

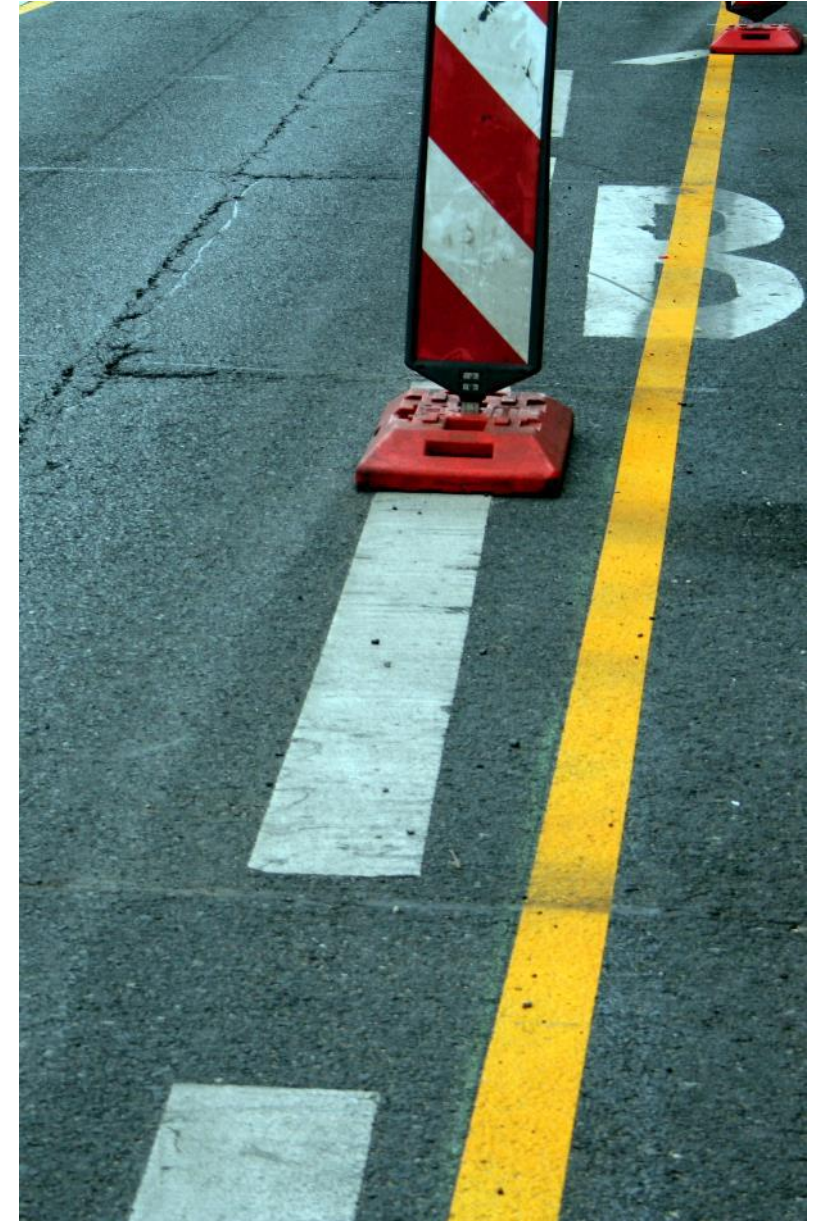
IMOK Paderborn

Grundsätze

Arbeitsstand, Juni 2022





Handlungsfelder

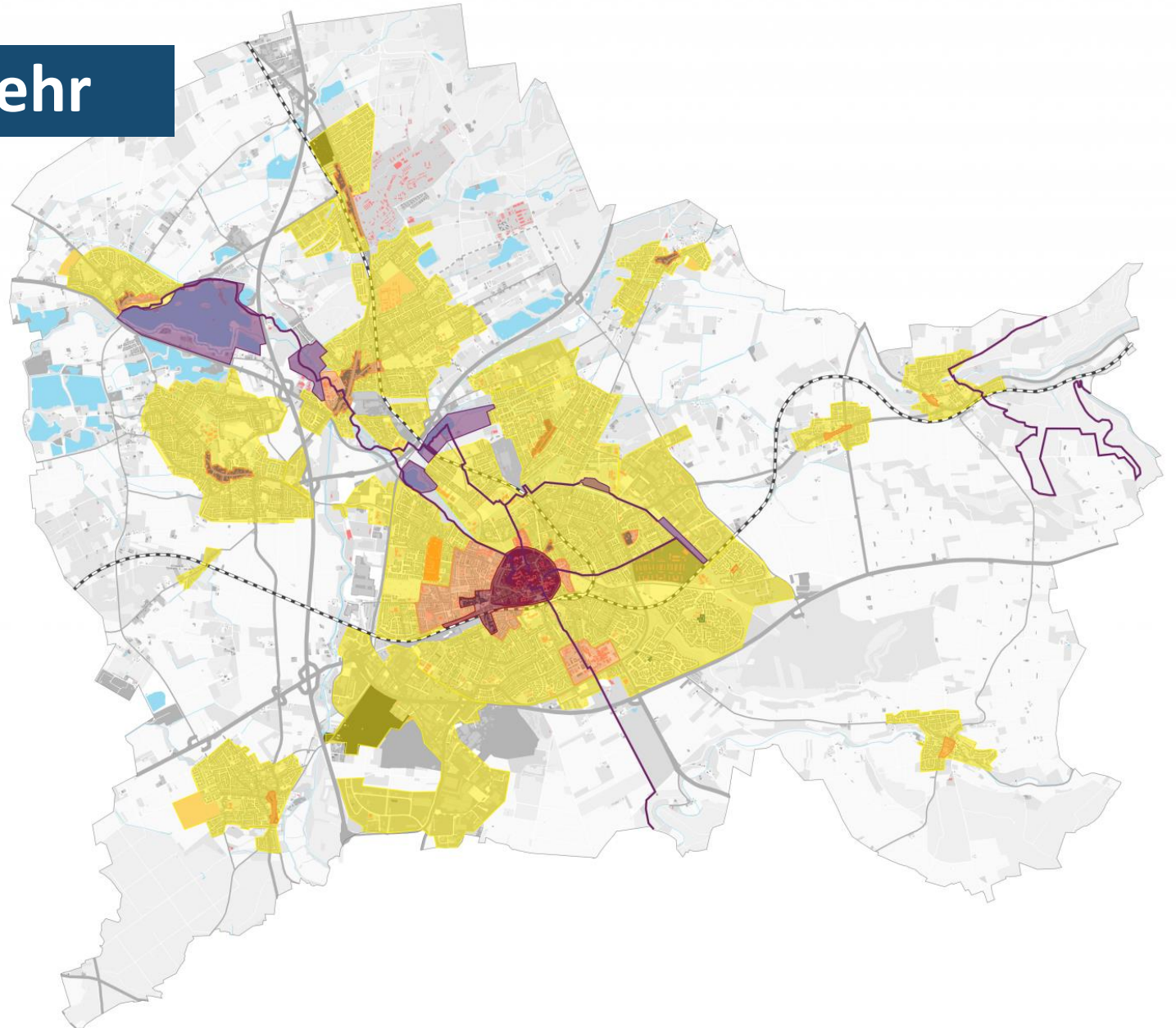
- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



