

Maßnahmen

IMOK Paderborn

Fußverkehr & Barrierefreiheit

Juli 2022

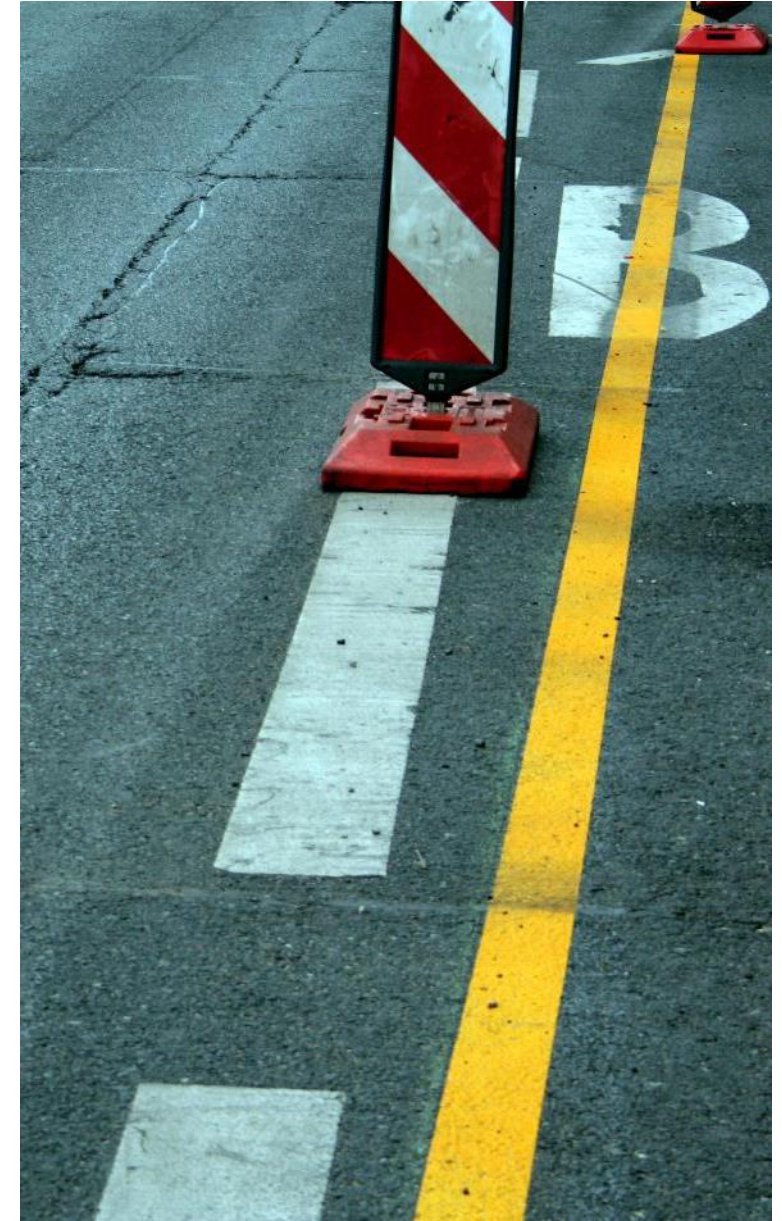
Handlungsfelder



Schlüsselprojekte/
-maßnahmen

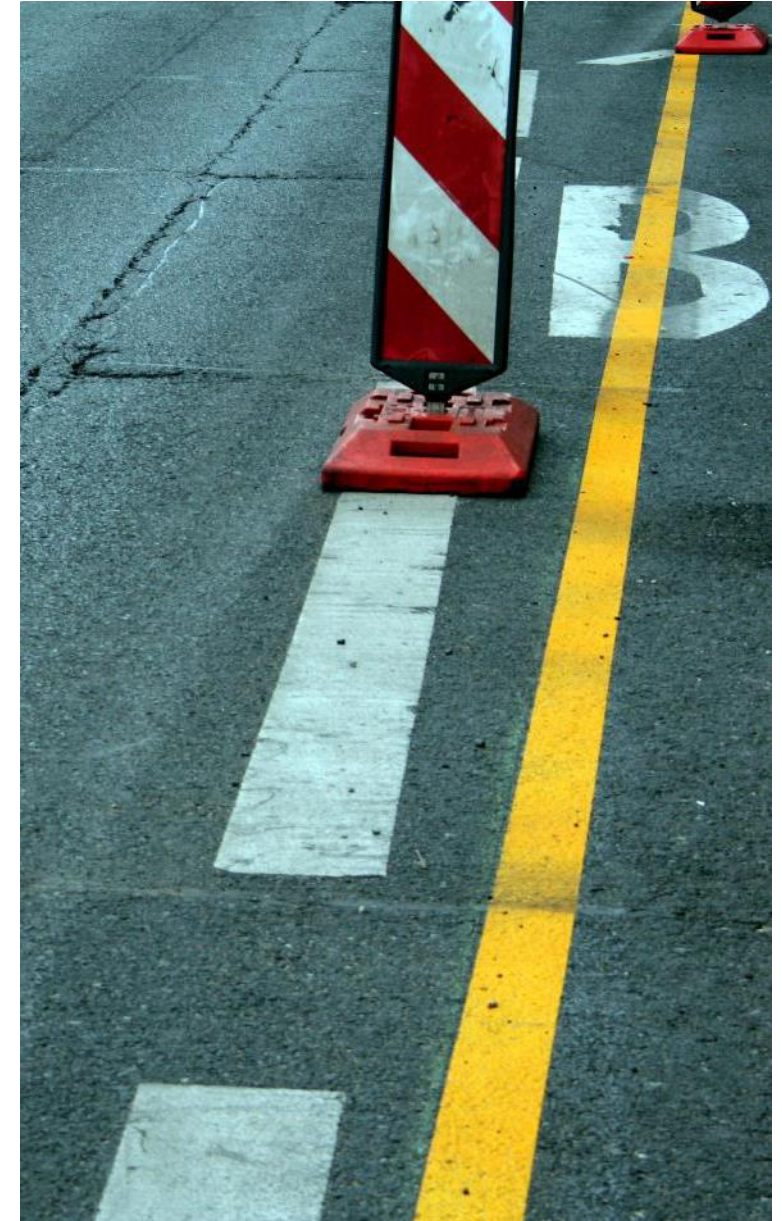
- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz

