



Paderborn

Integriertes Mobilitätskonzept

Bestandsanalyse – Teil C

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.

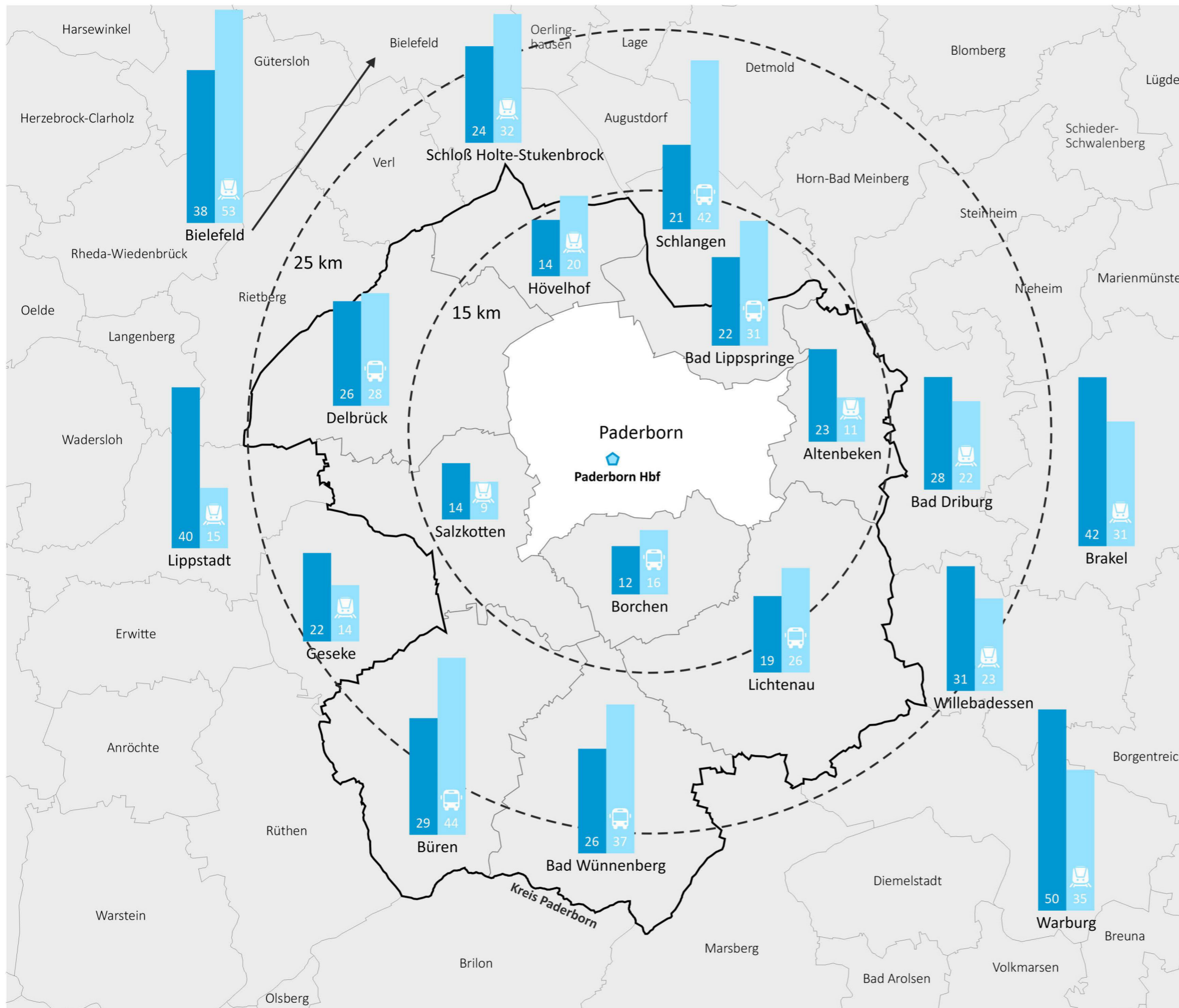
Bestandsanalyse

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

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt

1.1 Erreichbarkeit Zentrum (Paderborn Hbf)



Fahrtzeiten (in Minuten)

-  Pkw
-  ÖPNV - Bus
-  ÖPNV - Bahn

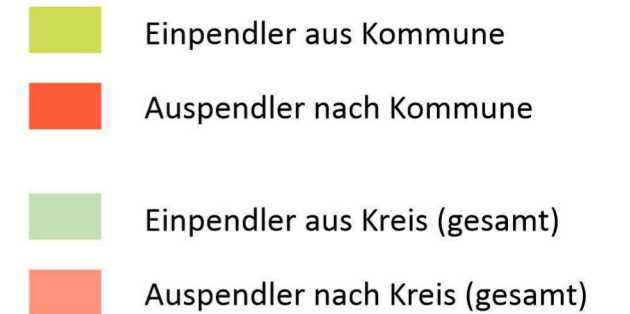
15 km Luftlinienradius

Datengrundlage:
Google Maps,
Elektronische Fahrplanauskunft

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.2 Pendleraufkommen (30.06.2017)
für ausgewählte Kommunen
(ab 400 Ein-/Auspendler)

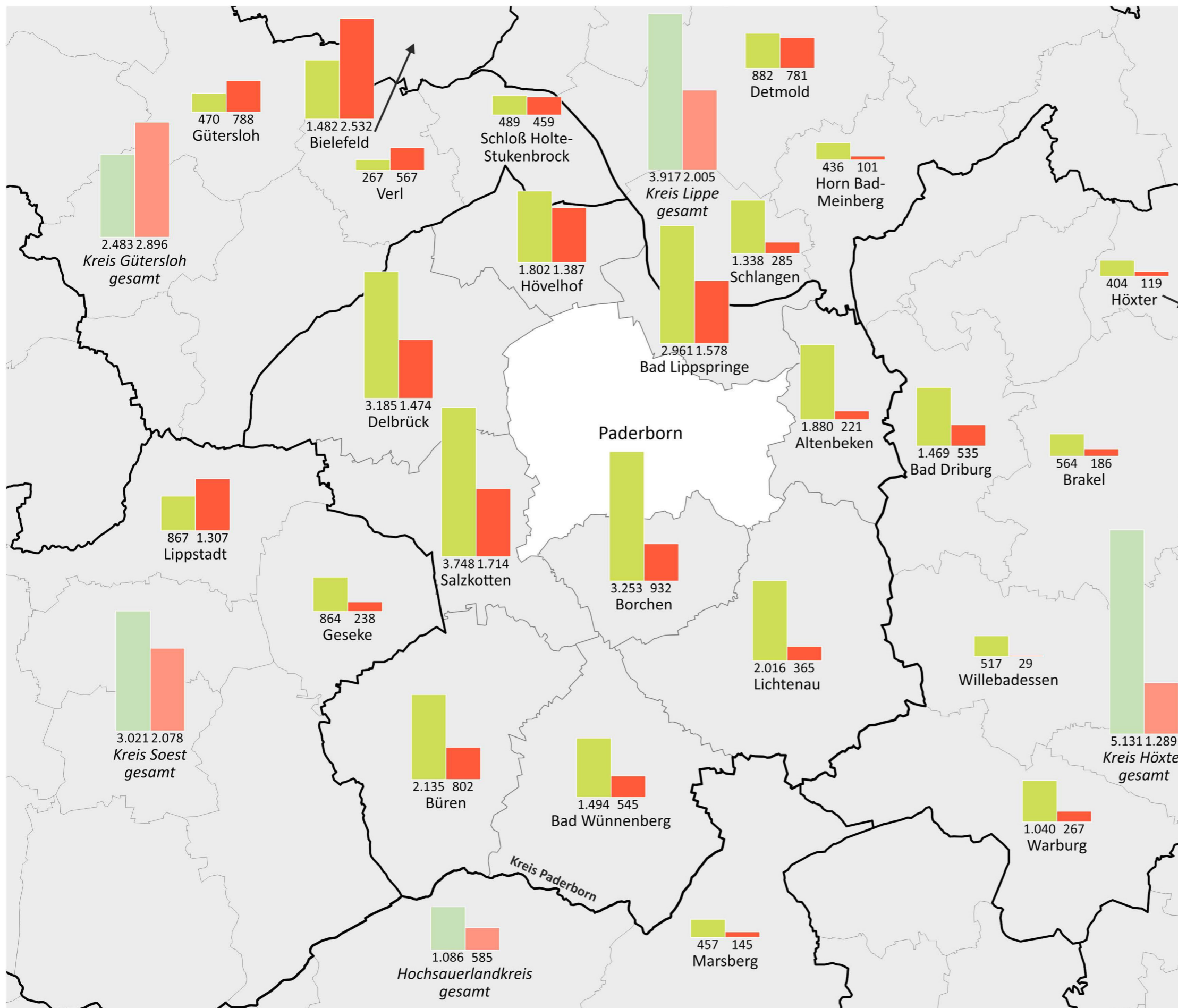
Berufspendleraufkommen



Kreis Paderborn

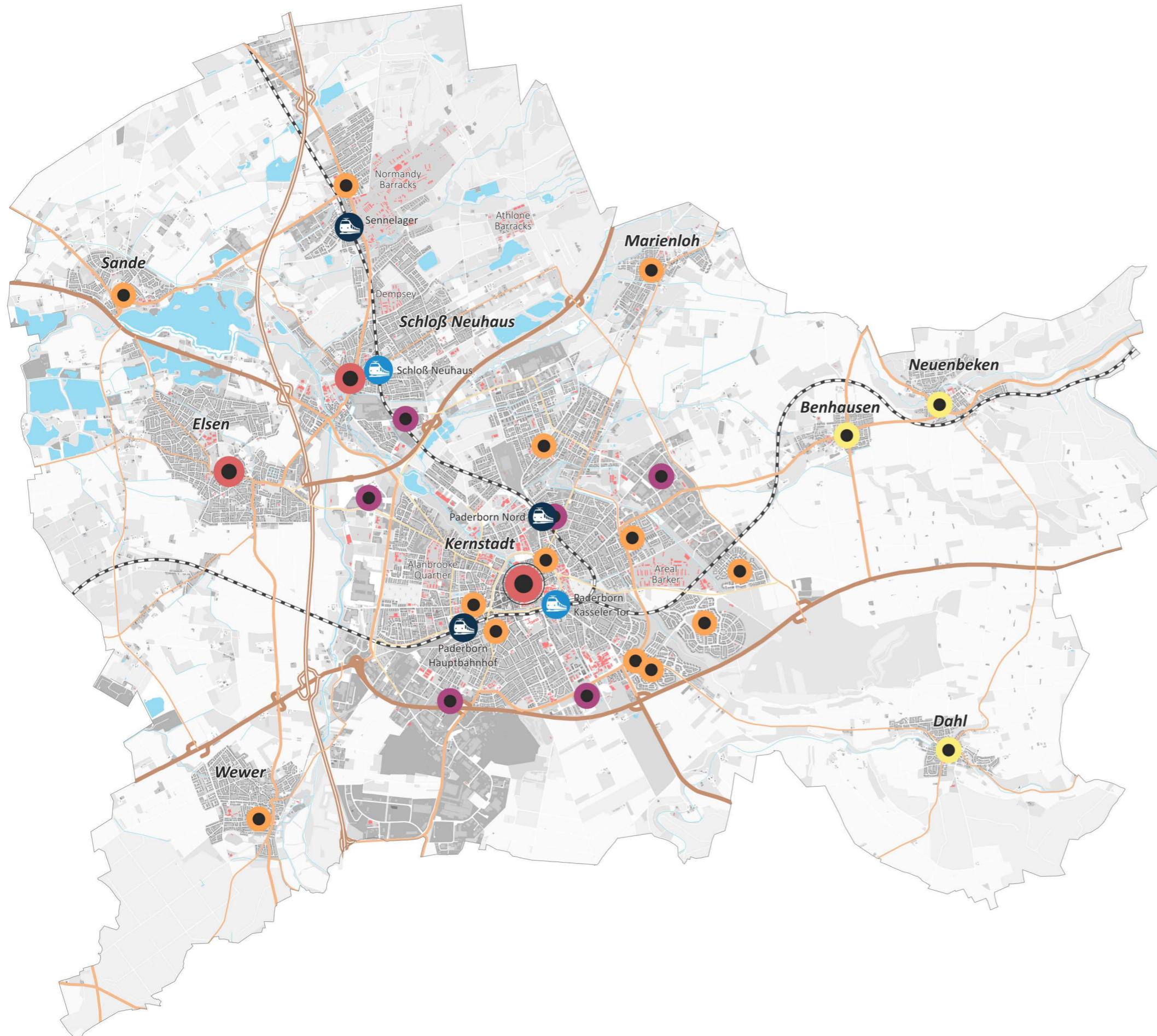


Datengrundlage:
Stadt Paderborn, Referat Statistik



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.3 Übersichtskarte



Straßenkategorie

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße

Versorgungsbereiche

- Innenstadtzentrum
- Stadtteilzentrum
- Nahversorgungszentrum
- Ortsmitte
- Sonderstandort