Übersichtskarte Fußverkehr

Fußverkehrsbereiche

-  Komfortbereich
-  Freizeitbereiche/ -netz
-  Hauptbereich
-  Nebenbereich



A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Komfortbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Bereiche mit besonderer Versorgungsfunktion bzw. touristischen Attraktionen • Hohe Passantenfrequenz 	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreite von 4,5 Metern und mehr wo möglich • Barrierefreie Gestaltung, taktiler Leitsystem, ggf. Wegweisung, Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Fußgängerzone, -überweg, Gehwegüberfahrten) • Weitere Gestaltungsaspekte zur Aufenthaltsqualität (z.B. Bank, Begrünung etc.)
Freizeitbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Freizeitwege und Wanderrouten • Eher aktivere NutzerInnen 	<ul style="list-style-type: none"> • Erkennbare Wegführung • Klare Wegweisung
Hauptbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Weitere lokale Nahversorgungszentren, Ortsmitten sowie dichte Wohnbereiche der Kernstadt • Daran anliegende soziale Einrichtungen und Schulen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreite von min. 3 Metern wo möglich • In der Regel barrierefreie Gestaltung
Nebenbereich	<ul style="list-style-type: none"> • Restliche Wohnbereiche und Gewerbegebiete 	<ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreiten von 2,5 Metern wo möglich • In der Regel barrierefreie Gestaltung

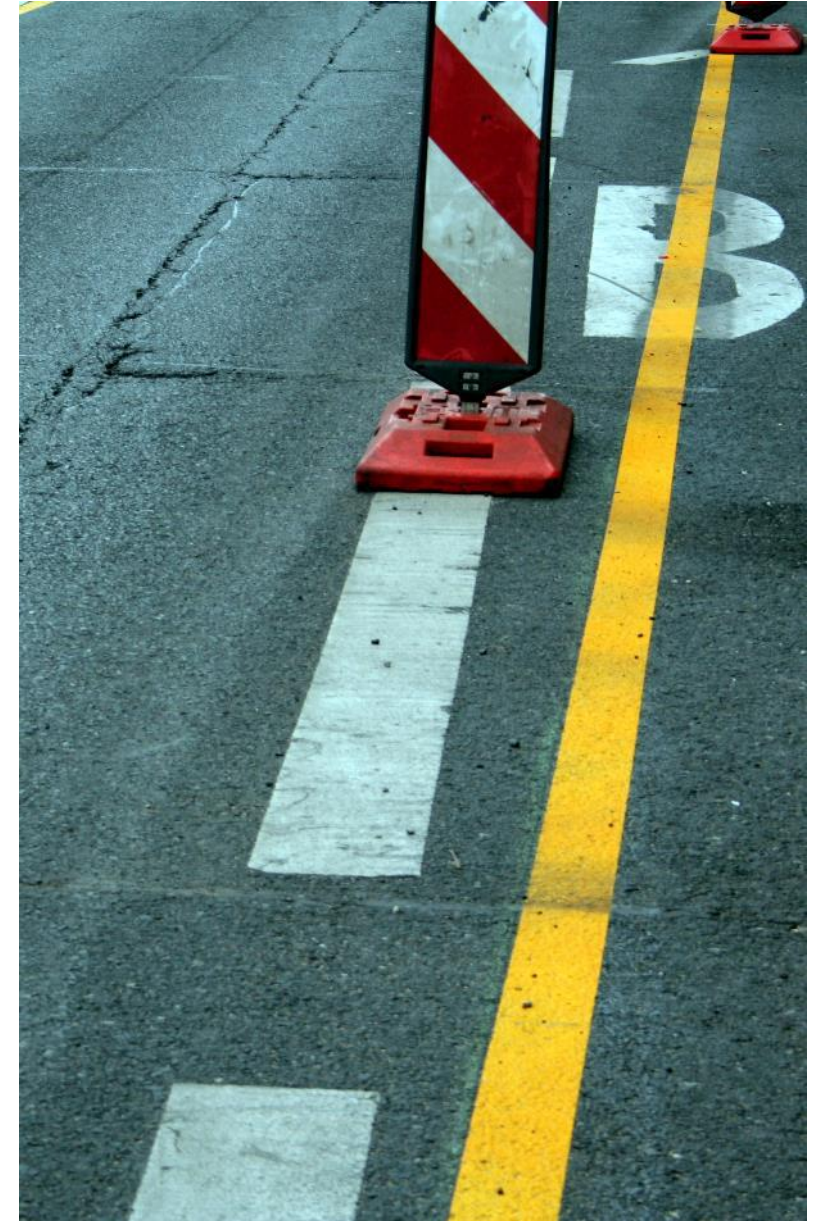
A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren

- Verbesserungsmaßnahmen an oder Neueinrichtung von Querungsmöglichkeiten (Brücken, Unterführungen)
- Bsp. Kasseler Tor (Unterführung), Rosentor (Unterführung/Bahnübergang), Sennelager (Unterführung/Brücke), Bahnübergang Eggestraße (Benhausen/Neuenbeken)
- Abbau von Fußgänger-LSA zu Gunsten von Fußgänger-Überwegen
- **Schaffung von AngstFreiräumen**
 - Online-Melder zur Abfrage und Erfassung Räumen mit Mangel an sozialer Sicherheit
 - Verknüpfung mit Geoportal/RADar
 - Systematisierter Maßnahmenkoffer zum Schaffung von AngstFreiräumen: Beleuchtung, Einsehbarkeit / Grünschnitt, Sauberkeit
 - Bsp.: Kasseler Tor, Rosentor, Unterführungen A33 (Römerstr., Zur Gartenschau, Schloßpark SN)
- **Nutzung niveaugleicher Zufahrten im Neubau**

Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



Übersichtskarte Radverkehr

Verbindungskategorie

- Überörtliche Verbindungen
- Gesamtstädtische Verbindungen
- Innerörtliche Verbindungen
- weitere Verbindungen
- Übergabepunkte Kreisnetz
- Versorgungsbereiche und Universität

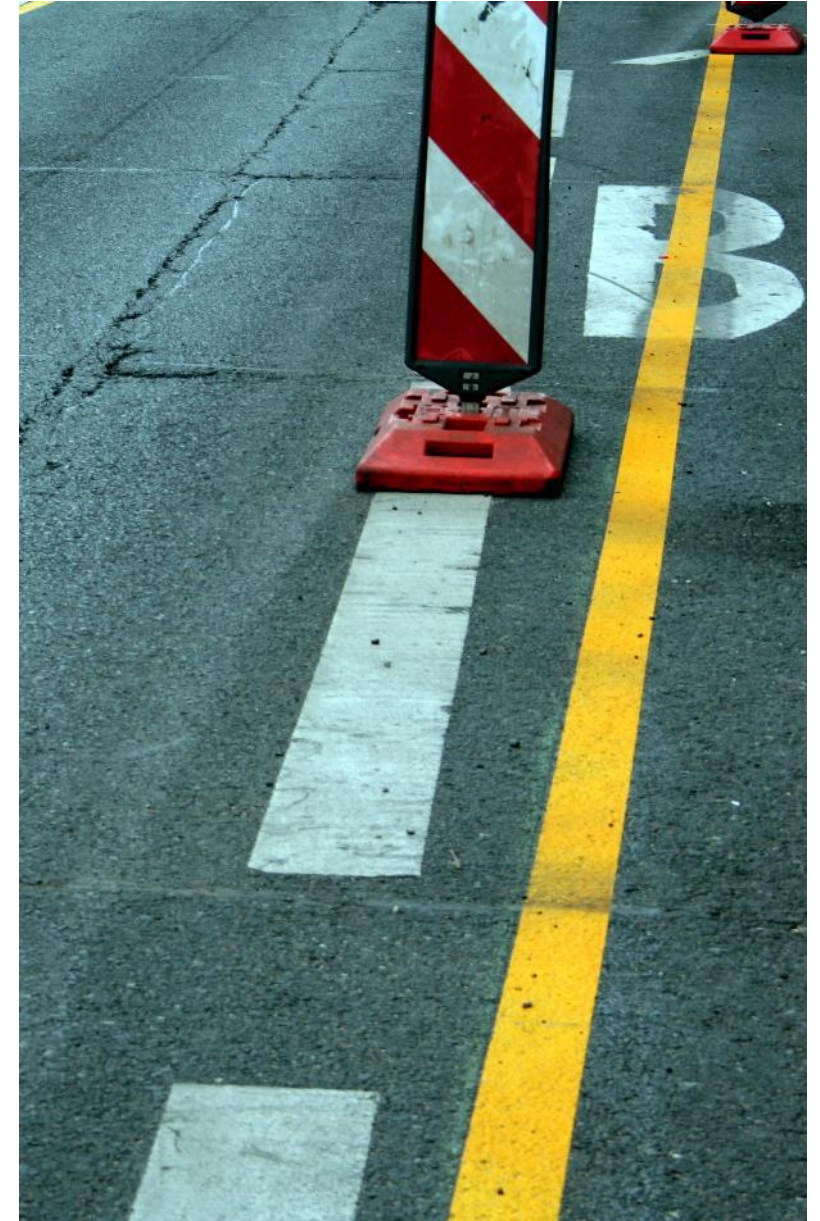


B. Radverkehr & Mikromobilität

Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Überörtliche Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übergeordnete Verbindungen in anliegende Städte und Gemeinden • schnelle, überörtliche Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Eigenständiger Trassenverlauf, zu prüfen sind: Radschnellverbindung, Fahrradstr., Radfahrstreifen, baulich getrennte Radstreifen (min. 2,30 Meter wo möglich) ... • An Kreuzungspunkten mit Vorrang
Gesamtstädtische Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Anbindung äußerer Stadtteile an die Innenstadt, sowie grenzüberschreitend in Nachbarkommunen • Fokus liegt auf schnellen, direkten Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Min. eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, baulich getrennte Radstreifen (min. 2,30 Meter wo möglich), Schutzstreifen (min. 1,50 m ohne Sicherheitstrennstreifen) • Knotenpunkte: Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden
Innerörtliche Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Verbinden die Stadtteile untereinander, sowie Ziele innerhalb der Kernstadt (Wohn- und Gewerbegebiete, Naherholung) 	<ul style="list-style-type: none"> • Eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, baulich getrennte Radstreifen (min. 2,30 Meter wo möglich), Schutzstreifen (min. 1,50 m ohne Sicherheitstrennstreifen), Mischverkehr mit Radpiktogramm • Knotenpunkte: kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeits-niveau und Kfz-Aufkommen im Mischverkehr
Weitere Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • Erschließung innerhalb der Quartiere und Anbindung an übergeordnete Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> • Zur prüfen sind: Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr • Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich

Handlungsfelder






- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz

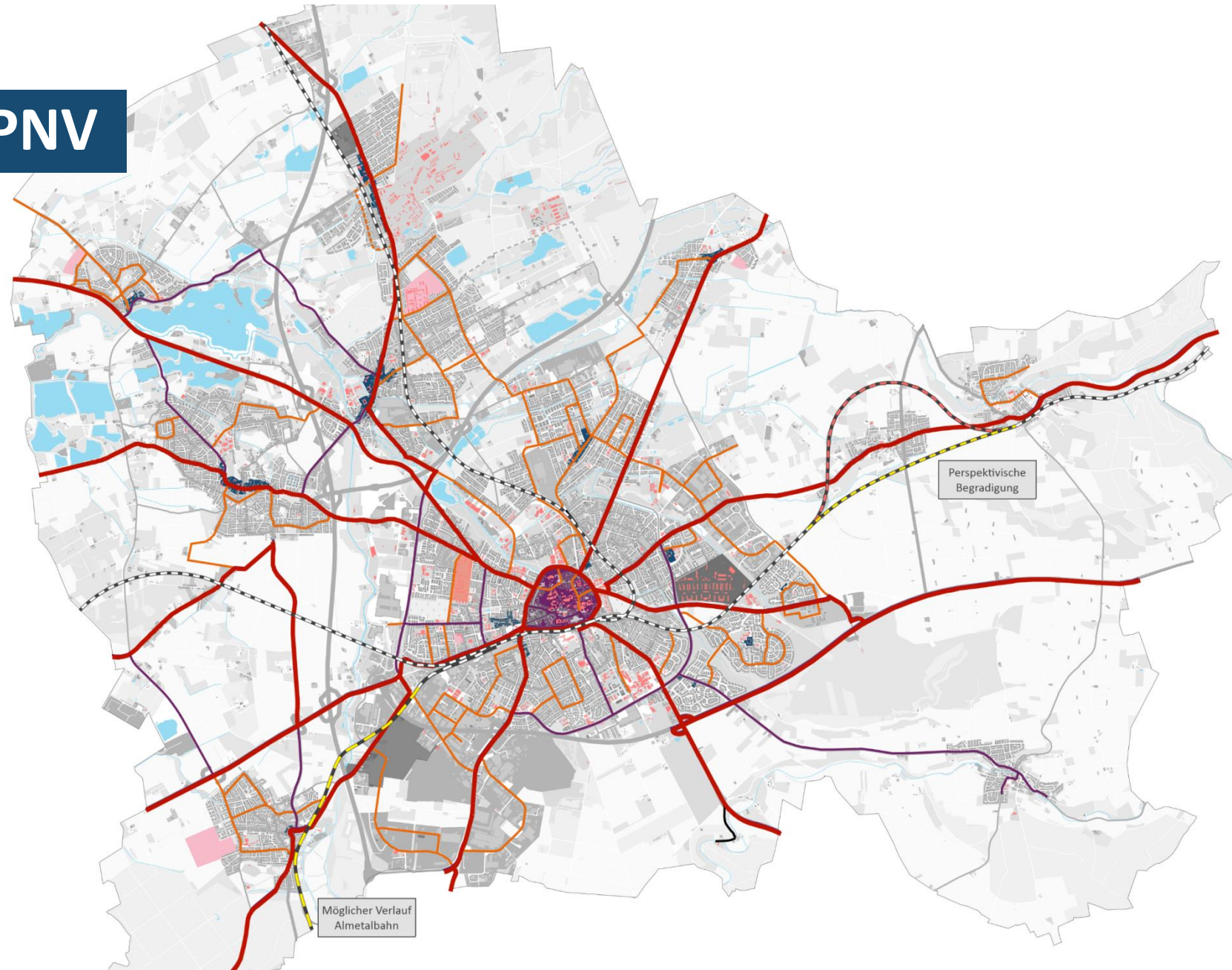


C. Übersichtskarte ÖPNV

ÖPNV & Intermodalität
Verbindungsfunktionen

Verbindungsfunktion

-  Bahnverbindungen
(Bestand/geplant/Rückbau)
-  Überörtliche Busverbindungen
-  Gesamtstädtische Busverbindungen
-  Örtliche Busverbindungen
-  Weitere Busverbindungen



C. ÖPNV & Intermodalität

Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Überörtliche Verbindungen (Bus)	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung umliegender Städte und Gemeinden 	<ul style="list-style-type: none"> Mögl. Einsatz von Busspuren, innerhalb des im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiches Vorrang an LSA-Knotenpunkten Mind. 6,5 m Fahrbahnbr. (zweispuriger Straße)
Gesamtstädtische Verbindungen (Bus)	<ul style="list-style-type: none"> Verbindungen zwischen den Stadtteilen Paderborns Fokus liegt auf <i>schnellen Verbindungen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel Einsatz von Bus- ggf. Umweltspuren Min. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.) In der Regel bevorzugt an LSA-Knotenpunkten In der Regel Busspuren an Knotenpunkten
Örtliche Verbindungen (Bus)	<ul style="list-style-type: none"> Sichern die Verbindung innerhalb Paderborns / der Kernstadt Fokus liegt in <i>Flächenerschließung</i> 	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.) In der Regel Bevorrechtigung an (LSA-)Knotenpunkten Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten
Weitere Verbindungen (Bus)	<ul style="list-style-type: none"> Unregelmäßige, räuml. / zeitl. Fahrtenangebote maximal mit Kleinbussen, wie ALF oder ggf. OnDemand-Verkehren (bspw. Haxtergrund) 	<ul style="list-style-type: none"> Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse

C. ÖPNV & Intermodalität

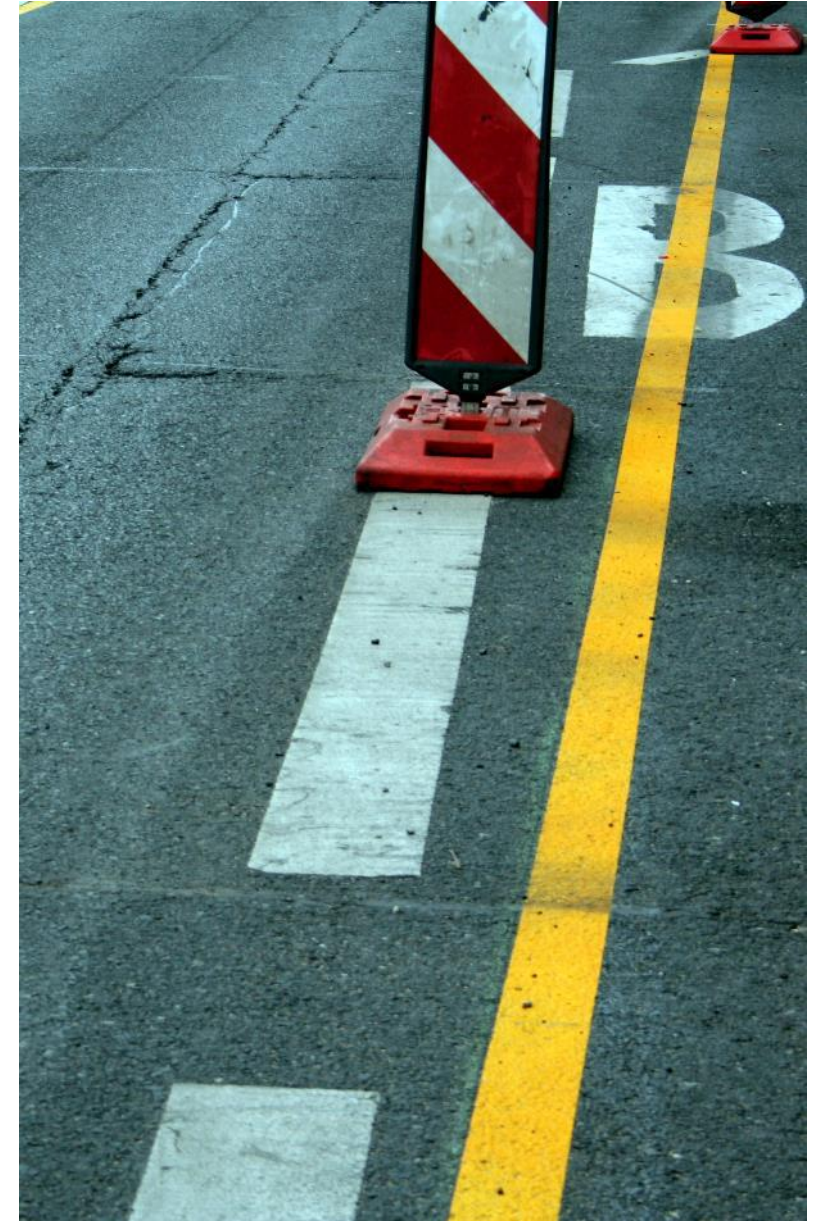
- Forcierung und konsequente Umsetzung der Busbeschleunigung auf den Hauptachsen (baulich, verkehrsrechtlich und technisch, ÖPNV-Vorbehaltsnetz)
- Aufbau eines Systems von Mobilstationen

Mobilstationen: Kategorien und Ausstattungsmerkmale

	L	M	S	X	S																
Bahnhaltepunkt	X	X	X	X	X	(X)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SB-Halte, weitere zentrale Haltestellen	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	(X)	(X)	-	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	-
Weitere Bushaltestellen	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	-	(X)	-	-	-	-	X	(X)	(X)	-	-	-	-	-	
Mobilpunkte (ohne ÖV-Anbindung)	X	-	(X)	(X)	(X)	(X)	-	(X)	-	-	-	-	(X)	-	(X)	-	-	-	-	-	
Ausstattungsmerkmale je Kategorie:	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radabstellanlagen (überdacht)	Fahrradverleihstation	öffentliches Fahrradwerkzeugset	E-Scooter-verleih	Lastenrad-verleih	E-Bike-Lademöglichkeit	Carsharing-Station	Taxi-Stand	P+R-Angebote	Bring- und Holzone	Normale-Infrastruktur	Informationsangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Paketstation	Kiosk/ Verkaufsautomat	Gepäckschließfächer	W-Lan	Aufenthaltsraum und WC	Servicepunkt	
x erforderlich	Radverkehr				Motorisierter Verkehr				Weitere Angebote												
(x) optional	Ausstattungsmerkmale																				
- nicht erforderlich																					

Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



D. Übersichtskarte MIV

MIV & Wirtschaftsverkehr
MIV-Perspektivnetz

- Überörtliche Verbindungen
- Gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche Verbindungen
- Weitere Verbindungen
- Zentren / Sensible Bereiche