- H. Stadtteilkonzept Elsen
- I. Stadtteilkonzept Schloß Neuhaus







Übersicht

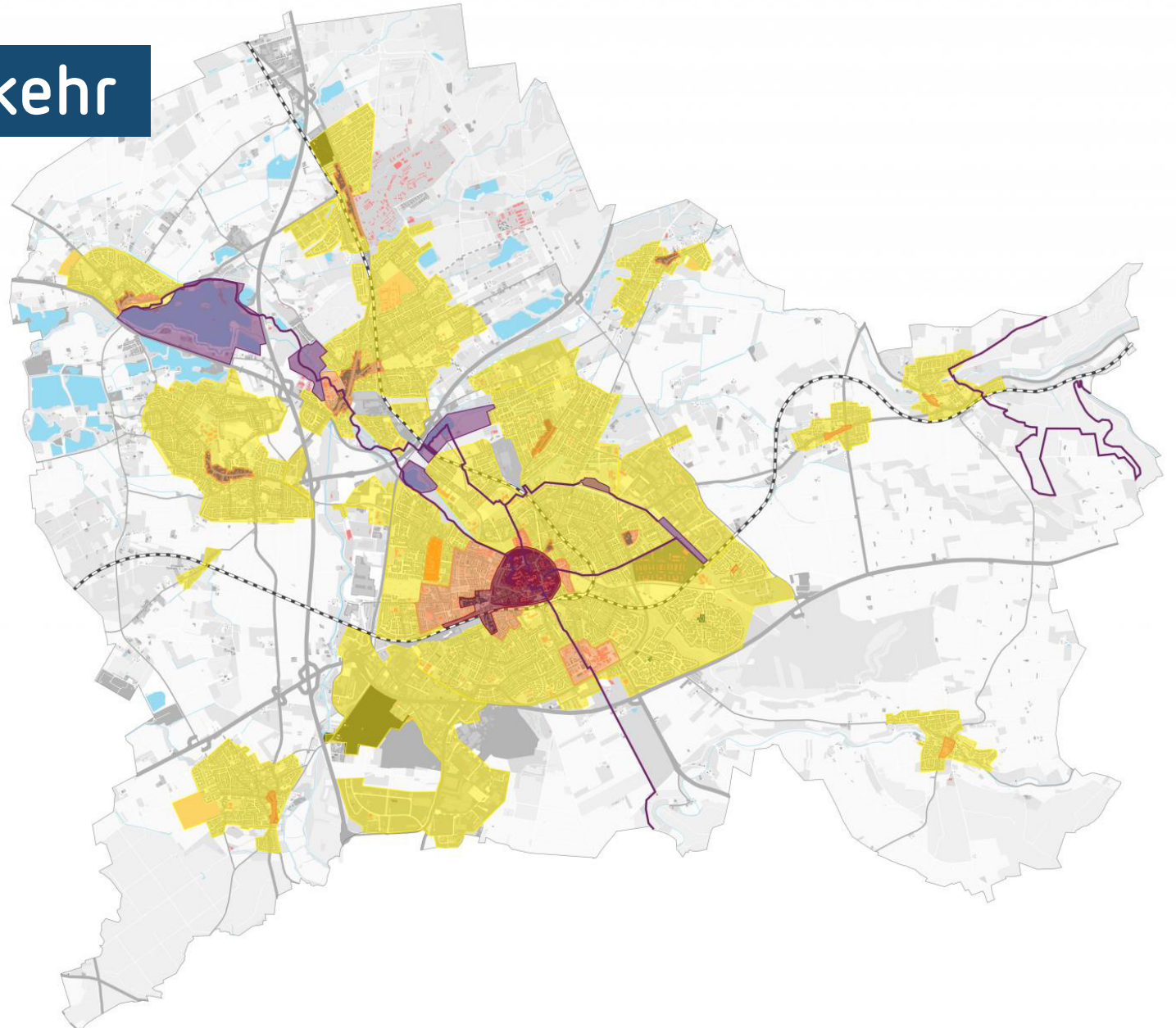
- ★ Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten
 - Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie
- ★ Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren
 - Leitfaden Barrierefreiheit
- ★ Nahmobilitätskonzept