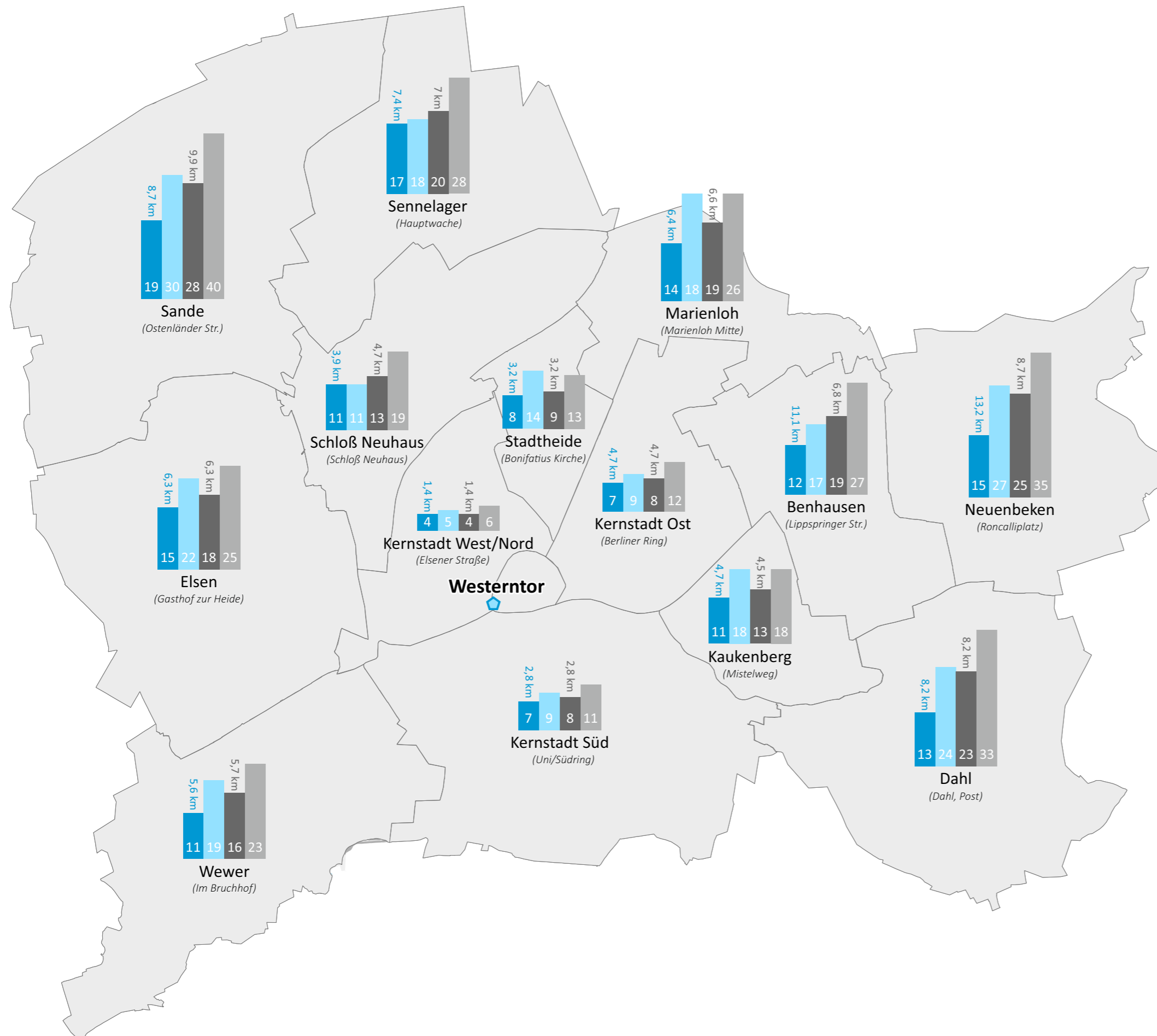
Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Paderborn 2015

Bahnhöfe

- Bahnhof
- Haltepunkt

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.4 Erreichbarkeit Zentrum (Westerntor)



Fahrtzeiten in Minuten

- Pkw
- ÖPNV (Bus)
- Pedelec
- Fahrrad

(Roncalliplatz) Bezugshaltestelle

- 8,7 km Wegstrecke Pkw bzw. Rad
- 13,2 km (sowohl konventionell als auch Pedelec)

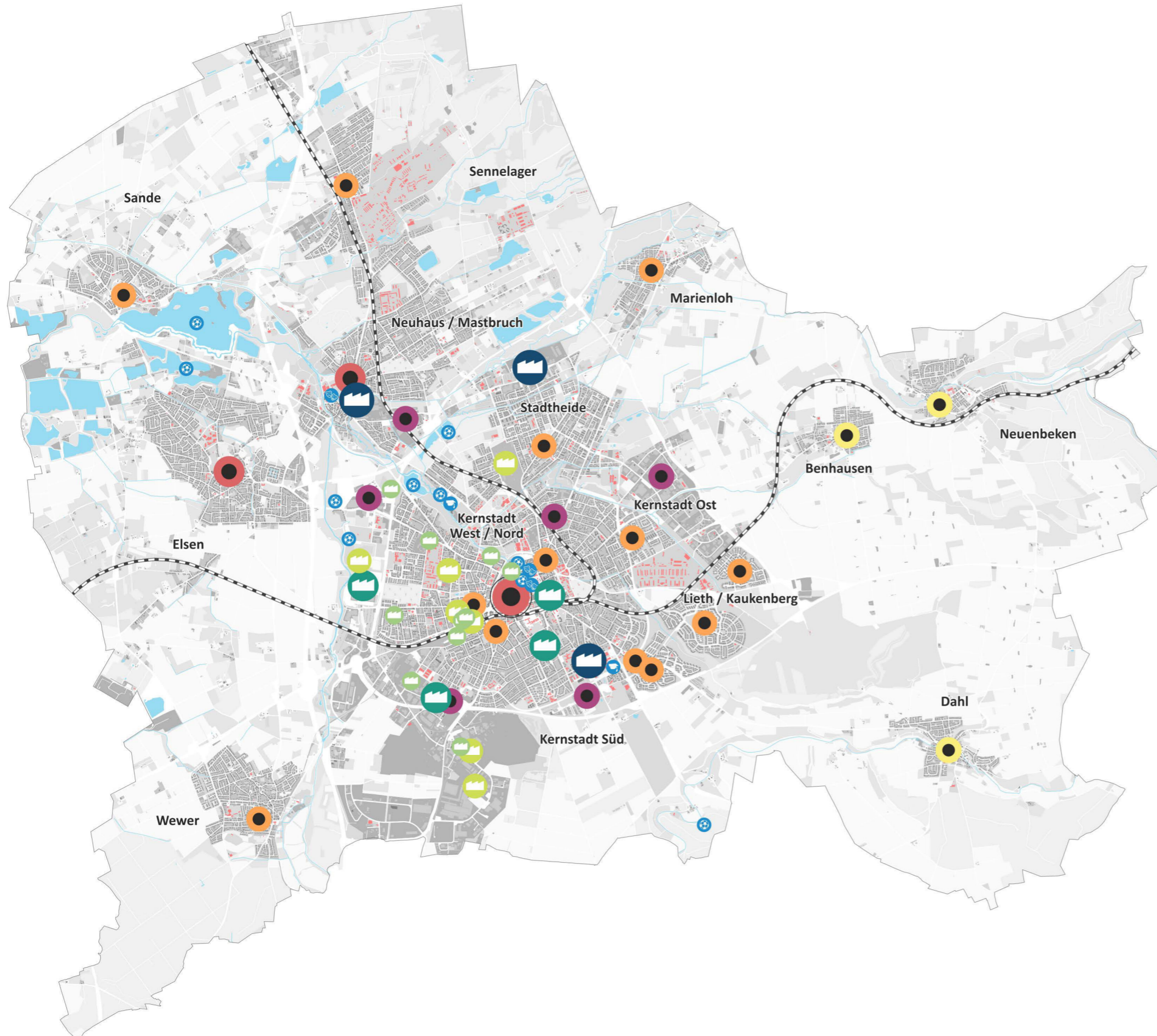
Datengrundlage:
Google Maps, Elektronische
Fahrplanauskunft

Zugrunde gelegte Geschwindigkeit:
Fahrrad: 15 km/h
Pedelec: 21 km/h





Die Fahrtzeit im ÖPNV umfasst nur
den Stadtbusverkehr ohne
Regionalbusse und Bahn.

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.5 Verkehrserzeugende Infrastrukturen



größte Arbeitgeberstandorte

-  über 2.000 Arbeitsplätze
-  1.000 – <2.000 Arbeitsplätze
-  500 – <1.000 Arbeitsplätze
-  300 – <500 Arbeitsplätze

Versorgungsbereiche

-  Innenstadtzentrum
-  Stadtteilzentrum
-  Nahversorgungszentrum
-  Ortsmitte
-  Sonderstandort

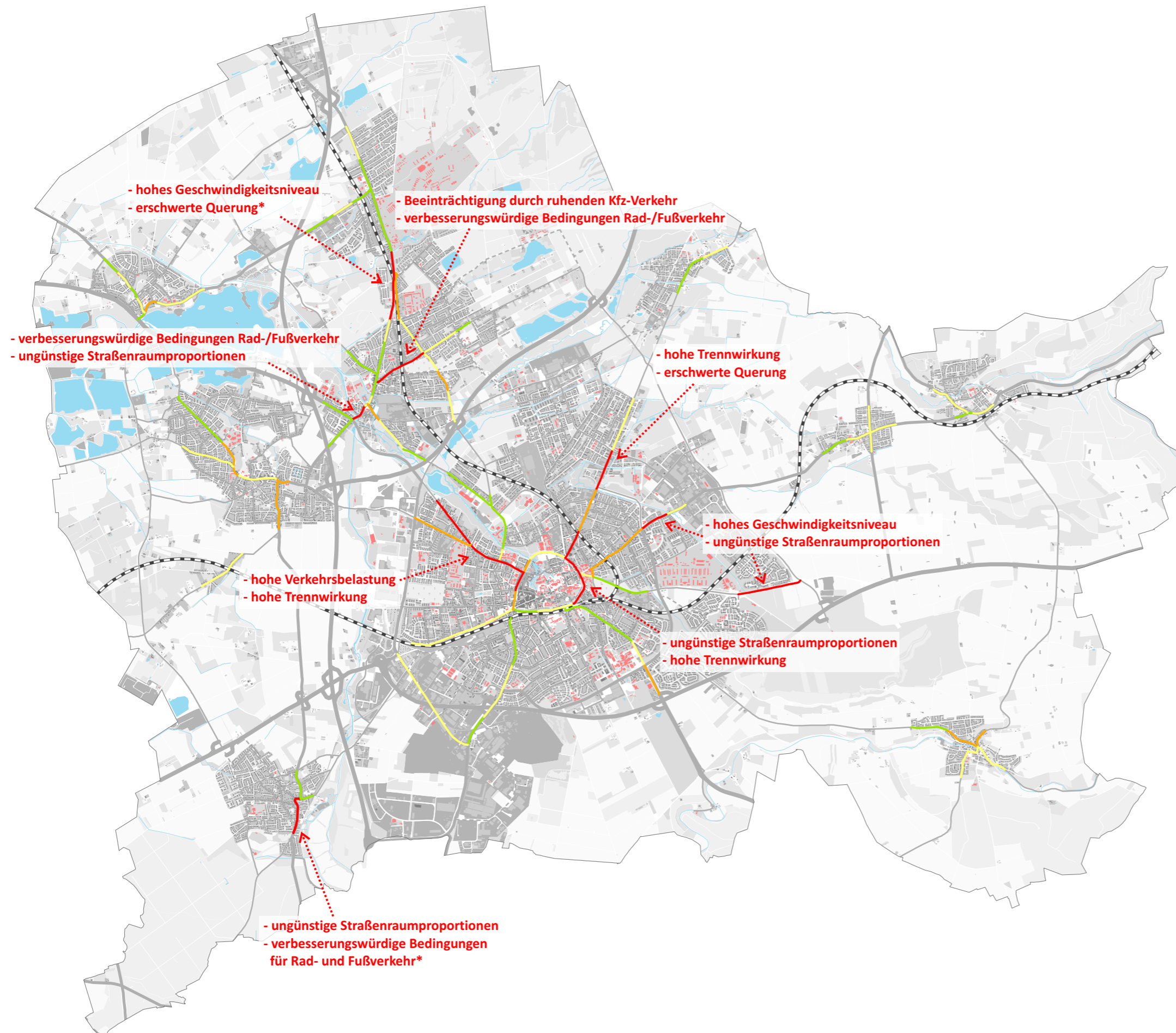
Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Paderborn 2015

bedeutende Zielorte

-  Freizeit
-  Kultur
-  Universität / Hochschule

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.6 Straßenraumverträglichkeits- analyse