D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Netztyp	Verbindungsfunktion / Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Überörtliche Verbindung	Schnelle, überörtliche und teils (inter-) nationale Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> • weitgehend anbaufreie Gestaltung • Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten • eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten
Gesamtstädtische Verbindungen	Vorrangig örtliche Verbindungsfunktion; Straße wird vorrangig als Zubringer zu überörtlichen Verbindungen oder weiteren Wegen zwischen Stadtteilen Paderborns genutzt	<ul style="list-style-type: none"> • Trennung von anderen Verkehrsarten, • Kurze Wartezeiten an Knotenpunkten • mindestens Tempo 50
Örtliche Verbindungen	Vorrangig kleinräumige Verbindungen, teils auch zwischen nahegelegenen Stadtteilen	<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich, • längere Wartezeiten zugunsten des Umweltverbunds sind möglich • In der Regel Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich
Weitere Verbindungen	Hauptsammel- und Erschließungsstraßen (vorrangig Verbindung von Grundstücken zu übergeordnete Straßen). Eine weitere Ausdifferenzierung dieser Straßen kann bspw. im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen.	<ul style="list-style-type: none"> • gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich • kein besonderer Vorrang an Knotenpunkten • Tempo 30 oder weniger

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Reduktion des Kfz-Verkehrs am inneren Ring**
 - Kfz-Reduktion durch Verlagerung der Durchgangsverkehre (Start & Ziel d. Verkehre liegen außerhalb des inneren Rings) auf den äußeren Ring
 - Innerer Ring übernimmt primär Erschließungsfunktion für Anwohner:innen, Besucher:innen, angrenzende Parkieranlagen, u.ä.
 - Erreichbarkeit der Innenstadt per Kfz bleibt gewährleistet

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Optimierung der Parkraumstrategie**
 - Kernstadt
 - Kfz-Parken auf Großparkplätze, Parkbauten und privaten Raum verlagern, Aufwertung des öffentlichen Raums
 - Abwicklung Parken in Wohnquartieren (z.B. Ausweitung Bewohnerparken, Rücknahme von halbseitigen Gehwegparken)

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

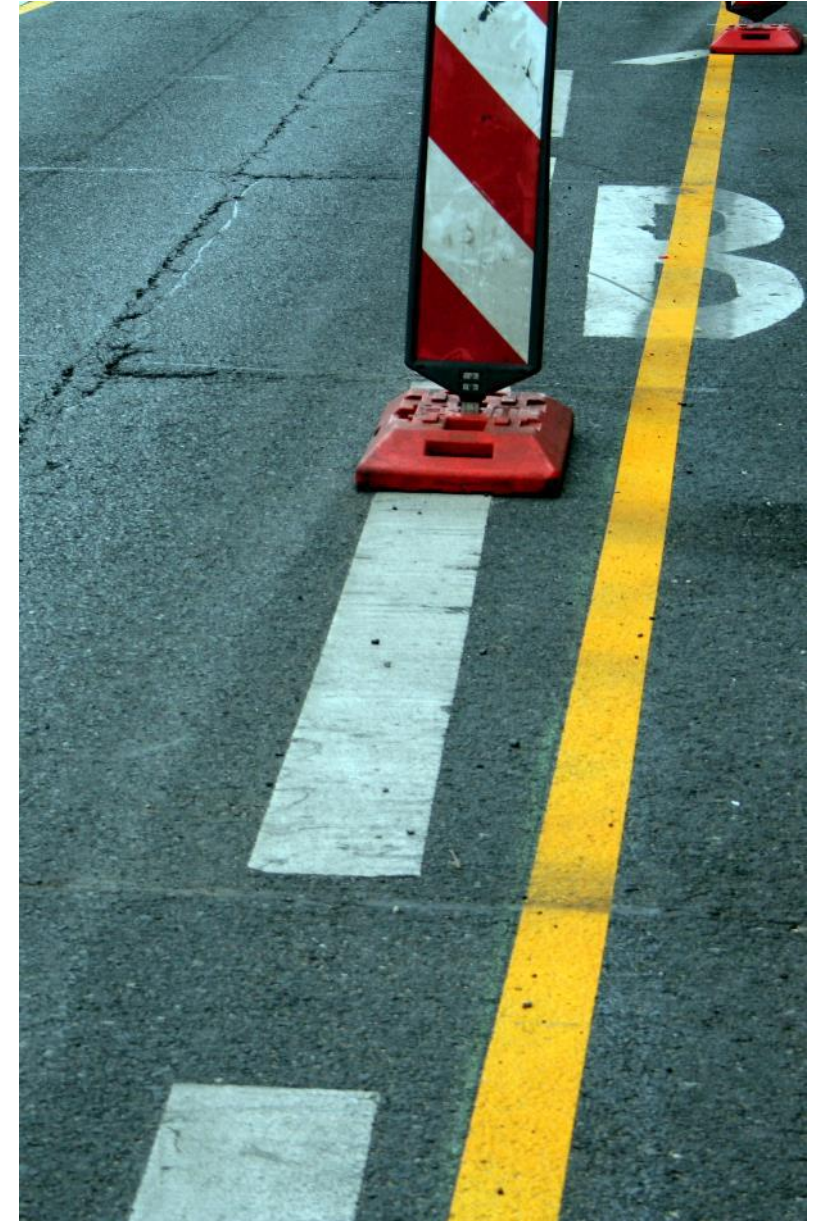
- **Optimierung der Parkraumstrategie**
 - Innenstadt
 - Zahl der Parkplätze soll nicht erhöht werden, sukzessiver Abbau der Parkraumkapazitäten im Straßenseitenraum
 - Fokus auf Nutzung der Parkbauten und Großparkplätze
 - Parktarife in Parkbauten und Großparkplätzen niedriger als im öffentlichen Raum
 - Sukzessive und sachgerechte Erhöhung der Parktarife (zeitliche und räumliche Differenzierung der Parktarife, abhängig von der Entwicklung der ÖPNV-Ticketpreise und der allg. Preisentwicklung)
 - Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems
 - Abwicklung Parken in Wohnquartieren (z.B. Ausweitung Bewohnerparken, Rücknahme von halbseitigen Gehwegparken)
 - Bei Flächenkonkurrenz ist stärker als bisher das Parken in Frage zu stellen: Wenn Mindestmaße entstehen oder die Sicht behindert wird, soll die Abwägung zugunsten des Radverkehrs ausfallen.