Übersichtskarte Fußverkehr

Fußverkehrsbereiche

-  Komfortbereich
-  Freizeitbereiche/ -netz
-  Hauptbereich
-  Nebenbereich



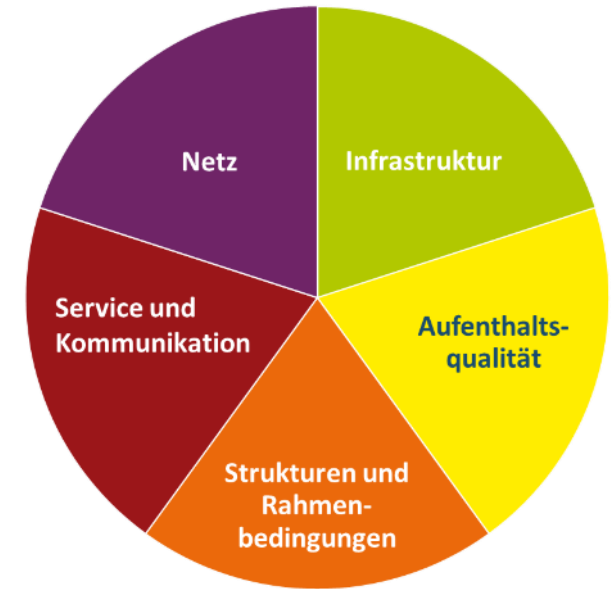
A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Fußverkehrsbereiche

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, taktiles 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

Strategie

- Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie
 - Aufwertung der Fußverkehrsförderung (Beratung und Unterstützung bei Vorhaben, Kommunikation & Marketing für Fußverkehr, ...)
 - ★ Beauftragung eines gesamtstädtischen „Nahmobilitätskonzepts“ (Berücksichtigung Fuß- und Radverkehr, Alltags- und Freizeitwege; Aufwertung und Umsetzung konkreter Fußwegeverbindungen, Parkraumerfassung)
 - Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems; Ausweitung über Altstadt hinaus