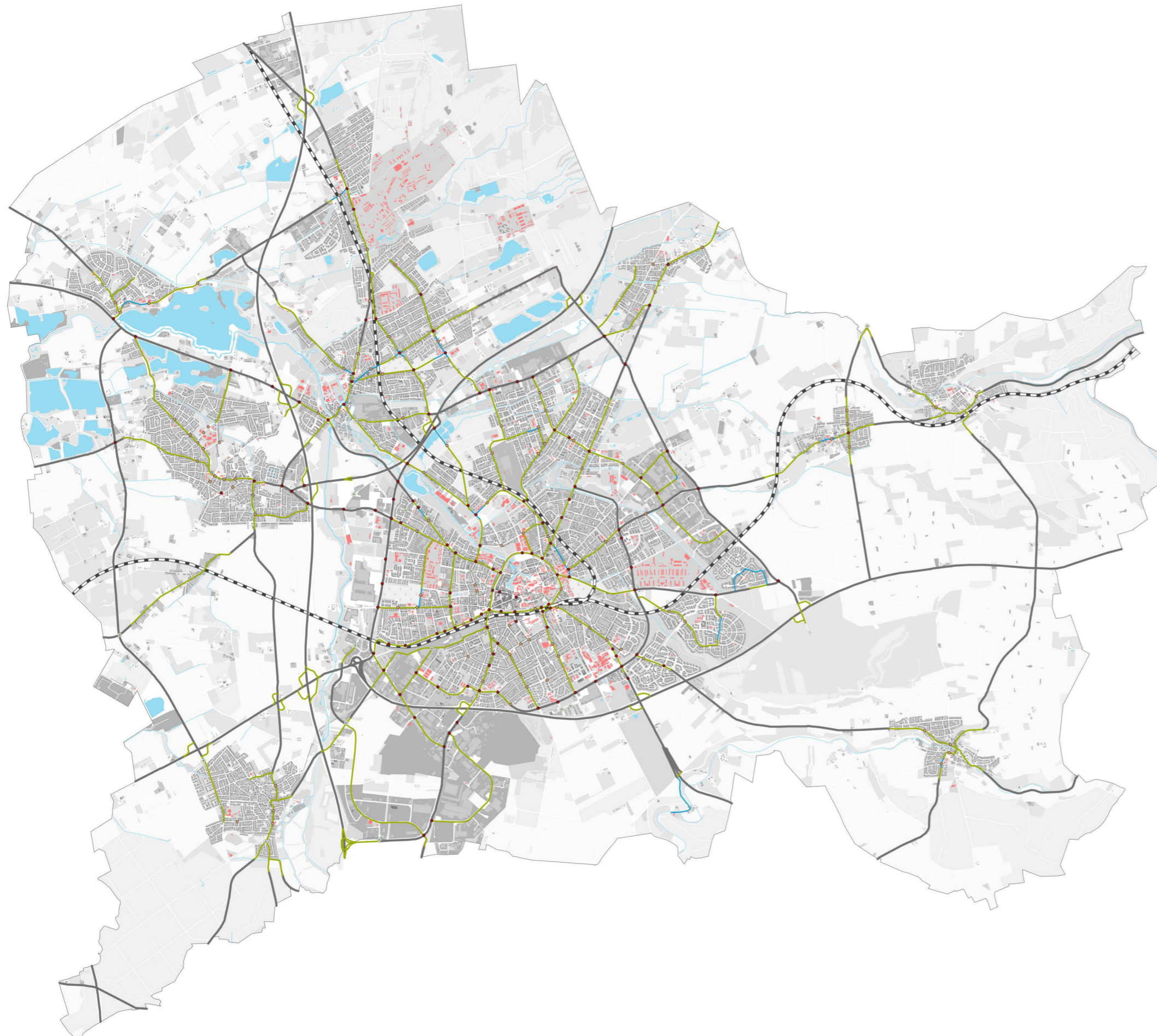
Gesamtbewertung

-  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.

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.7 Kfz-Verkehr: Knotenpunkte und
Geschwindigkeiten



Knotenpunkte

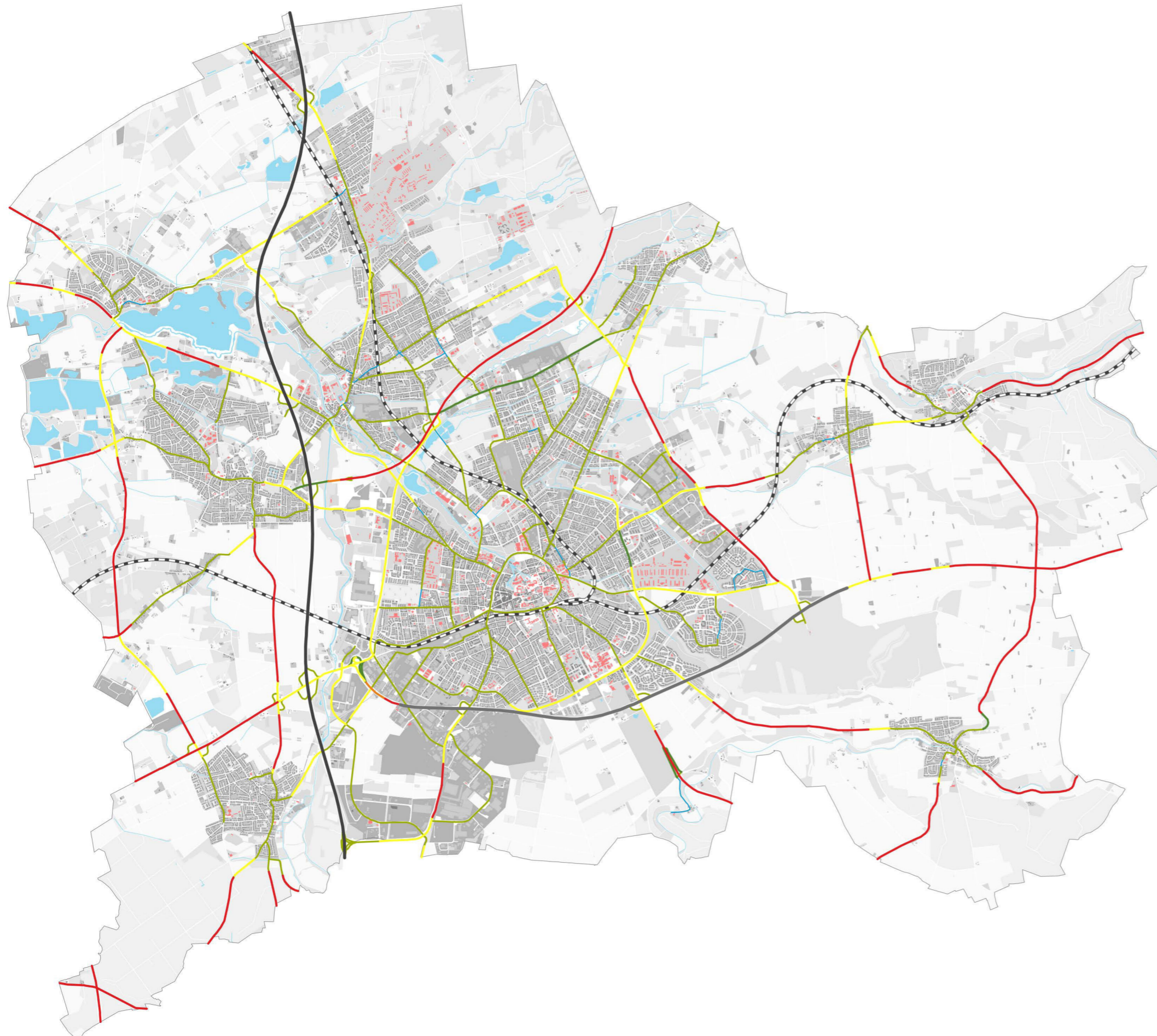
- Lichtsignalanlage (Ampel)
- Fußgängerlichtsignalanlage
- Kreisverkehrsplatz

Verkehrliche Regelungen

- Tempo 30
- Tempo 50
- > Tempo 50

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.8 Kfz-Verkehr: Höchstgeschwindigkeiten

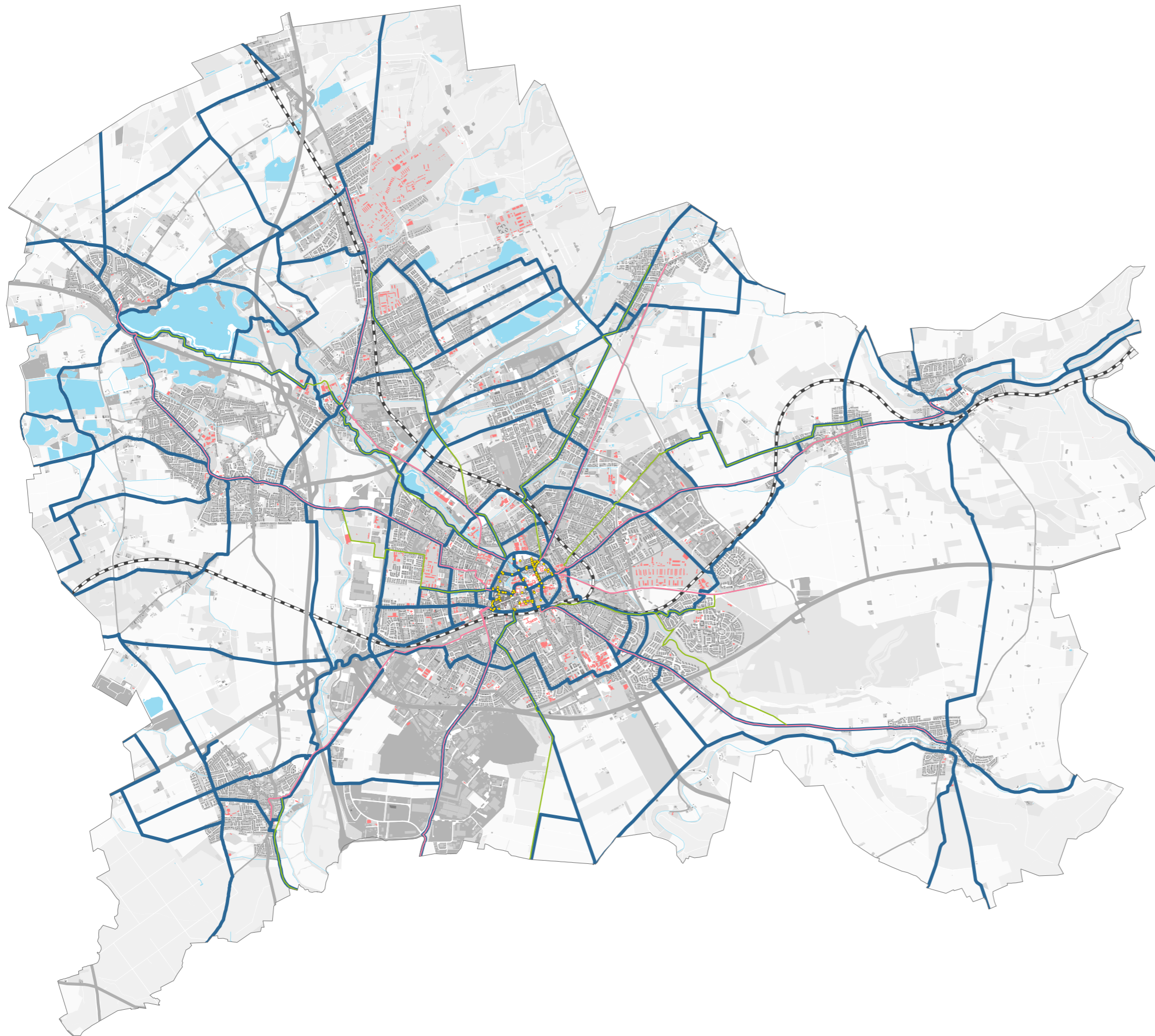


zulässige Höchstgeschwindigkeit




- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h
- 120 km/h
- keine Beschränkung
(Richtgeschwindigkeit 130 km/h)