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Wohnquartiere: Lieferzonen**
 - Temporäre Lieferzonen in dicht besiedelten Quartieren (tagsüber Lieferzone, nachts Anwohnerparken)
 - Bei Flächenkonkurrenz ist stärker als bisher das Parken in Frage zu stellen: Wenn Mindestmaße entstehen oder die Sicht behindert wird, soll die Abwägung zugunsten des Radverkehrs ausfallen. Das Bordsteinparken soll generell vermieden werden.

Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



Integrierte Netzkarte

Kfz-Verbindungsfunktion

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

ÖPNV-Verbindungsfunktion

- Bahnverbindungen
- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

Rad-Verbindungsfunktion

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche Verbindungen

Fußverkehrsbereiche

- Komfortbereich
- Freizeitbereiche/ -netz
- Hauptbereich
- Nebenbereich



Grundsätze für Knotenpunkte

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Netztyp	Ansprüche Fußverkehr	Ansprüche Radverkehr	Ansprüche ÖPNV	Ansprüche Kfz-Verkehr
Überörtliche Verbindungen (Fußverkehr: Komfortbereich)	<ul style="list-style-type: none"> mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.) 	<ul style="list-style-type: none"> mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf 	<ul style="list-style-type: none"> Vorrang an LSA-Knotenpunkten Mind. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispuriger Straße) 	<ul style="list-style-type: none"> mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten
Gesamtstädt. Verbindungen (Fußverkehr: Freizeitbereich)	<ul style="list-style-type: none"> Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.) Gehwegbreite von min. 3 Metern, barrierefreie Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden 	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten Möglichst Busspuren an Knotenpunkten 	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel kurze Wartezeiten
Innerörtliche Verbindungen (Fußverkehr: Hauptbereich)	<ul style="list-style-type: none"> Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 40 Sek.) Gehwegbreite von min. 3 Metern wo möglich, barrierefreie Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> Kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeitsniveau und Kfz-Verkehrsaufkommen auch im Mischverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten 	<ul style="list-style-type: none"> Längere Wartezeiten zu Gunsten des Umweltverbunds möglich
Weitere Verbindungen (Fußverkehr: Nebenbereich)	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel barrierefreie Gestaltung Gehwegbreite von min. 2,5 Metern wo möglich Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 55 Sek.) 	<ul style="list-style-type: none"> Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich 	<ul style="list-style-type: none"> Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse 	<ul style="list-style-type: none"> generell kein besonderer Vorrang

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Prämissen der Knotenpunktgestaltung

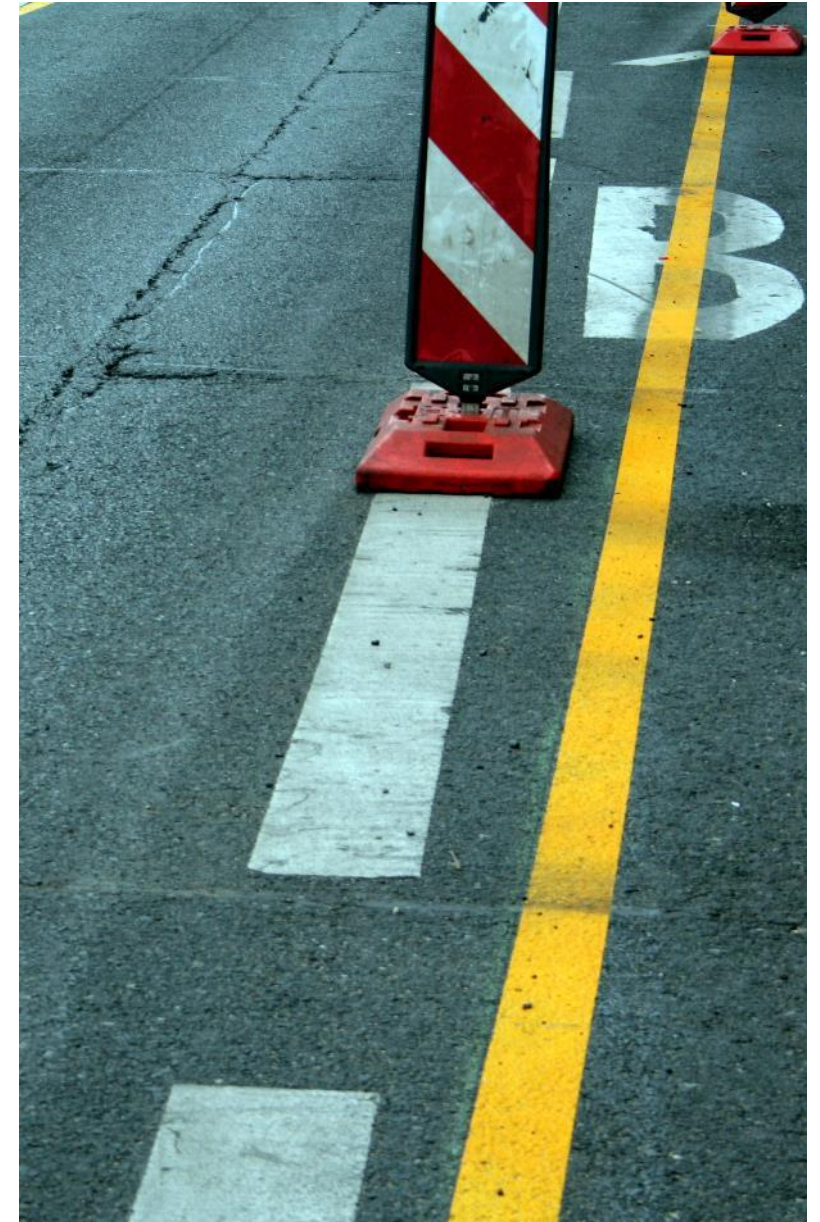
- Grundsätzliche Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Knotenpunkten und im LSA-Umlauf (Vermeidung von Anforderungsampeln und Senkung der Wartezeit in der Nahmobilität)
- Anforderungsampeln erkennen den Bedarf frühzeitig und berührungslos
- Barrierefreie Gestaltung: durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen, akustische Signale an LSA-Knoten
- Direkte Wegeföhrung: für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen
- Keine freien Rechtsabbieger im innerörtlichen Bereich