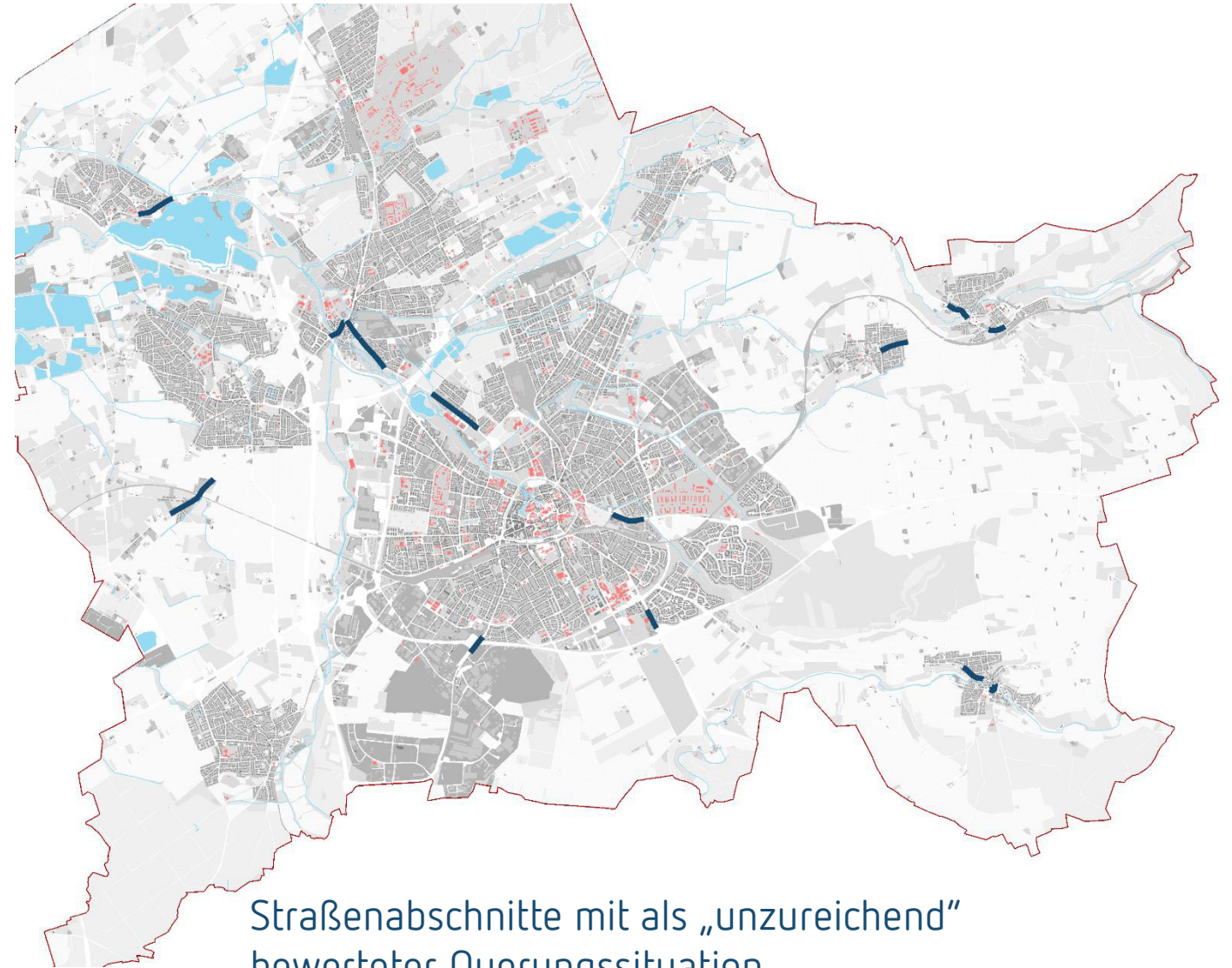


A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Querungen

★ Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten

- Neueinrichtung und barrierefreier Ausbau von Querungen (z.B. Borchener Str., Driburger Str., ...)
- Normen barrierefreier Querungen als Grundlage
 - Abgesenkter Bordstein auf Fahrbahnhöhe (Rollstühle)
 - Ertastbarer Teil mit visueller und taktiler Leitlinie (Sehbehinderte)
 - Ggf. akustische Elemente
 - ...



Straßenabschnitte mit als „unzureichend“
