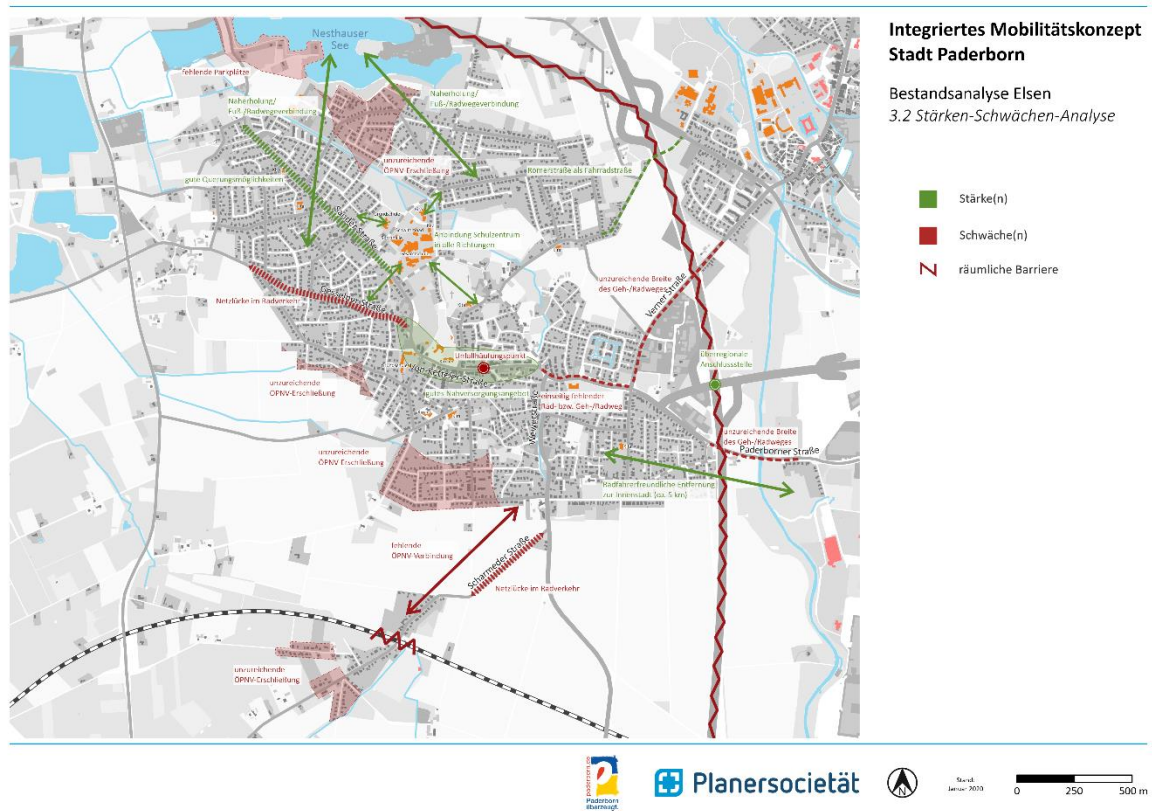


Der im Westen gelegene Stadtbezirk und gleichnamiger Stadtteil Elsen ist mit rund 16.300 Einwohnern nach der Kernstadt und Schloß Neuhaus der drittgrößte Stadtteil. Elsen verfügt mit dem zentral gelegenen Stadtteilzentrum über eine gute Versorgungsstruktur und ist großer Schulstandort für rund 1.900 Schülerinnen und Schüler. Elsen ist sehr gut in das Straßennetz eingebunden. Östlich verläuft die A33 und ist über die Anschlussstellen (AS) Elsen und Schloß Neuhaus erreichbar. An der AS Schloß Neuhaus knüpft auch die nördlich gelegene B64 an. Südlich verläuft die B1 bis zur AS Paderborn Zentrum und knüpft an der AS Elsen wieder an.

Der räumlich nächstgelegene Bahnhof befindet sich nicht auf Paderborner Stadtgebiet, sondern ist der Bahnhof Scharmede (Salzkotten). Der Hauptbahnhof Paderborn ist mit einer Entfernung von rund 4,5 km zwar etwa einen Kilometer weiter entfernt, aber mit dem Busverkehr deutlich besser zu erreichen. Der ehemalige Bahnhof Elsen wurde stillgelegt.