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn


Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.9.1 Radverkehrsnetz



Fahrradrouten

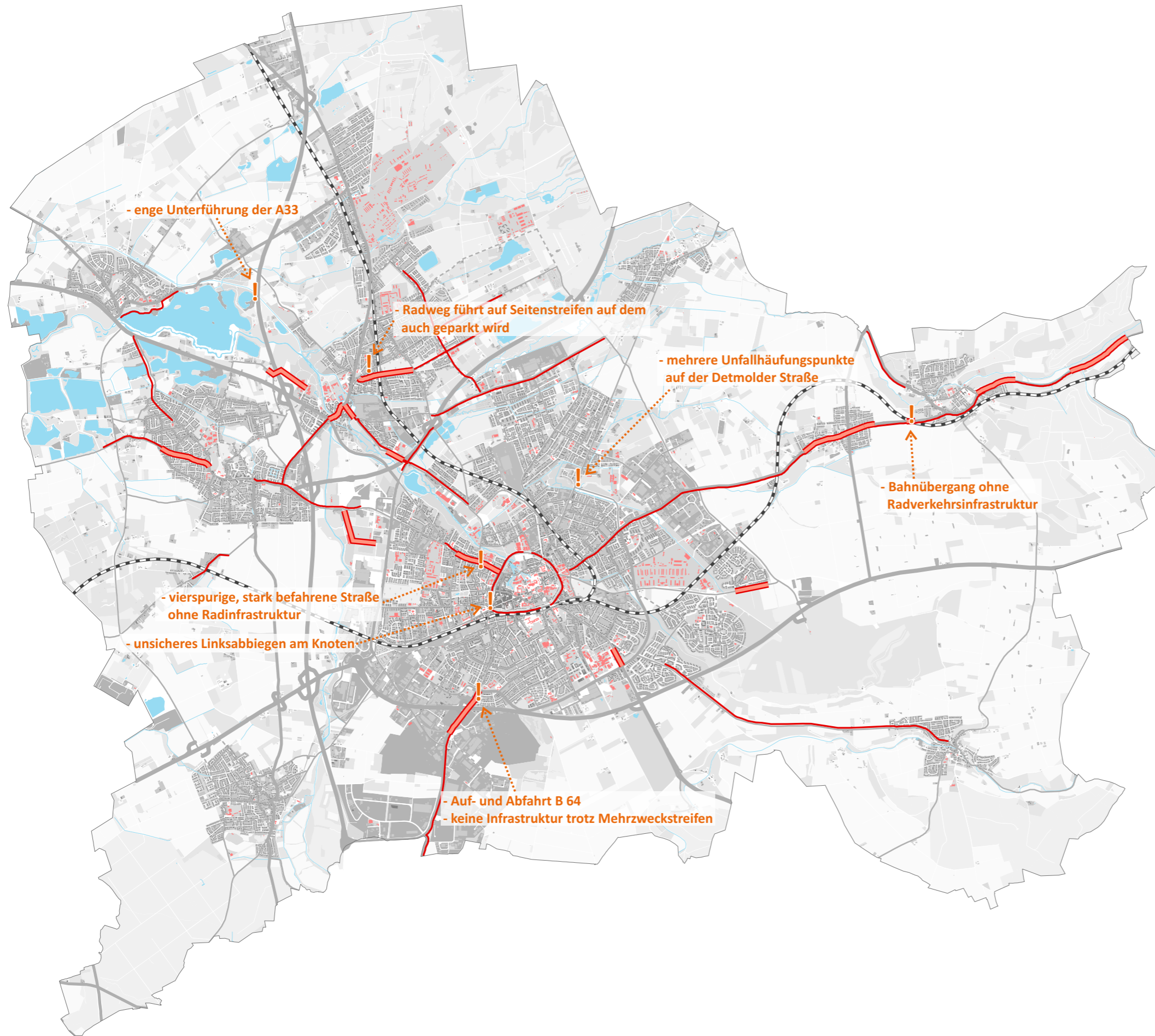
-  Hauptroute
(Stadt Paderborn)
-  Nebenroute
(Stadt Paderborn)
-  Hauptroute
(NRW-Netz)

Radabstellanlagen

-  Radabstellanlage

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.9.2 Radverkehr Netzlücken



Netzlücken

— beidseitig

— einseitig

Quelle: Stadt Paderborn, sowie eigene Befahrungen

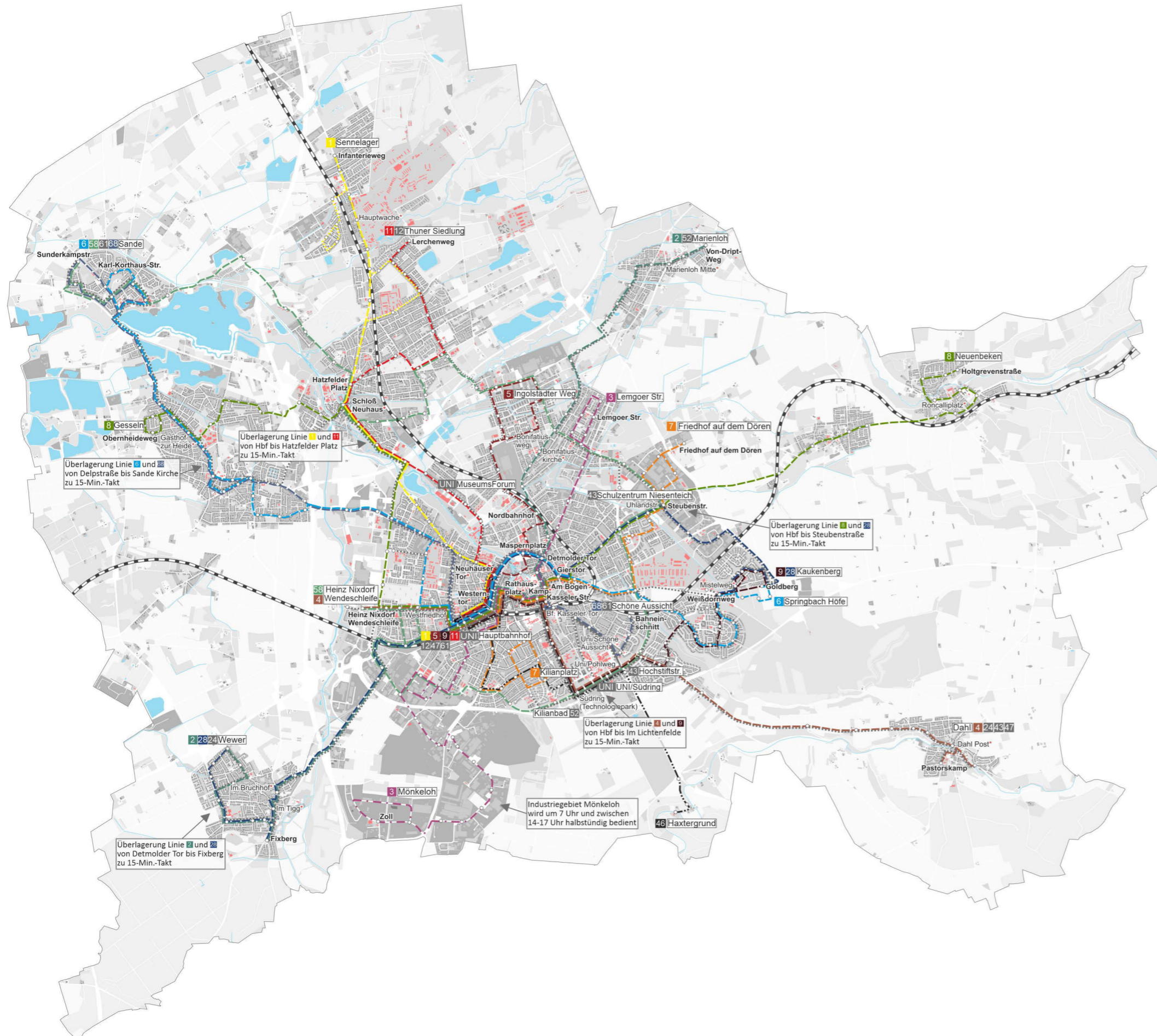
besonders defizitäre Stellen

! besondere Gefahrenstelle
(s. Erläuterung)

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt

1.10 Stadtbus: Liniennetz und Taktung



Taktung

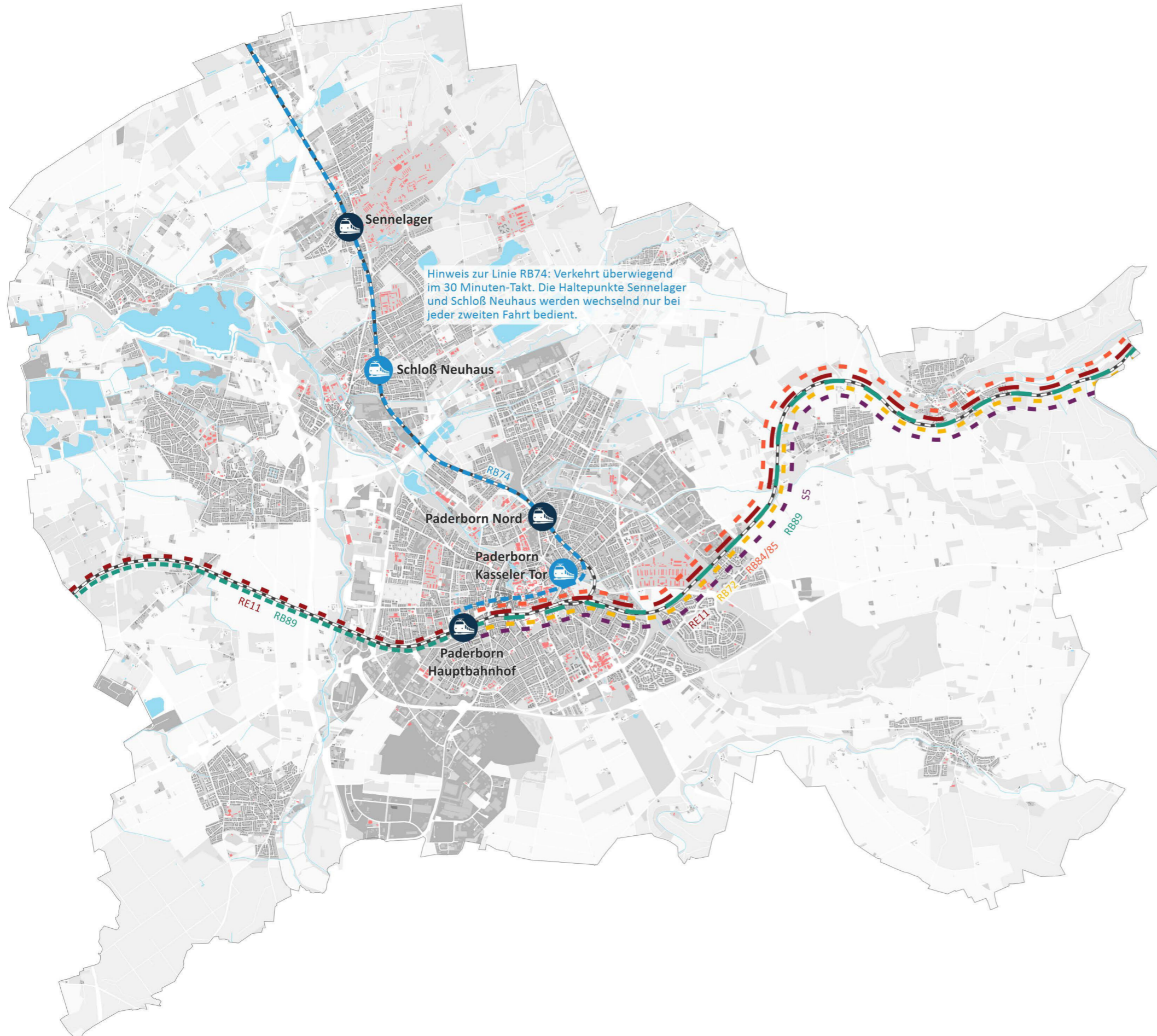
- 15 Minuten-Takt (Uni-Linie, verkehrt nur in der Vorlesungszeit)
- 30 Minuten-Takt
- 60 Minuten-Takt
- Nebenlinie
- Anruf-Linien-Fahrt

Bezeichnung

- 2 Marienloh Liniennummer und -ziel
- Westerntor Bushaltestelle als Endpunkt einer Linie oder mit zentraler Umstiegsfunktion
- Mistelweg Bushaltestelle mit Bezeichnung zur Orientierung
- Haltestelle mit Fahrkartenautomat

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.11 SPNV: Liniennetz und Taktung