bewerteter Querungssituation

Barrieren und AngstFreiräume

★ Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren

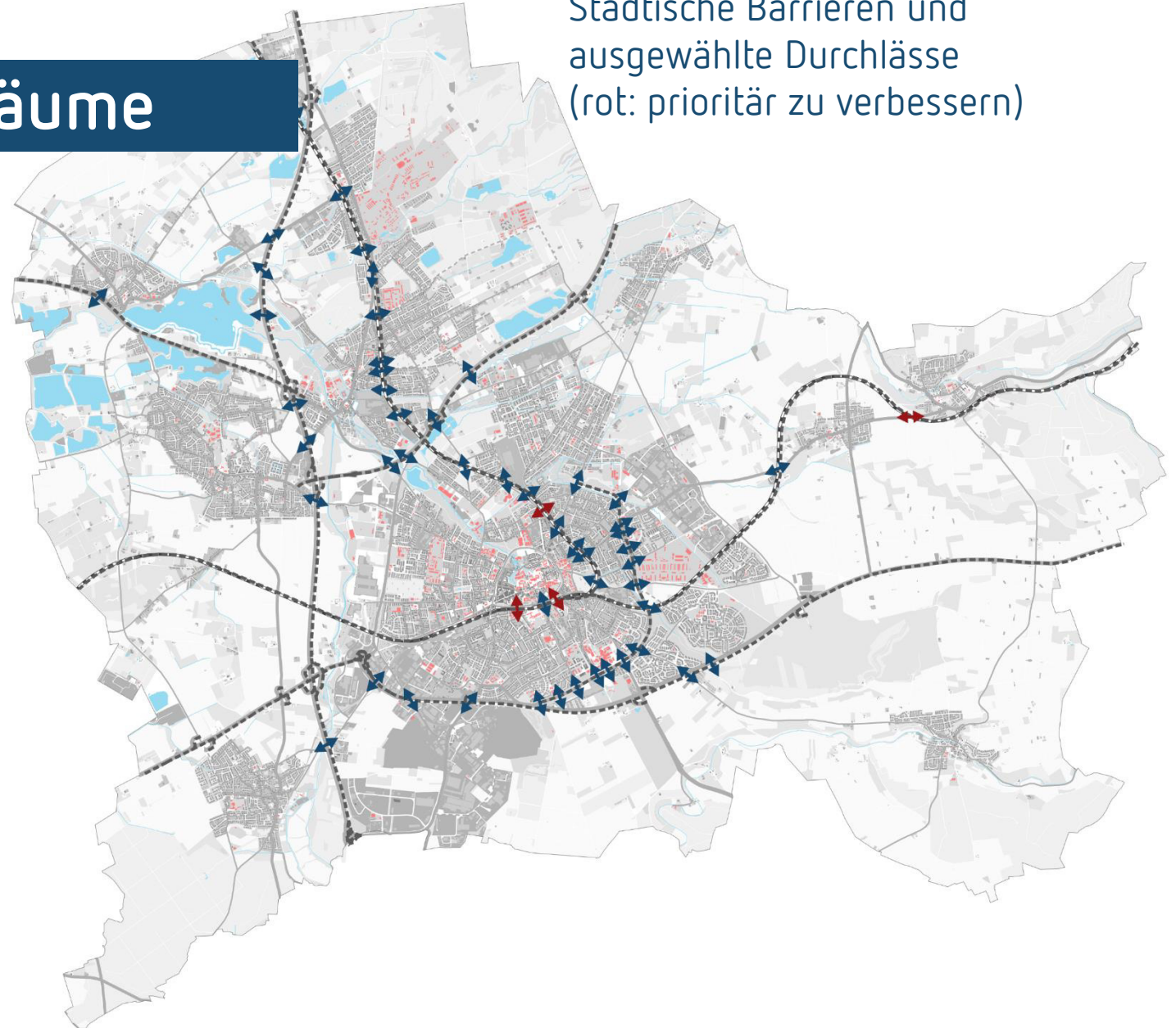
- Verbesserungsmaßnahmen an oder Neueinrichtung von Querungsmöglichkeiten (Brücken, Unterführungen)
- Bsp. Kasseler Tor (Unterführung), Rosentor (Unterführung/Bahnübergang), Sennelager (Unterführung/Brücke), Bahnübergang Eggestraße (Benhausen/Neuenbeken)
- Abbau von Fußgänger-LSA zu Gunsten von Fußgänger-Überwegen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