Das übergeordnete Straßennetz in Elsen wird durch die Wewerstraße / Verner Straße (L756) von Nord nach Süd, die Von-Ketteler-Straße / Sander Straße (K7), die Gesselter Straße (K5) und Scharmeder Straße (K32) gebildet. Diese verlaufen zentral durch die Siedlungsbereiche und erzeugen somit auch Durchgangsverkehr. Von diesen Straßen zweigen Hauptsammel- sowie Sammel-/Erschließungsstraßen ab, die einen wohngebietstypischen Charakter haben und dementsprechend als Tempo 30-Zonen und stellenweise als verkehrsberuhigte Bereiche angelegt sind.

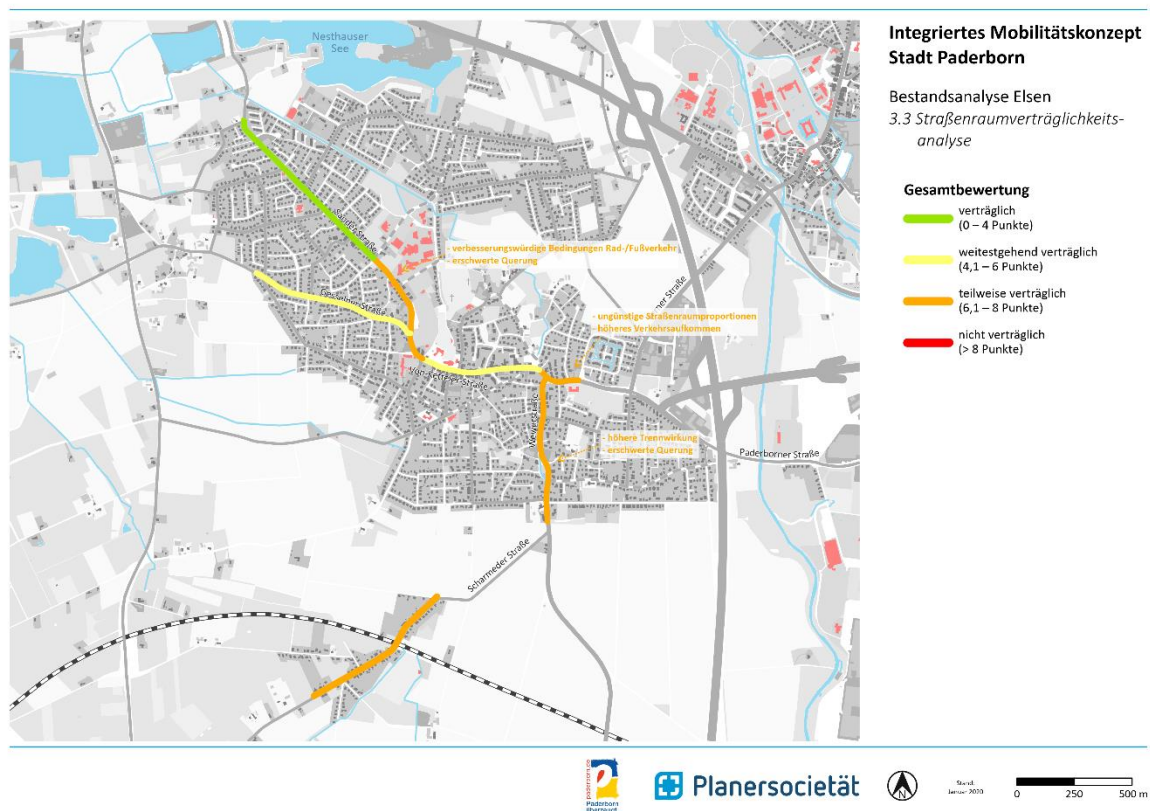
3.2 Stärken und Schwächen



In der Analyse der verkehrlichen Stärken und Schwächen in Elsen stellt sich vor allem der lebendige Ortskern mit einem guten Nahversorgungsangebot und einer guten Verkehrsinfrastruktur heraus. Elsen ist unmittelbar an die A33 angebunden, und es besteht eine radverkehrsfreundliche Entfernung zur Innenstadt von rund 5 km. Werktags verkehren die Buslinien 6 und 68 des Padersprinters in einem sich überlagernden 15'-Takt in Richtung Innenstadt und Sande. Die Linie 8 (Gesseln–Neuenbeken) verkehrt über Schloß Neuhaus in die Innenstadt. Am Rand einiger Siedlungsbereiche ist die ÖPNV-Erschließung jedoch unzureichend. Besonders hervorzuheben ist die fehlende Busverbindung zwischen Elsen Bahnhof und dem Zentrum von Elsen.