SPNV-Linien

- RE11
(Düsseldorf Hbf – Paderborn Hbf / KS-Wilhelmshöhe)
- RB72
(Herford – Paderborn Hbf)
- RB74
(Bielefeld Hbf – Paderborn Hbf)
- RB84/85
(Göttingen / Kreiensen – Paderborn Hbf)
- RB89
(Münster Hbf – Warburg)
- S5
(Hannover Flughafen – Paderborn Hbf)

Taktung

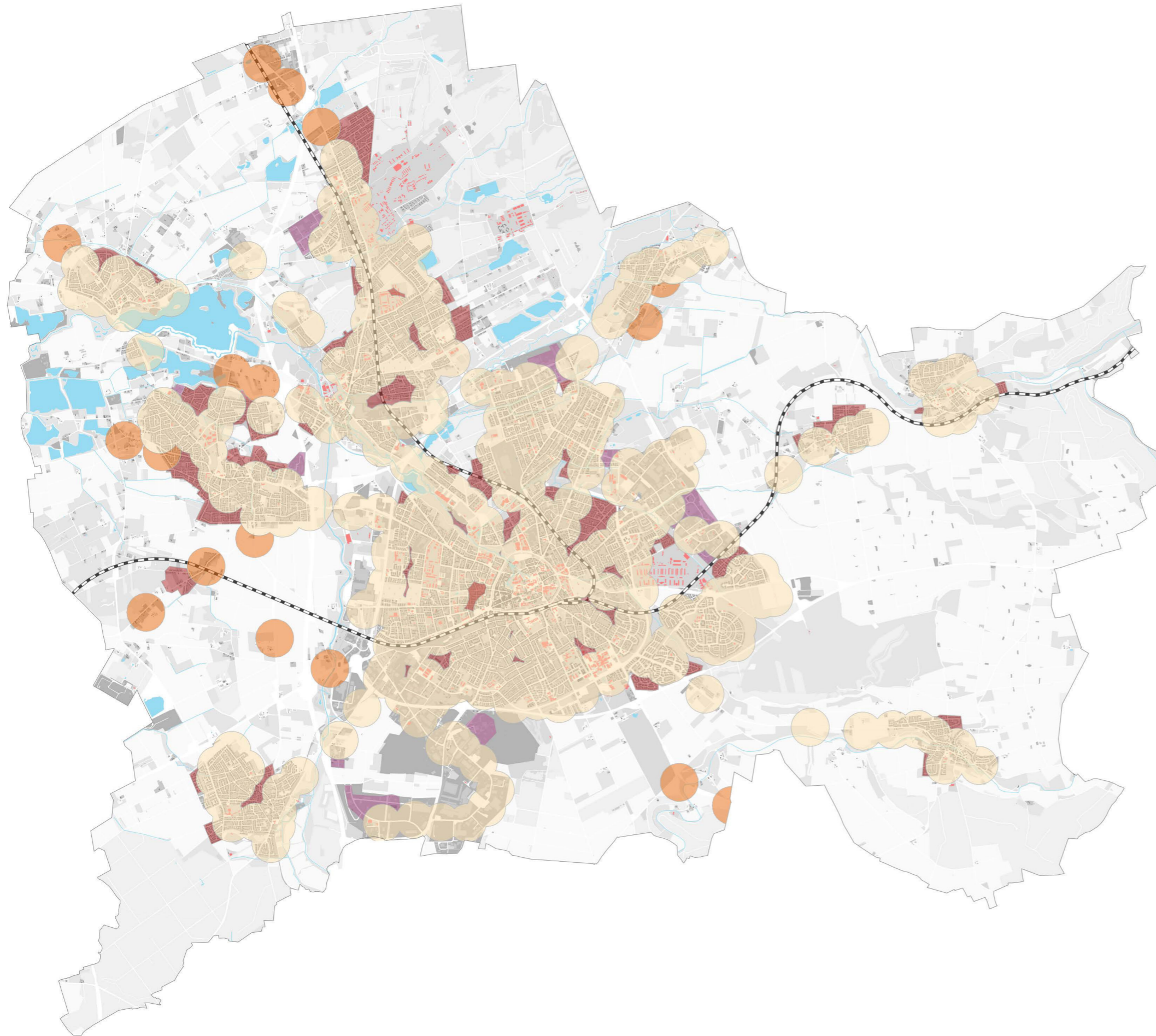
- - - - 30 Minuten-Takt
- - - 60 Minuten-Takt
- - 120 Minuten-Takt

Bahnhöfe





- Bahnhof
- Haltepunkt

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.12 ÖPNV: Haltestellenerschließung



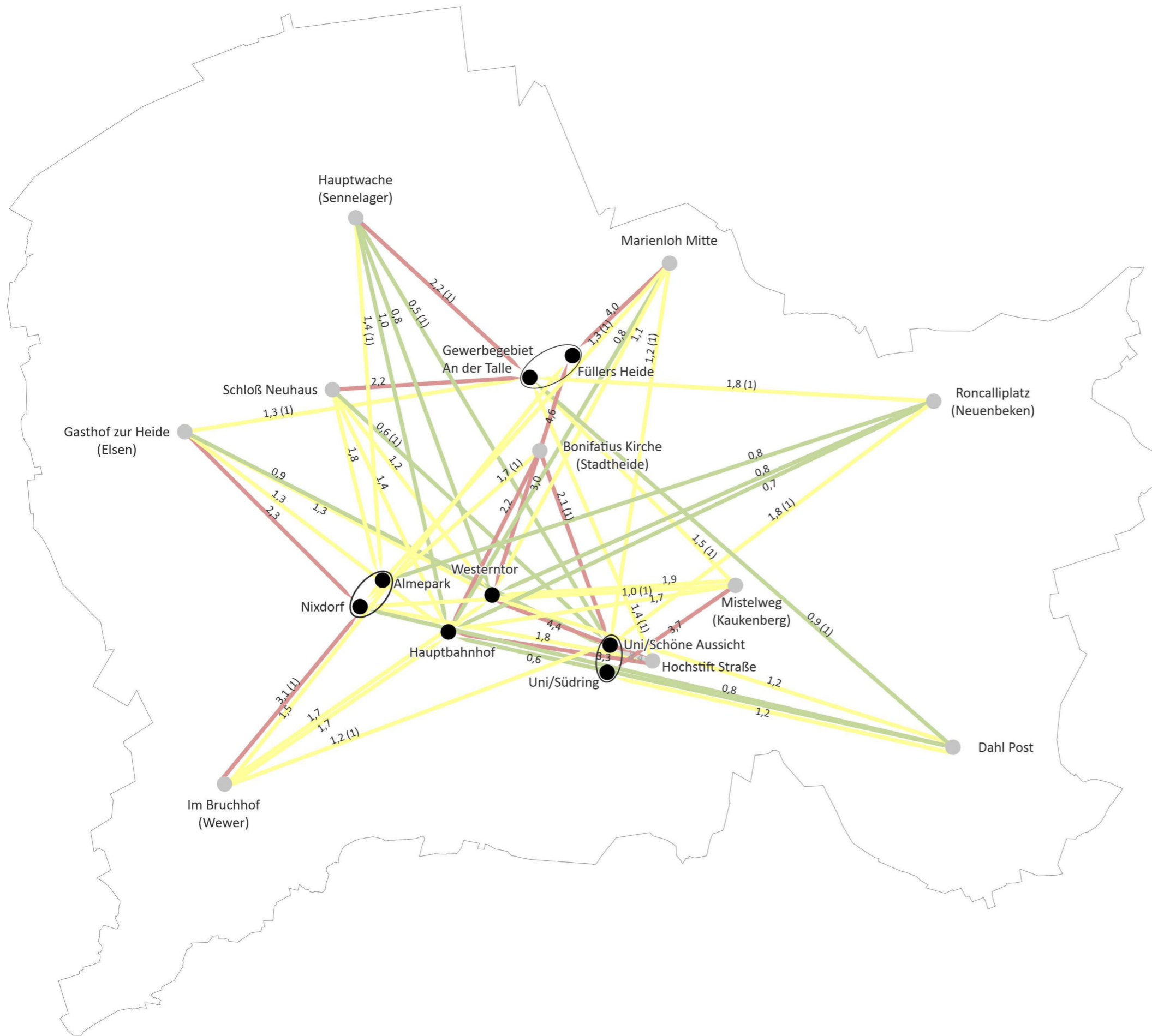
Erschließung

-  erschlossenes Gebiet (Stadtverkehr)
-  ergänzende Erschließung durch Regionalverkehr
-  fehlende Erschließung (Wohnen)
-  fehlende Erschließung (Gewerbe)

Der Erschließungsradius entspricht den Angaben im ÖPNV-Konzept 2017 mit einem Luftlinien-Erschließungsradius von 300m je Bushaltestelle.

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.13 ÖPNV: Verbindungsqualität



Haltestellen

- Zielhaltestellen
- Quellhaltestellen

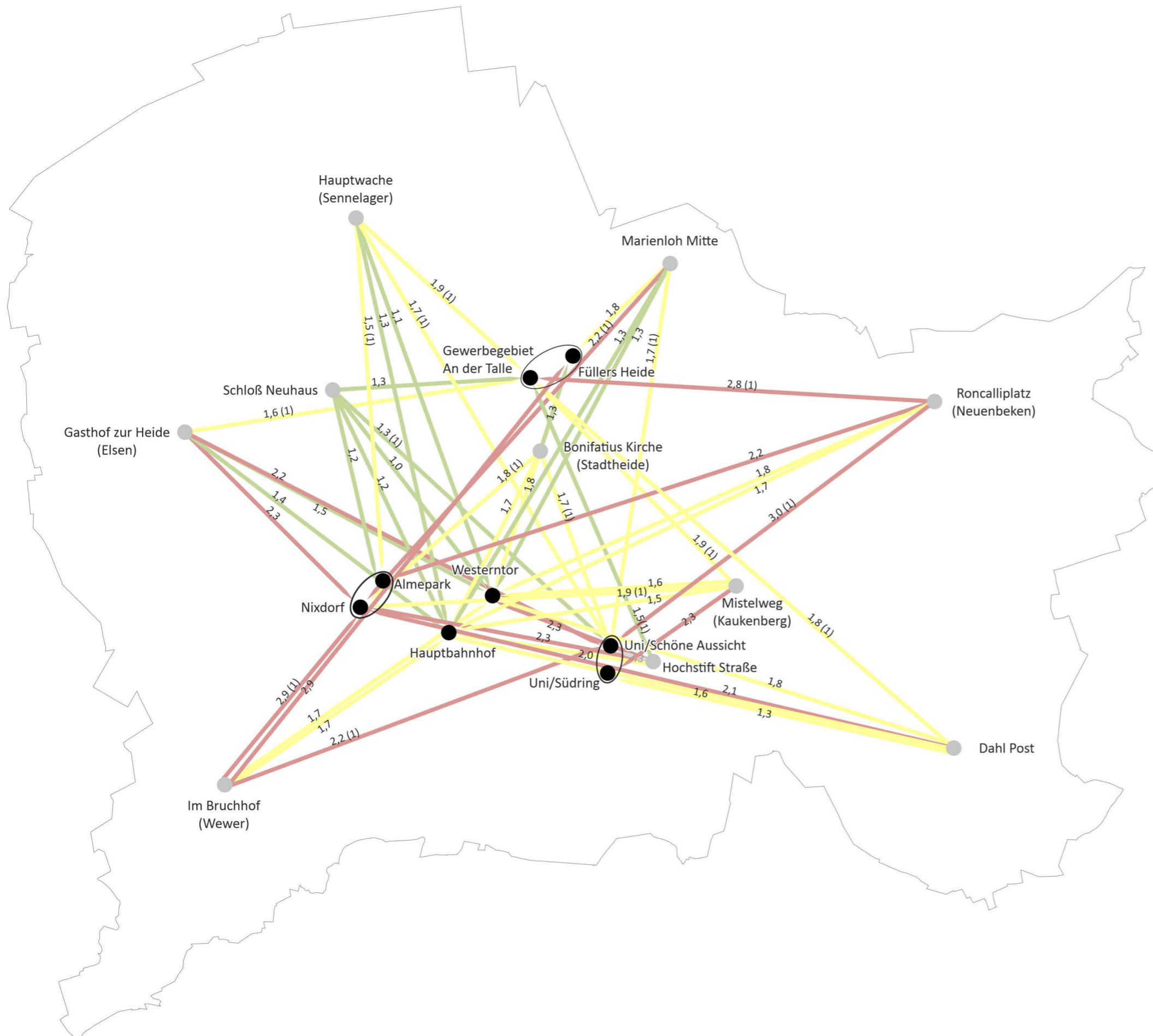
Fahrzeit-Fahrpreis-Indikator

Produkt aus Fahrzeitverhältnis und Fahrpreisverhältnis ÖPNV/MIV

- < 1,0 hohe Qualität
- 1,0 - 2,0 mäßige Qualität
- > 2,0 niedrige Qualität
- (1) Anzahl notwendiger Umsteige