Barrieren und AngstFreiräume

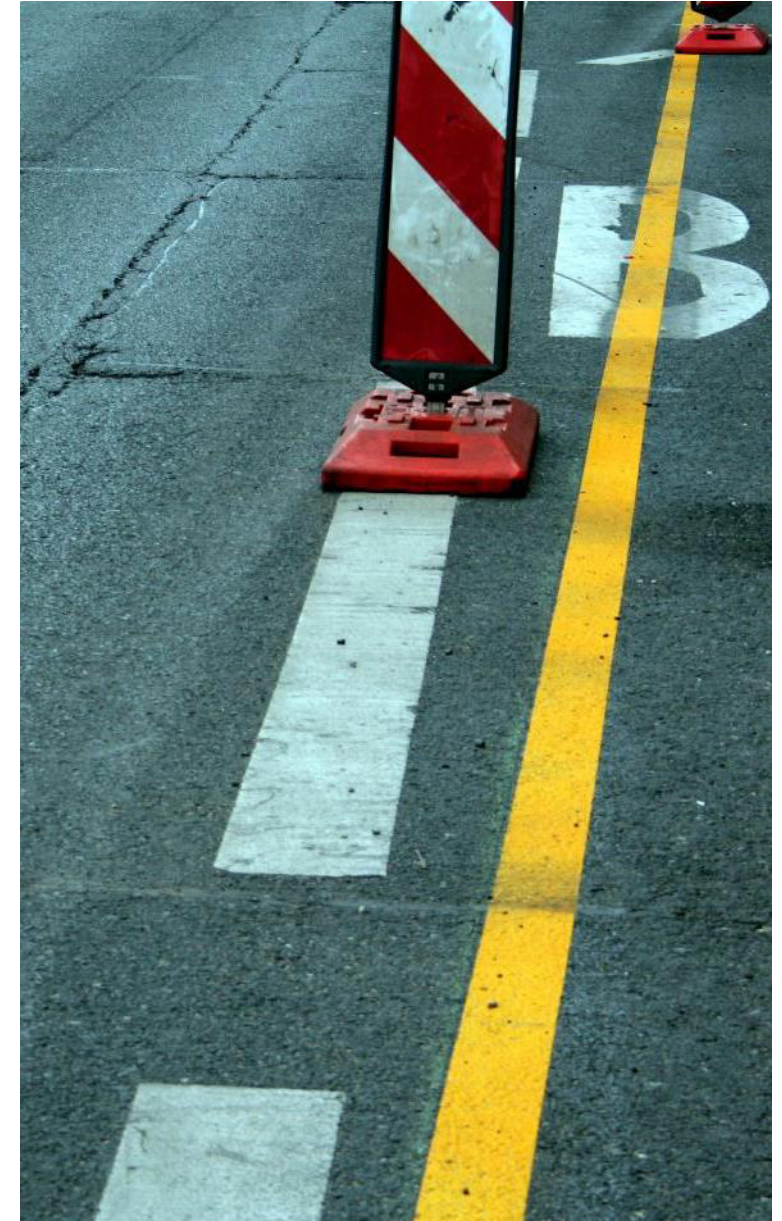
Städtische Barrieren und
ausgewählte Durchlässe
(rot: prioritär zu verbessern)