Aufgrund der Nutzungsvielfalt und der Funktion als Ortsdurchgangsstraße besitzt die Von-Ketteler-Straße eine als erhöht wahrgenommene Verkehrsbelastung. Gleichzeitig treten vermehrt Verkehrsunfälle (mit verletzten Fußgängern/Radfahrern) im Ortszentrum auf. In der Sander Straße bestehen zwischen Schulzentrum und Ortsausgang gute Querungsmöglichkeiten in angemessenen Abständen. Das Schul-/Sportzentrum ist von allen Seiten gut zugänglich. Jedoch kommt es im Umfeld häufig zu Problemen durch Elterntaxis. An den Stadtteilübergängen (Gesselter Straße, Verner Straße Scharmeder Straße und Paderborner Straße) bestehen Defizite in der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur, wie z. B. unzureichende Wegebreiten bzw. der grundsätzliche Mangel einer ausreichenden Breite zur Errichtung von Radverkehrsanlagen. Besonders ist die Römerstraße, die als Fahrradstraße (Kfz frei) in Richtung Schloß Neuhaus führt. Im Nordosten schließt der Stadtteil Elsen unmittelbar an die attraktiven Naherholungsbereiche Nesthauser See und Lippesee an und verfügt dorthin über gute Fuß- bzw. Radwegeverbindungen. Jedoch fehlen an den Seen derzeit Parkplätze für Pkw.

3.3 Straßenraumverträglichkeitsanalyse

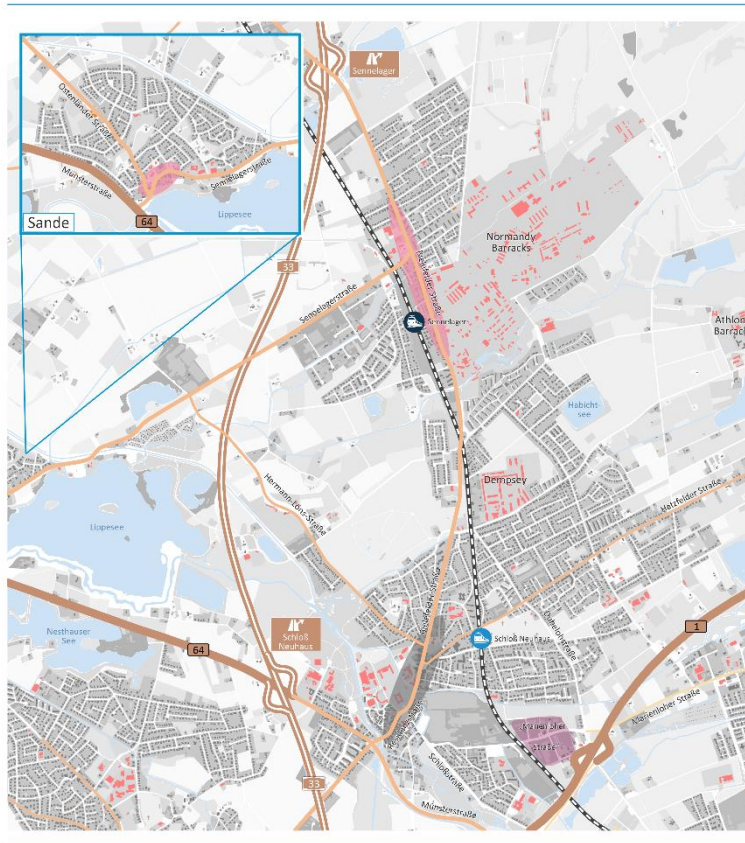


Die Straßenraumverträglichkeitsanalyse (s. Karte 1.6) wurde in Elsen für die bebauten Bereiche der Sander Straße, Von-Ketteler-Straße, Gesselner Straße, Wewerstraße und Scharmeder Straße durchgeführt. Im Ergebnis zeigt sich, dass die Straßenabschnitte in Elsen keine gravierenden Handlungsbedarfe offenbaren, sondern eine im gesamtstädtischen Vergleich akzeptable Verträglichkeit vorliegt. Der Abschnitt der Sander Straße ab der Kreuzung Nesthauser Straße / Zur Kettenschmiede bis zum Ortsausgang weist eine gute Verträglichkeit auf und auch die Gesselner Straße sowie der überwiegende Teil der Von-Ketteler-Straße fallen als weitestgehend verträglich auf.