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt
1.14 ÖPNV: Fahrzeitverhältnis
zum MIV



Haltestellen

- Zielhaltestellen
- Quellhaltestellen

Fahrzeitverhältnis

- < 1,5 hohe Qualität
- 1,5 - 2,0 mäßige Qualität
- > 2,0 niedrige Qualität
- (1) Anzahl notwendiger Umstiege

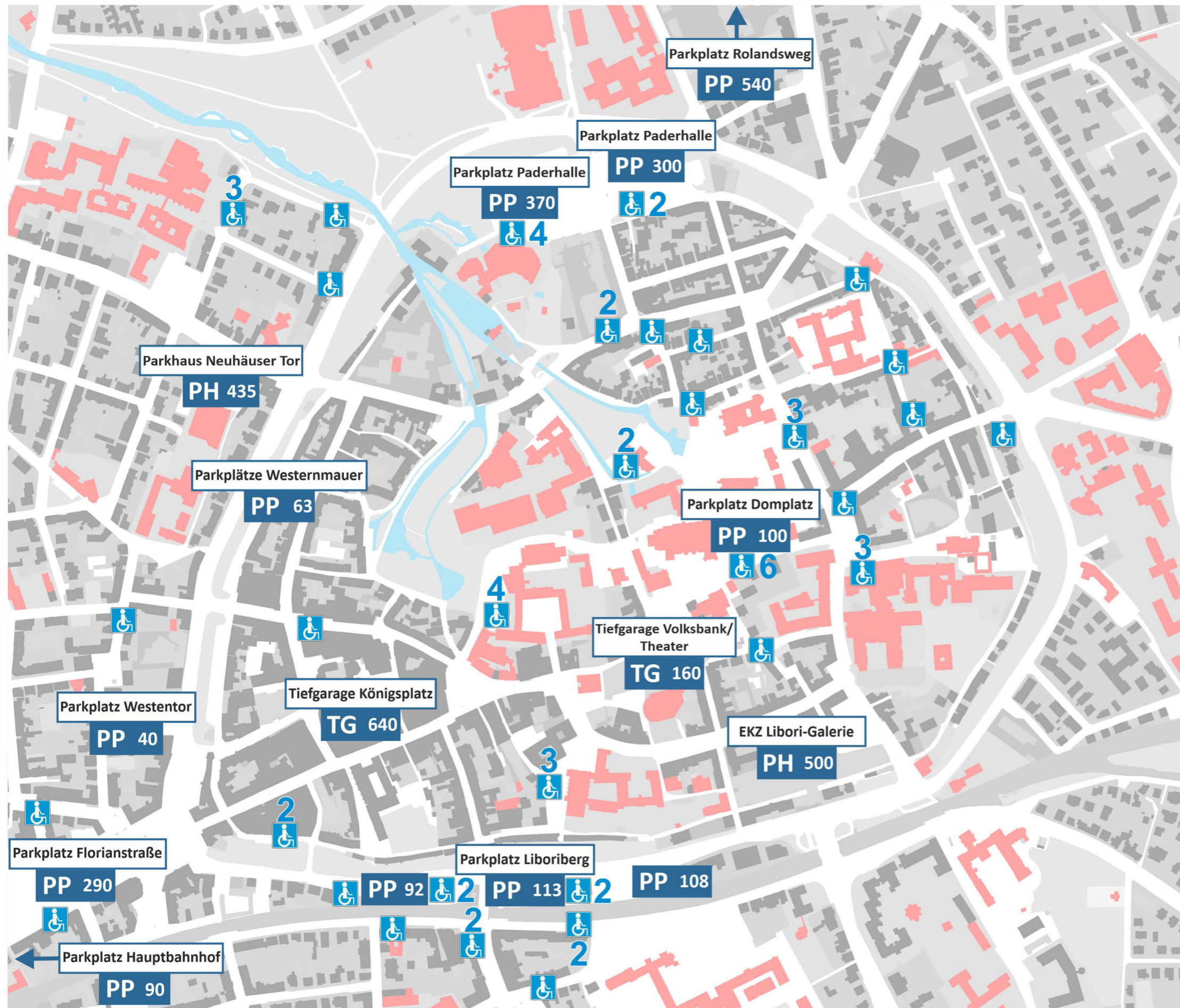
Fahrzeitverhältnis vom ÖPNV zum MIV.
Rundungsbedingt kommt es in einzelnen Fällen
zu Klassenüberschneidungen.

Dieses Verhältnis drückt die erforderliche
Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im
Vergleich zur Fahrtzeit mit dem Pkw aus. Ein
Faktor von 2,0 bedeutet beispielsweise, dass die
Fahrzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln
doppelt so hoch ist wie mit dem Pkw.

Datengrundlage: MIV (googlemaps), ÖPNV
(Elektronische Fahrplanauskunft)

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Innenstadt 2.1 Parkplatzangebot



Parkplätze

373 Anzahl Parkplätze

Behindertenparkplatz

Parkbauten

Bezeichnung

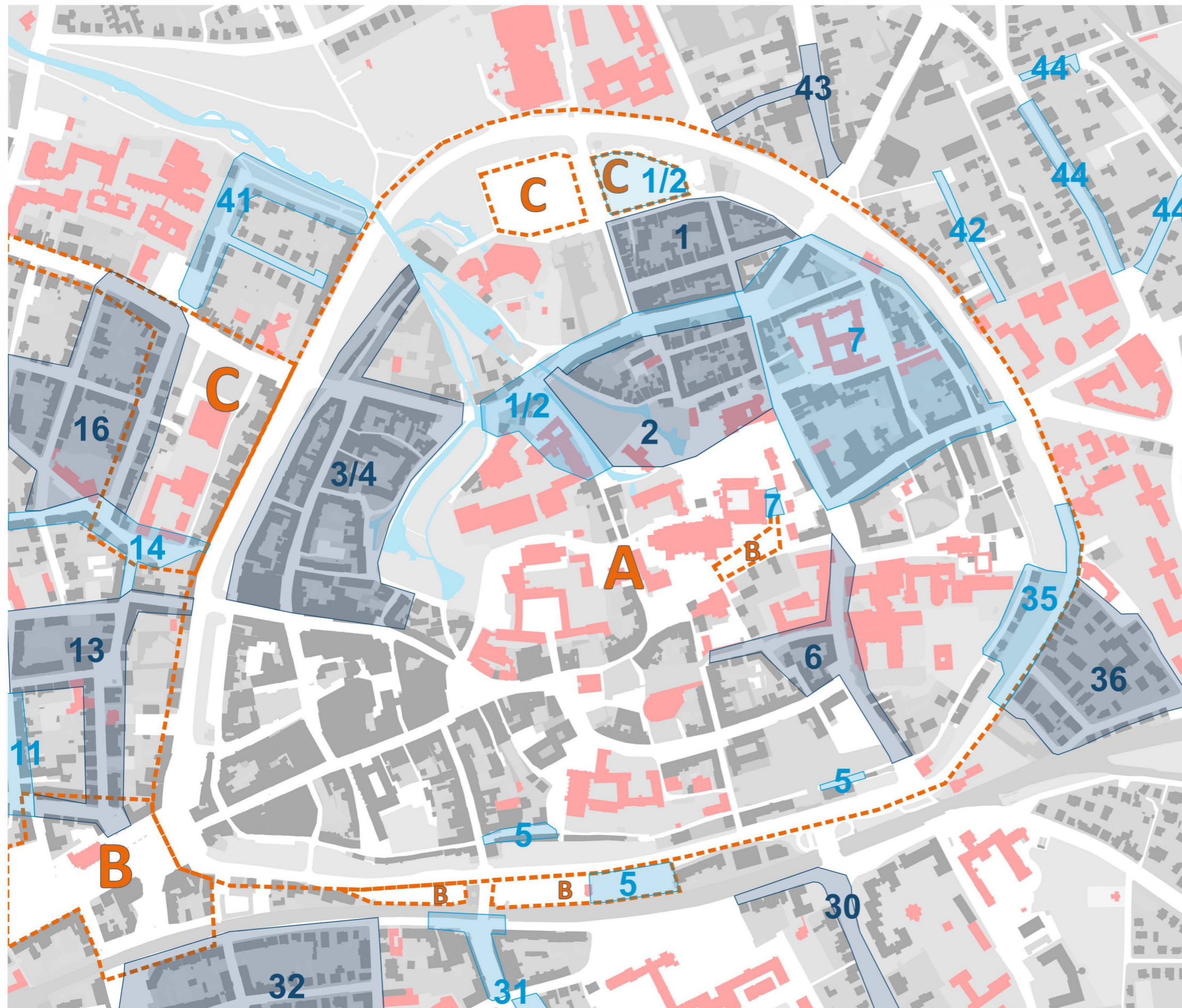
PP 155 Parkplatz mit Kapazität

PH 155 Parkhaus mit Kapazität

TG 155 Tiefgarage mit Kapazität

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Innenstadt 2.2 Bewohnerparkzonen und Parktarife (Parkscheinautomaten)



Bewohnerparkzonen

7 Zonennummer

 Geltungsbereich

Parktarife

 Tarifzonen Straßenraum

A = 1,70 EUR/h

B = 1,40 EUR/h

C = 1,20 EUR/h








In den restlichen Bereichen der Kernstadt gilt der Tarif von 0,70 EUR je Stunde.

Parken auf öffentlichen Parkplätzen für E-Fahrzeuge kostenlos.






Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Innenstadt
2.3 Fuß-/Radverkehr und
infrastrukturelle Einrichtungen







Infrastrukturelle Einrichtungen

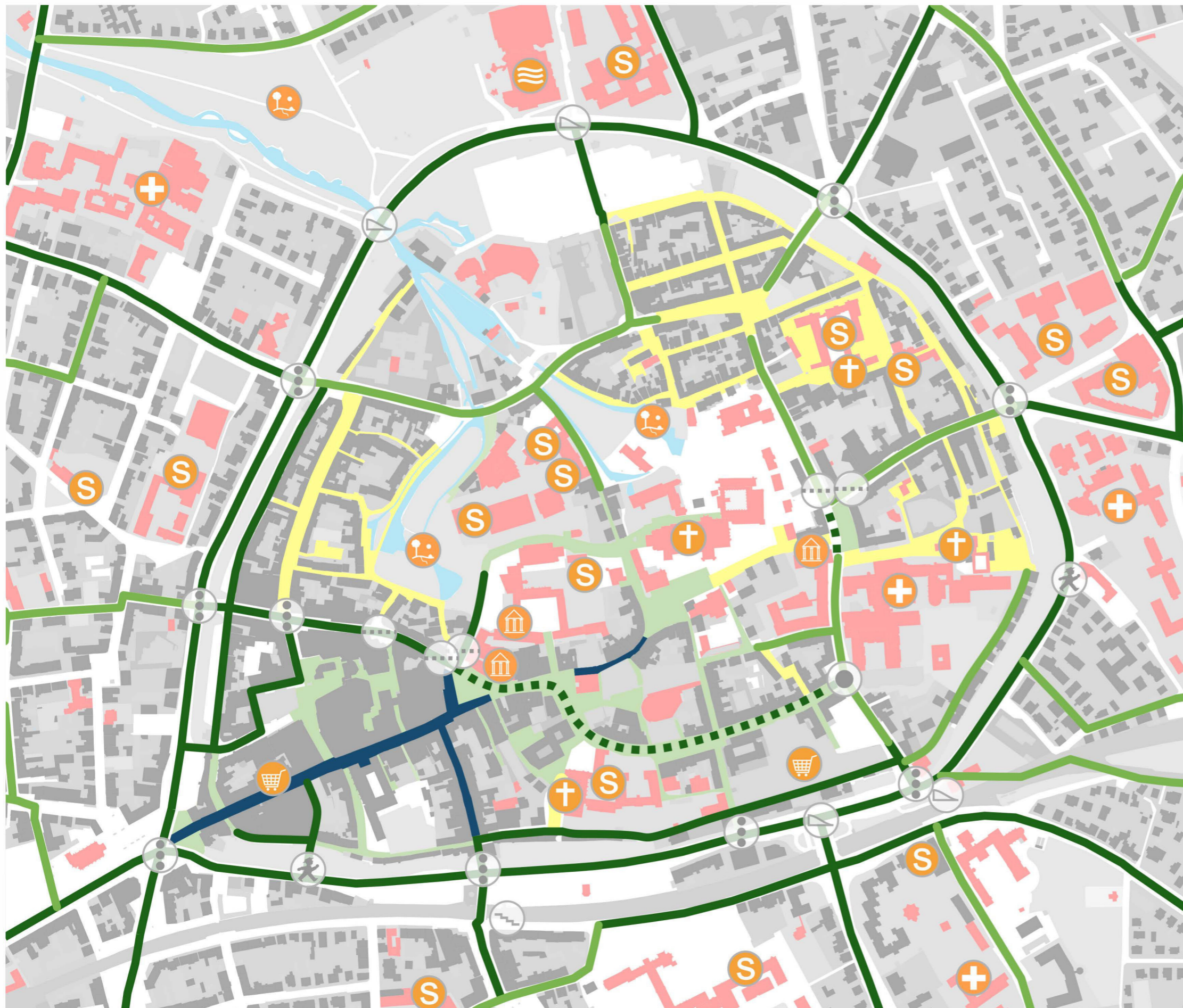
-  Verwaltung
-  Krankenhaus
-  Einzelhandel (große Standorte)
-  Dom/Kirche
-  Bildungseinrichtungen
-  Schwimmbad
-  Grünanlage/Park

spezielle Verkehrsanlagen

-  Fußgängerüberweg
-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängerlichtsignalanlage
-  Kreisverkehrsplatz
-  Unterführung