Hinweise zum Umgang mit Zielkonflikten

- Ergeben sich insbes. aus Anforderungen der Verkehrsarten, bspw. ausreichende Querungszeiten für Senioren und Beschleunigung des Busverkehrs
- Abwägung der Zielkonflikte vor dem Hintergrund des räumlichen Umfelds (Flächengerechtigkeit) und der Bedeutung der Verkehrsarten bezüglich ihres Netztyps
- Bei Baustellen ist die sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umleitungen sind bei Baumaßnahmen auf Strecken des Radverkehrsnetzes erforderlich und müssen ausreichend beschildert werden.
- Eine bauliche Abtrennung der Radverkehrsanlage ist an überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen gemäß IMOK-Kategorisierung zu prüfen. Dabei ist eine intensive Abwägung der Interessen aller beteiligten Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Priorisierungen aus dem IMOK durchzuführen.

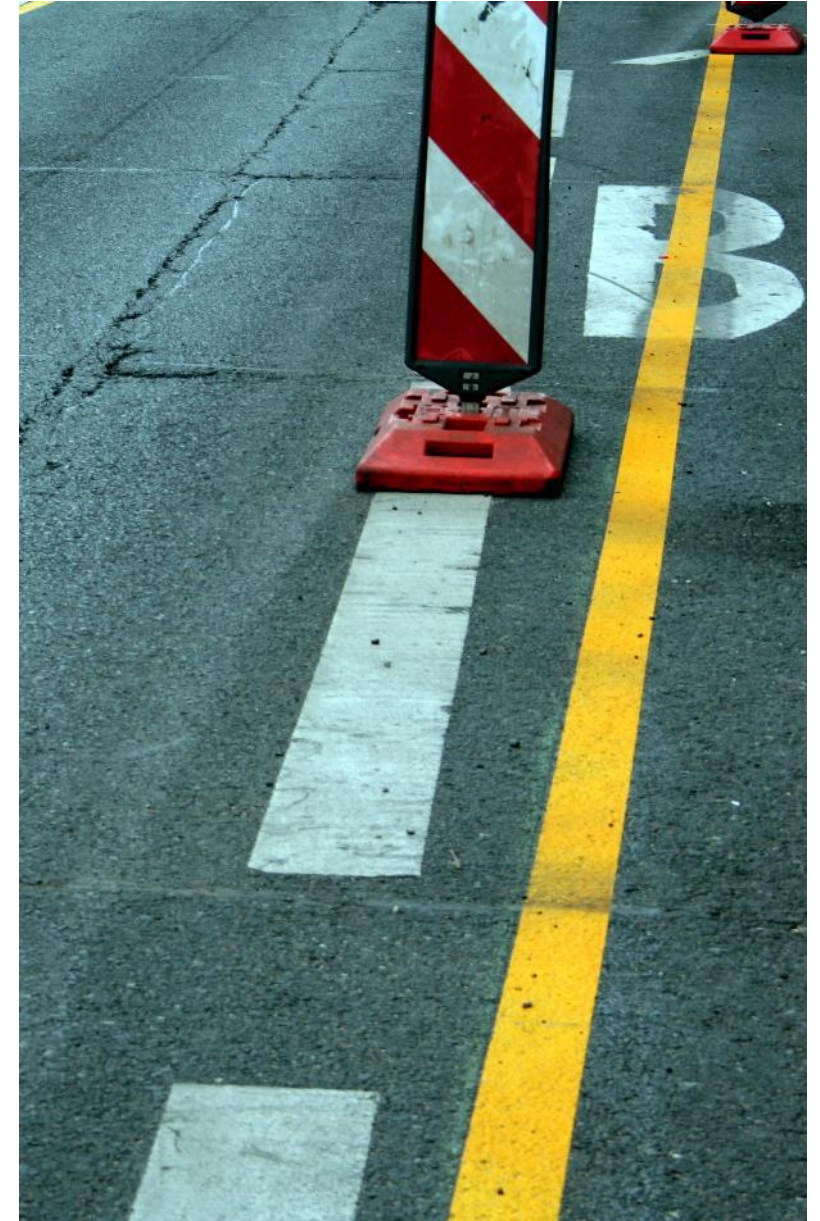
Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. **Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit**
- G. Umwelt & Klimaschutz



Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



G. Umwelt & Klimaschutz

- **Ausbau der Ladeinfrastruktur**
 - **Umsetzung und Fortschreibung E-Ladeinfrastrukturkonzept 2019**
 - Kontinuierliche Beobachtung der Auslastung von Ladesäulen
 - Entwicklung von Geschäfts- und Preismodellen
 - Aktualisierung der Simulation bei geänderten Modellparametern
 - Aufbau Leitstelle Elektromobilität
 - Zentraler Anlaufpunkt für Personen und Unternehmen
 - Beratung zu Wallboxen und Ladesäulen
 - Konzentration von öffentlicher Ladeinfrastruktur
 - **Ausweitung der Straßenraumbegrünung**
 - Dachbegrünung von Haltestellen (bei Neubau)
 - Mitdenken von Grün bei Umbauten
 - Festlegung von Standards der Straßenraumbegrünung

G. Umwelt & Klimaschutz

- **Verkehrliche Entlastung der Kernstadt**
 - Integrierte Maßnahme zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt
 - Unterschiedliche Maßnahmenansätze des IMOKs werden vor dem Hintergrund der verkehrlichen Entlastung und Weiterentwicklung der Kernstadt / des Zentrums Paderborn im Zusammenhang gebracht und deren Ineinandergreifen dargestellt. Auf dieser Basis werden Optionen zur Weiterentwicklung des Zentrums dargestellt.