Dahingegen zeigen sich verkehrliche bzw. Defizite in der Straßenraumgestaltung im Abschnitt der Sander Straße zwischen dem Schulzentrum (Kreuzung Nesthauser Straße / Zur Kettenschmiede) und dem Übergang in die Von-Ketteler-Straße aufgrund verbesserungswürdiger Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr in Längsrichtung als auch durch eine bisweilen erschwerte Querung der Straße (vgl. 1.6). Diese Faktoren sind insbesondere im Umfeld einer sensiblen Einrichtung wichtige Kriterien für einen verträglichen Straßenraum. Im östlichen Abschnitt weist die Von-Ketteler-Straße eine ungünstige Straßenraumproportion bei gleichzeitig erhöhtem Verkehrsaufkommen auf. Die nach Süden abgehende Wewerstraße entfaltet durch ihre Straßenraumaufteilung eine erhöhte Trennwirkung, wodurch Querungen erschwert werden, obwohl dort durch die umgebende Wohnbebauung ein erhöhter Querungsbedarf besteht.

4 Schloß Neuhaus

4.1 Übersichtskarte Schloß Neuhaus



**Integriertes Mobilitätskonzept
Stadt Paderborn**

Bestandsanalyse Schloß Neuhaus
4.1 Übersichtskarte

0 500 1.000
Stand: Juli 2022

Planersocietät

- Straßenkategorie**
- Bundesautobahn
 - Bundesstraße
 - Landesstraße
 - Kreisstraße
 - Hauptverkehrsstraße

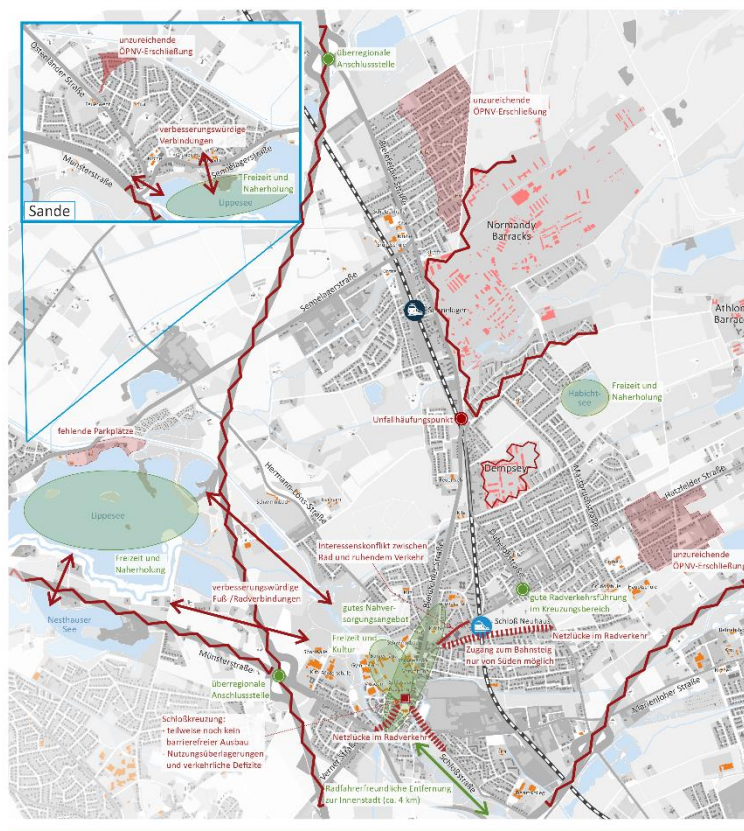
- Versorgungsbereiche**
- Stadtteilzentrum
 - Nahversorgungszentrum
 - Sonderstandort
- Bahnhöfe**
- Bahnhof
 - Haltepunkt

Der im Norden gelegene Stadtbezirk Schloß Neuhaus umfasst die Stadtteile Schloß Neuhaus, Sennelager und Sande mit rund 26.300 Einwohnern. Besonderes räumliches Merkmal ist die Nord-Süd-Ausdehnung. Der Stadtbezirk verfügt über das in Schloß Neuhaus gelegene Stadtteilzentrum sowie zwei Nahversorgungszentren in Sande und Sennelager und den Sonderstandort Marienloher Straße mit großflächigem Einzelhandel über ein vielfältiges Angebot. Zu den weiteren verkehrsbedeutsamen Infrastrukturen zählen das Schloss und der unmittelbar gegenüberliegende Produktionsstandort von Benteler mit über 2.000 Arbeitsplätzen sowie drei