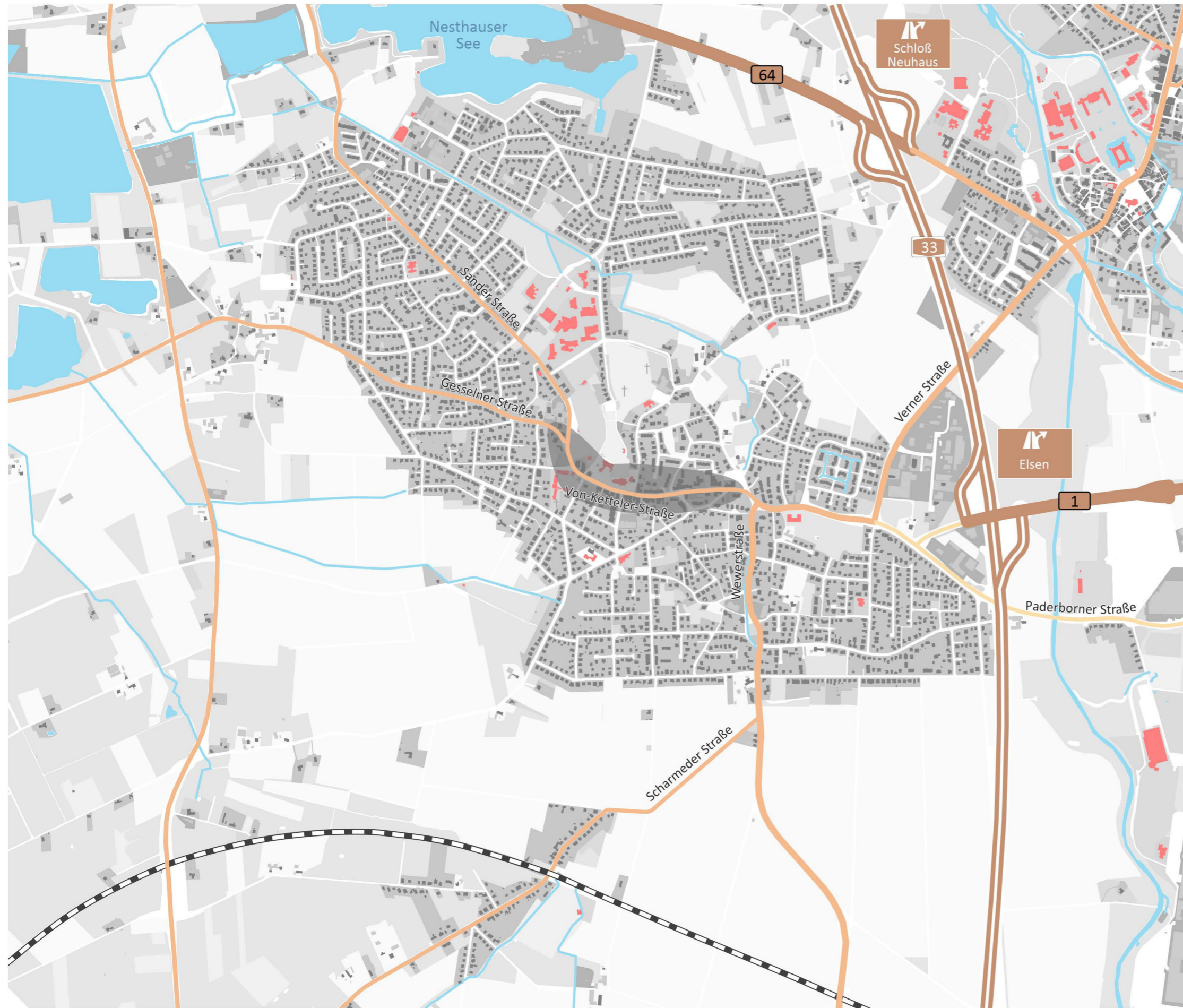
Verkehrliche Regelungen

-  Fußgängerzone (Rad frei)
-  Fußgängerzone (Rad frei von 20-9 Uhr)
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Tempo 30
-  Tempo 50
-  Linierverkehr frei



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Elsen 3.1 Übersichtskarte



Straßenkategorie

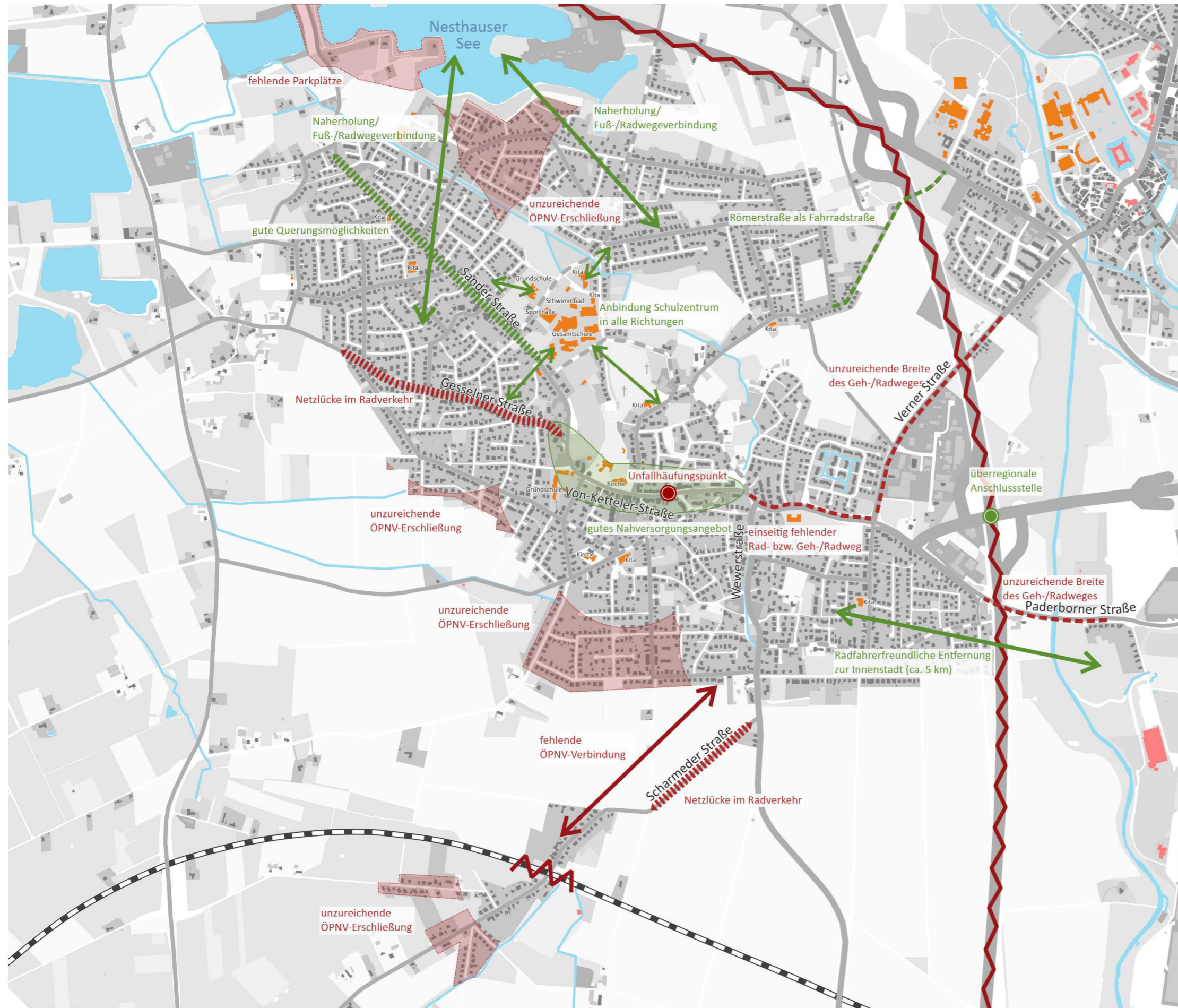
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße

Versorgungsbereich

- Stadtteilzentrum

Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

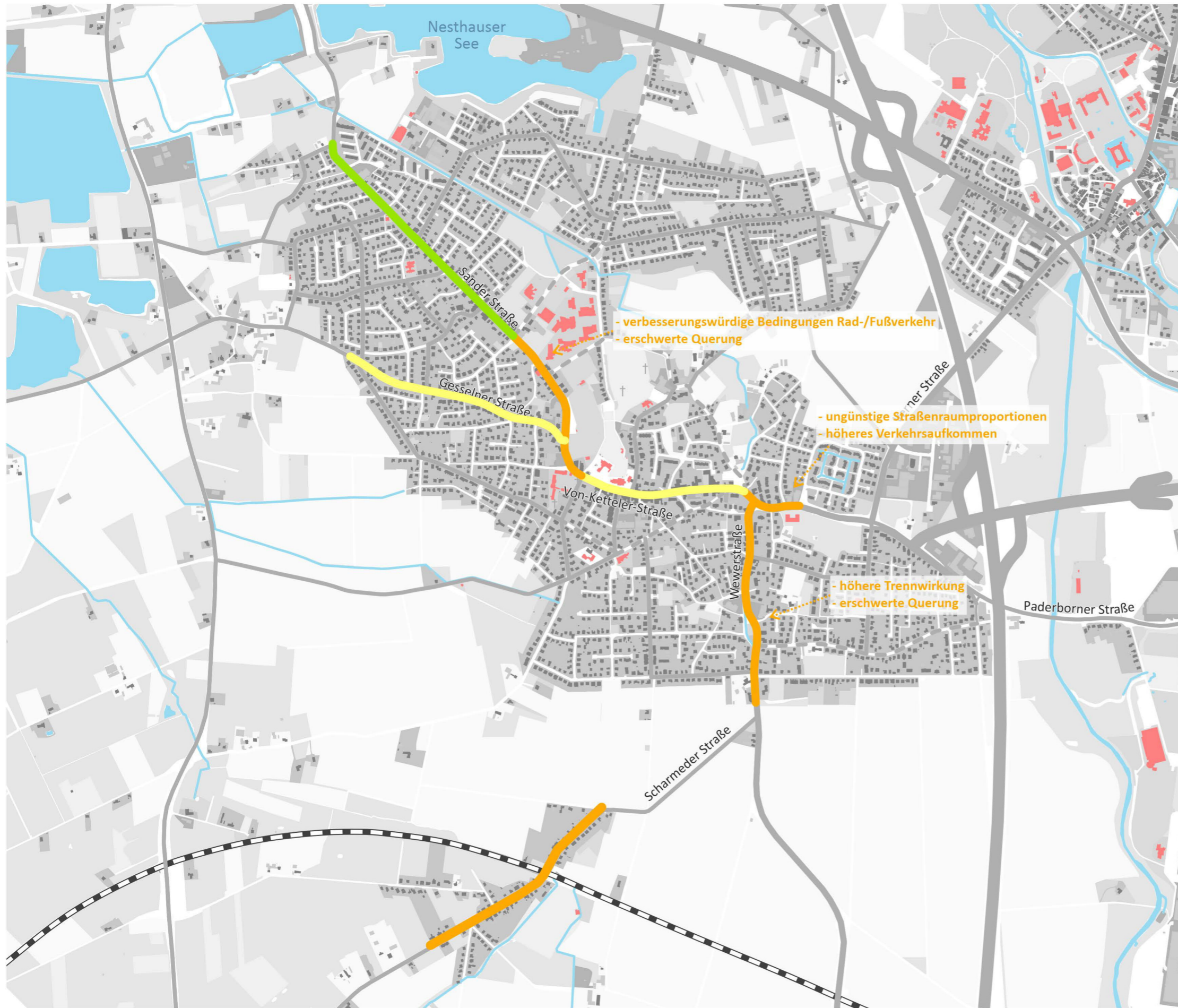
Bestandsanalyse Elsen 3.2 Stärken-Schwächen-Analyse