- ★ Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren
- Schaffung von AngstFreiräumen
 - Beleuchtung
 - Einsehbarkeit / Grünschnitt
 - Sauberkeit
 - ...
- Nutzung niveaugleicher Zufahrten im Neubau



Übersicht

- ★ Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten
 - Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie
- ★ Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren
 - Leitfaden Barrierefreiheit
- ★ Nahmobilitätskonzept



Maßnahmen

IMOK Paderborn

Radverkehr & Mikromobilität

Juli 2022

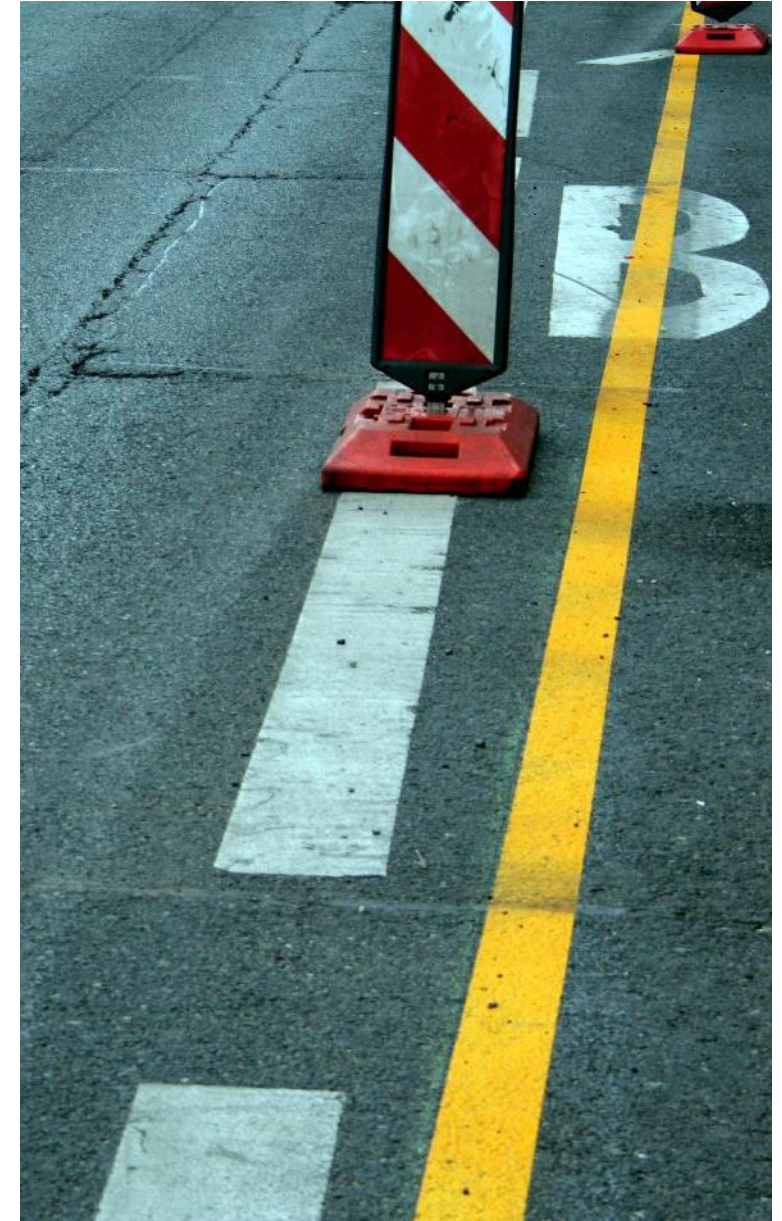
Handlungsfelder



Schlüsselprojekte/
-maßnahmen

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

- H. Stadtteilkonzept Elsen
- I. Stadtteilkonzept Schloß Neuhaus

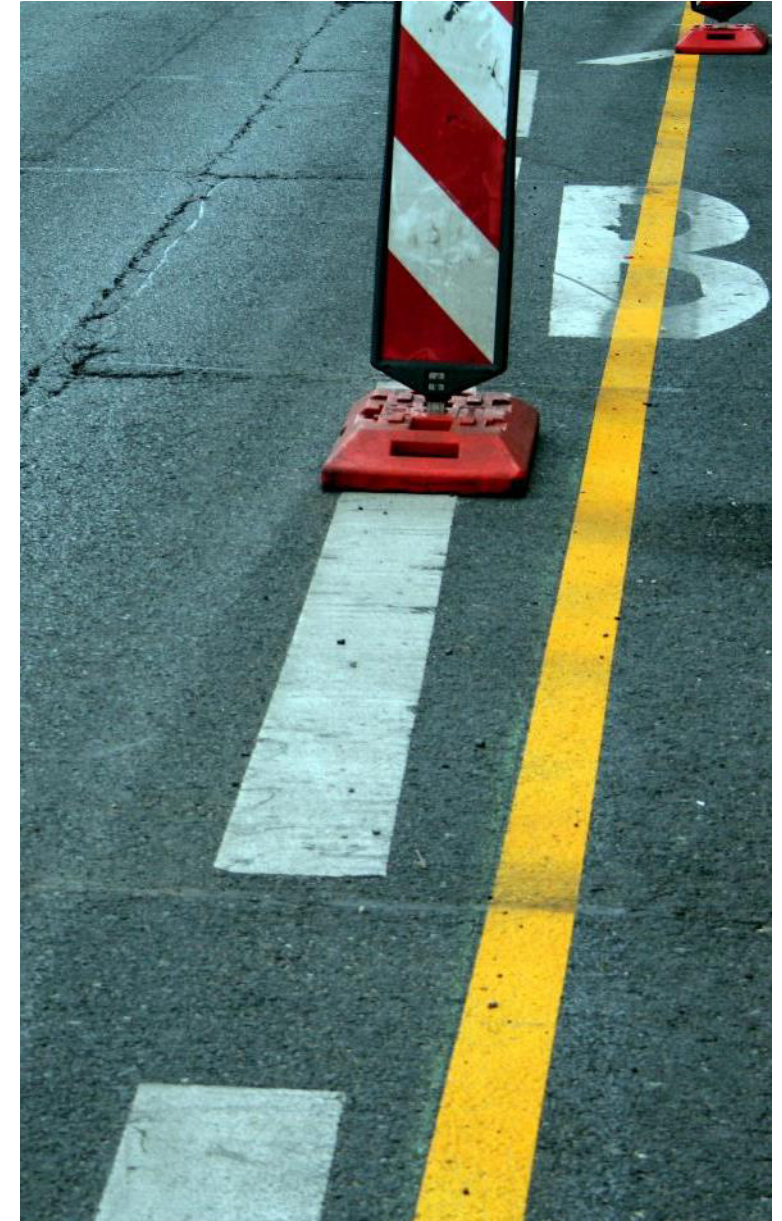


Übersicht

★ Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz

- Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen
- Einrichtung eines Radverleihsystems
- Umgang mit E-Scooter-Verleihangebot