Kasernenstandorte mit dem größten in Sennelager. Auf die zehn Schulen im Stadtbezirk verteilen sich rund 4.200 Schülerinnen und Schüler. Die A33 verläuft zwischen Schloß Neuhaus / Sennelager und Sande und ist über zwei Anschlussstellen erreichbar. Im südöstlichen Bereich verläuft die B1; die B64 verläuft unmittelbar südlich vom Lippensee und Sande. Es existiert ein differenziertes Straßennetz, bei dem die Residenzstraße / Bielefelder Straße (L756) als Nord-Süd-Achse sowie die Münsterstraße (L813) und die Sennelagerstraße (L815) übergeordnete Funktionen einnehmen. Darüber hinaus bilden die Schloßstraße, Hatzfelder Straße und Dubelohstraße durch ihre Verläufe wichtige Verbindungsstraßen mit daraus resultierender Verkehrsbelastung.

Die eingleisige Bahnstrecke der Sennebahn (Paderborn–Bielefeld) verläuft in Nord-Süd-Richtung und bedient den Haltepunkt Schloß Neuhaus und den Bahnhof Sennelager alternierend bei jeder zweiten Fahrt, so dass die RB74 in der Hauptverkehrszeit im 30'-Takt verkehrt.

4.2 Stärken und Schwächen



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Schloß Neuhaus
4.2 Stärken-Schwächen-Analyse

Stärken und Schwächen

- Stärke(n)
- Schwäche(n)
- N räumliche Barriere

Bahnhöfe

- Bahnhof
- Haltepunkt



Planersocietät

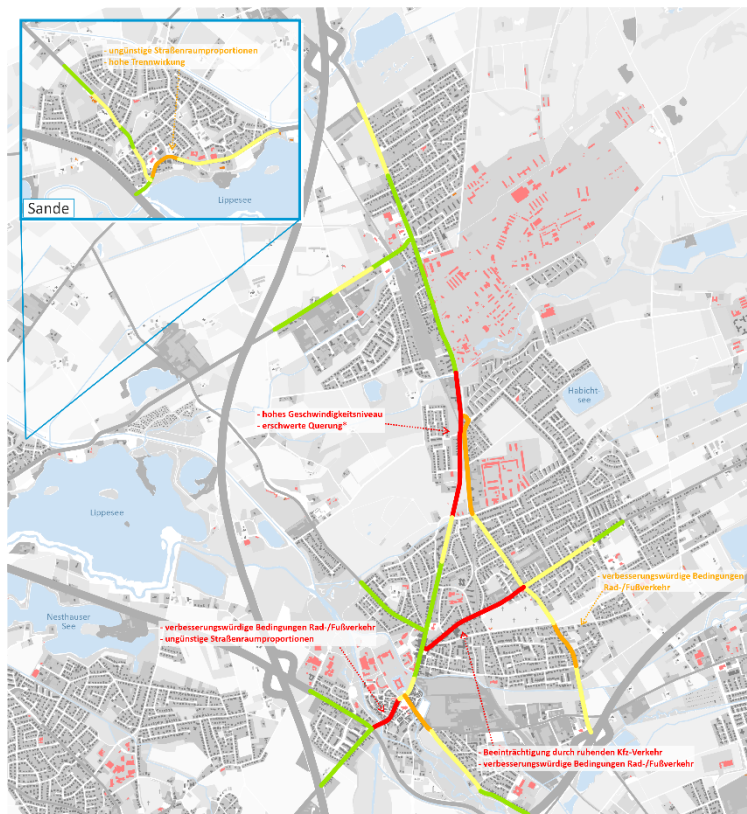


In der Analyse der verkehrlichen Stärken und Schwächen in Schloß Neuhaus stellt sich ebenfalls vor allem der lebendige Ortskern mit einem guten Nahversorgungs- und kulturellem Angebot und einer guten Verkehrsinfrastruktur heraus. Schloß Neuhaus ist unmittelbar an die A33 angebunden und es besteht eine radverkehrsfreundliche Entfernung zur Innenstadt von rund 4 km. Werktags verkehren die Buslinien 1 und 11 des Padersprinters in einem sich überlagernden 15'-Takt in Richtung Innenstadt. Die Linie 8 verkehrt von Elsen kommend in die Innenstadt; die Linie 58 verbindet Sande, Schloß Neuhaus und Mastbruch mit der