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

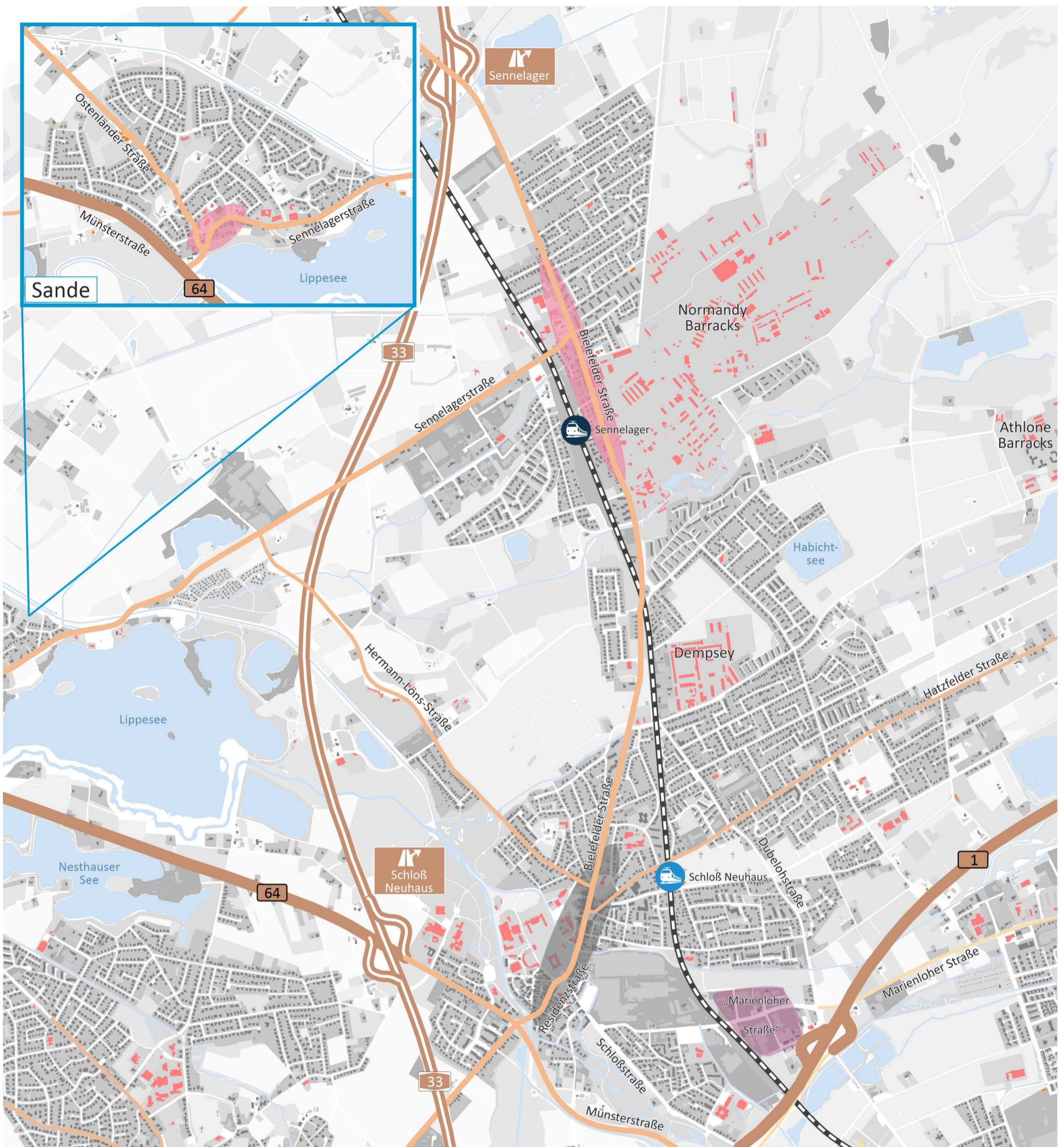
Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Elsen 3.3 Straßenraumverträglichkeits- analyse



Gesamtbewertung

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



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Schloß Neuhaus 4.1 Übersichtskarte



Stand:
Januar 2020

Straßenkategorie

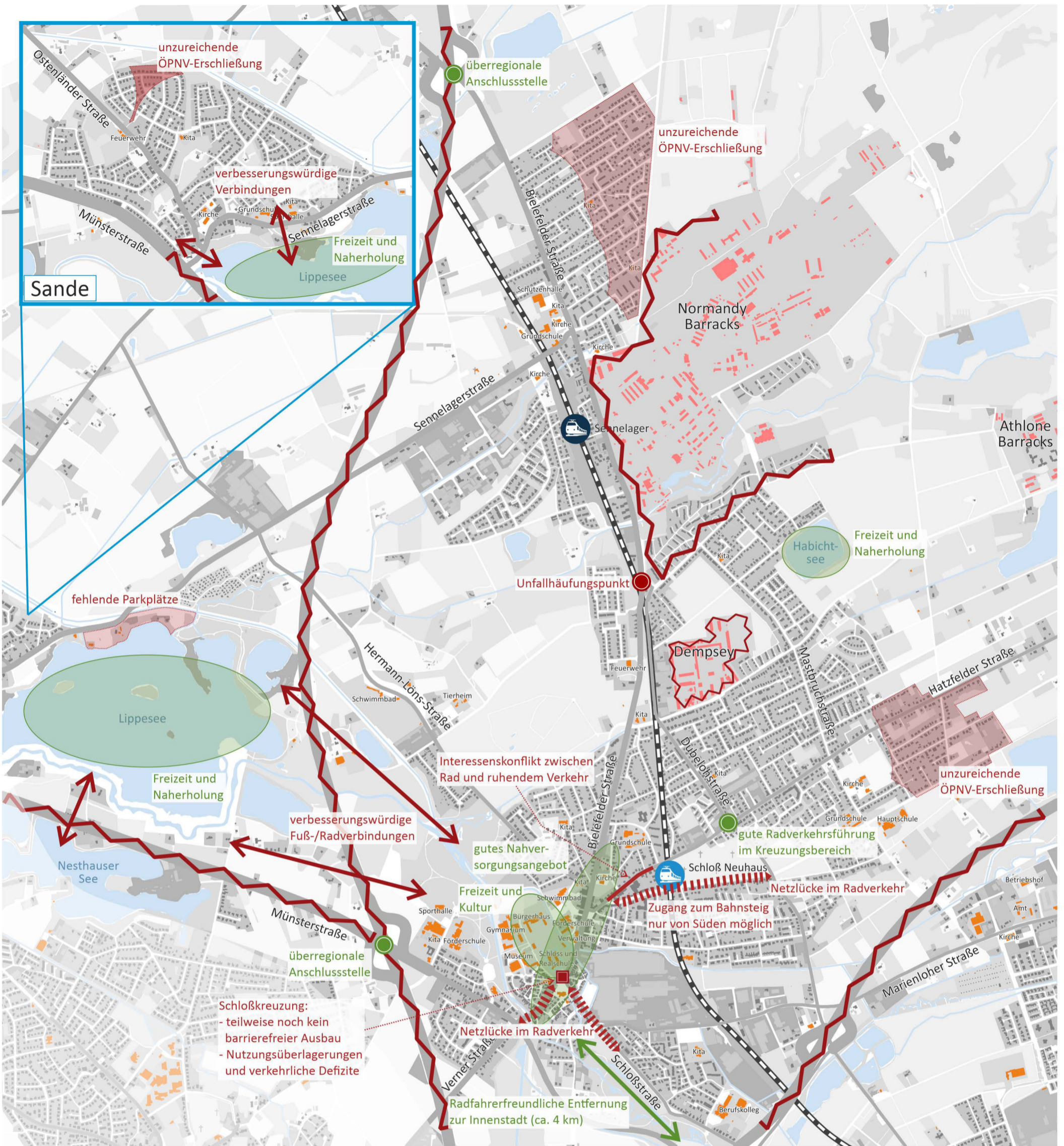
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße

Versorgungsbereiche

- Stadtteilzentrum
- Nahversorgungszentrum
- Sonderstandort

Bahnhöfe

- Bahnhof
- Haltepunkt



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Schloß Neuhaus
4.2 Stärken-Schwächen-Analyse

Stärken und Schwächen

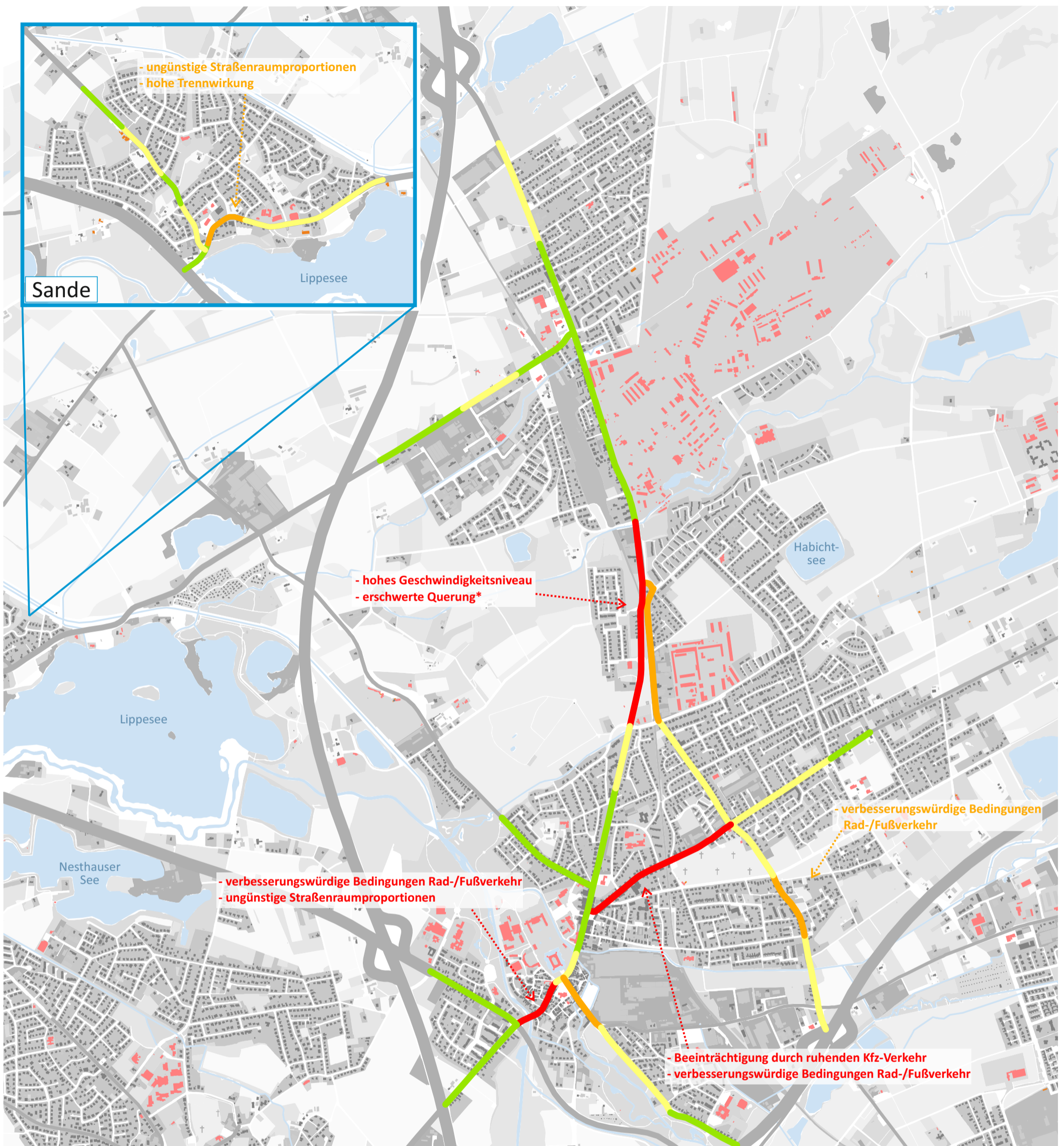
- Stärke(n)
- Schwäche(n)
- N räumliche Barriere

Bahnhöfe

- Bahnhof
- Haltepunkt



Stand:
Januar 2020



Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Schloß Neuhaus 4.3 Straßenraumverträglichkeits- analyse

Gesamtbewertung

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



0 500 1.000

Stand:
Januar 2020