Innenstadt, so dass ein sehr gutes Busangebot besteht. Am Rand der Siedlungsbereiche Mastbruch, Sennelager und im Norden von Sande ist die ÖPNV-Erschließung jedoch unzureichend. Aufgrund der sich überlagernden Nutzungen und der Funktion als Ortsdurchgangsstraße bestehen rund um den Bereich der Schloßkreuzung und im weiteren Verlauf der Bielefelder Straße verkehrliche Defizite durch Verkehrsemissionen und Netzlücken in der Radverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus bestehen in einigen Nebenstraße Konflikte zwischen Kfz- und Radverkehr. Der Haltepunkt Schloß Neuhaus ist nur von Süden zugänglich, so dass keine gute Verknüpfung zum Busverkehr besteht, da die Haltestelle im Norden in der Hatzfelder Straße liegt. Als räumliche Barrieren im Siedlungsgefüge wirken sowohl die übergeordneten Straßen als auch die (bisher) nicht geöffneten Kasernenstandorte.

Durch Lippese, Nesthauser See, Habichtsee und weitläufige Bereiche im Anschluss an die Bebauungen liegen attraktive Naherholungsbereiche vor. Jedoch sind Fuß- bzw. Radverbindungen besonders aus Richtung Schloß Neuhaus sowie die Parkplatzsituation noch verbesserungswürdig.

4.3 Straßenraumverträglichkeitsanalyse



**Integriertes Mobilitätskonzept
Stadt Paderborn**

Bestandsanalyse Schloß Neuhaus
4.3 Straßenraumverträglichkeitsanalyse



Planersocietät

Gesamtbewertung

- verträglich (0 – 4 Punkte)
- weitestgehend verträglich (4,1 – 6 Punkte)
- teilweise verträglich (6,1 – 8 Punkte)
- nicht verträglich (> 8 Punkte)

* Seit der Bewertung haben sich bauliche Veränderungen ergeben.

Die Straßenraumverträglichkeitsanalyse (s. Karte 1.7) wurde in Schloß Neuhaus für die übergeordneten bzw. verkehrlich bedeutenden Straßenzüge durchgeführt. Das Ergebnis drückt ein wechselhaftes Bewertungsbild aus. Auch wenn die vielen Abschnitte als verträglich bzw. weitestgehend verträglich bewertet wurden, offenbaren sich Handlungsbedarfe vor allem an drei Straßenabschnitten, die als nicht verträglich bewertet wurden. Hierunter fällt die Residenzstraße zwischen Münsterstraße und Schloßkreuzung, wo vor allem ungünstige Straßenraumproportionen und gleichzeitig eine hohe Verkehrsbelastung vorliegen. Durch den beengten Stra-

ßenraum sind die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr als verbesserungswürdig anzusehen. Die Hatzfelder Straße zwischen Bielefelder Straße und Dubelohstraße gilt insbesondere aufgrund verbesserungswürdiger Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur und Beeinträchtigungen durch den ruhenden Kfz-Verkehr (Sichtbeziehungen, Querungen der Straße) als nicht verträglich. Entlang der Bielefelder Straße zwischen Husarenstraße und Thunemühle / Normandy Barracks sind das hohe Geschwindigkeitsniveau und die erschwerten Querungsbedingungen der Straße die ausschlaggebenden Bewertungskriterien für die ungünstige Einstufung (vgl. 1.6).

Daneben wurden weitere Straßenzüge als teilweise verträglich bewertet. Dies ist zum einen der weitere Verlauf der Residenzstraße, in dem sich die Straßenraumproportionen im Vergleich zum südlichen Abschnitt verbessern, die Dubelohstraße im Abschnitt zwischen Friedhof und Kaiser-Heinrich-Straße mit vor allem einer verbesserungswürdigen Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, ein Teilstück der Sennelagerstraße in Sande, auf dem ungünstige Straßenraumproportionen und eine hohe Trennwirkung für die Bewertung ausschlaggebend sind sowie ein Abschnitt auf der Schloßstraße, in dem Radinfrastruktur und Querungshilfen fehlen.