★ Nahmobilitätskonzept



B. Radverkehr und Mikromobilität

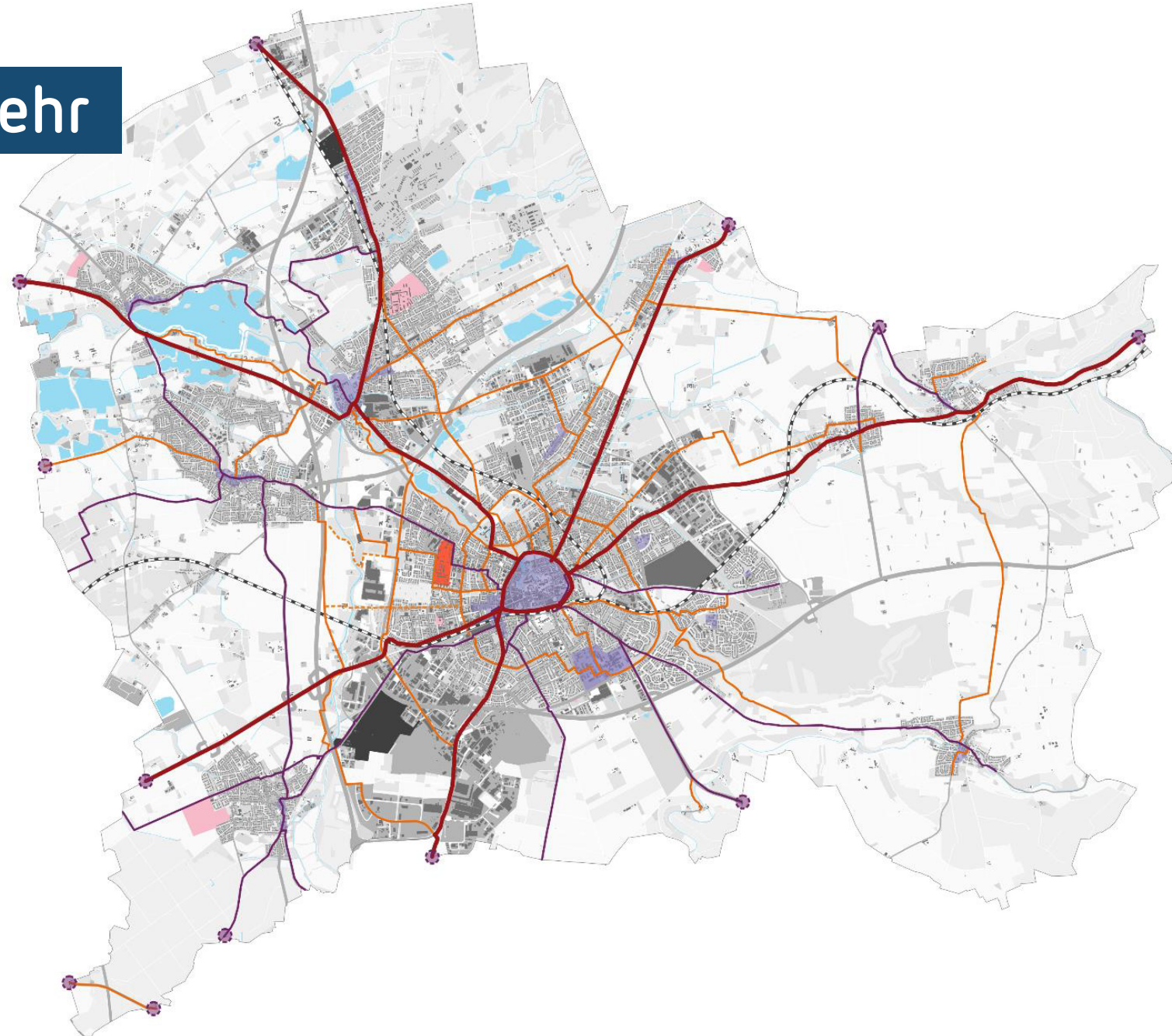
Verbindungsfunktionen im Radverkehr

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 Meter 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 Meter ohne Sicherheitstrennstreifen), Mischverkehr mit Radpiktogramm • Knotenpunkte: kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeitsniveau 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

Übersichtskarte Radverkehr

Verbindungskategorie

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



Organisation und Konzepte

★ Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz

- Ausarbeitung eines „Nahmobilitätskonzepts“
- ★ Gesamtstädtisches Nahmobilitätskonzept für Fuß- und Radverkehr bzw. Mikromobilität (Radabstellanlagen, Überprüfung von Radrouten, Öffentlichkeitsarbeit)
- Finanzielle Verstetigung und personeller Aufbau eines Teams von Radverkehrsbeauftragten
 - Team von Radverkehrsbeauftragten, bis zum Radverkehrs/Nahmobilitätsbüro
 - Bsp. Radverkehrsbüro Münster, 5 Mitarbeitende
- Kernthemen sind:
 - Strategien, Konzepte und Standards
 - Initiierung und Begleitung von Planungen
 - Kommunikation und Service
 - Fördermittelakquise und Wettbewerbe

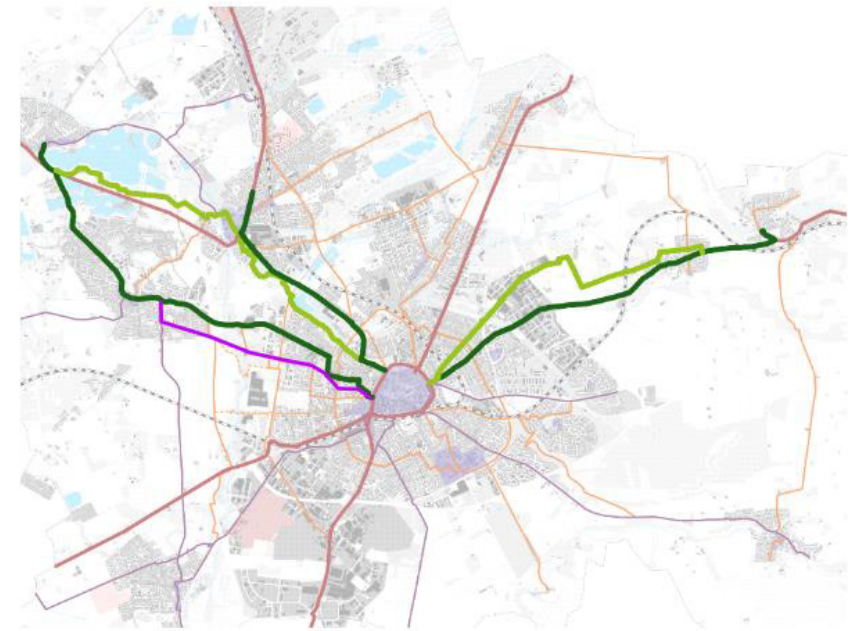


<https://kreisverbaende.adfc-nrw.de/kv-muenster/radverkehr/radverkehrsnachrichten/article/vorstellung-fahrradbuero-muenster.html>

Radverbindungen

★ Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz

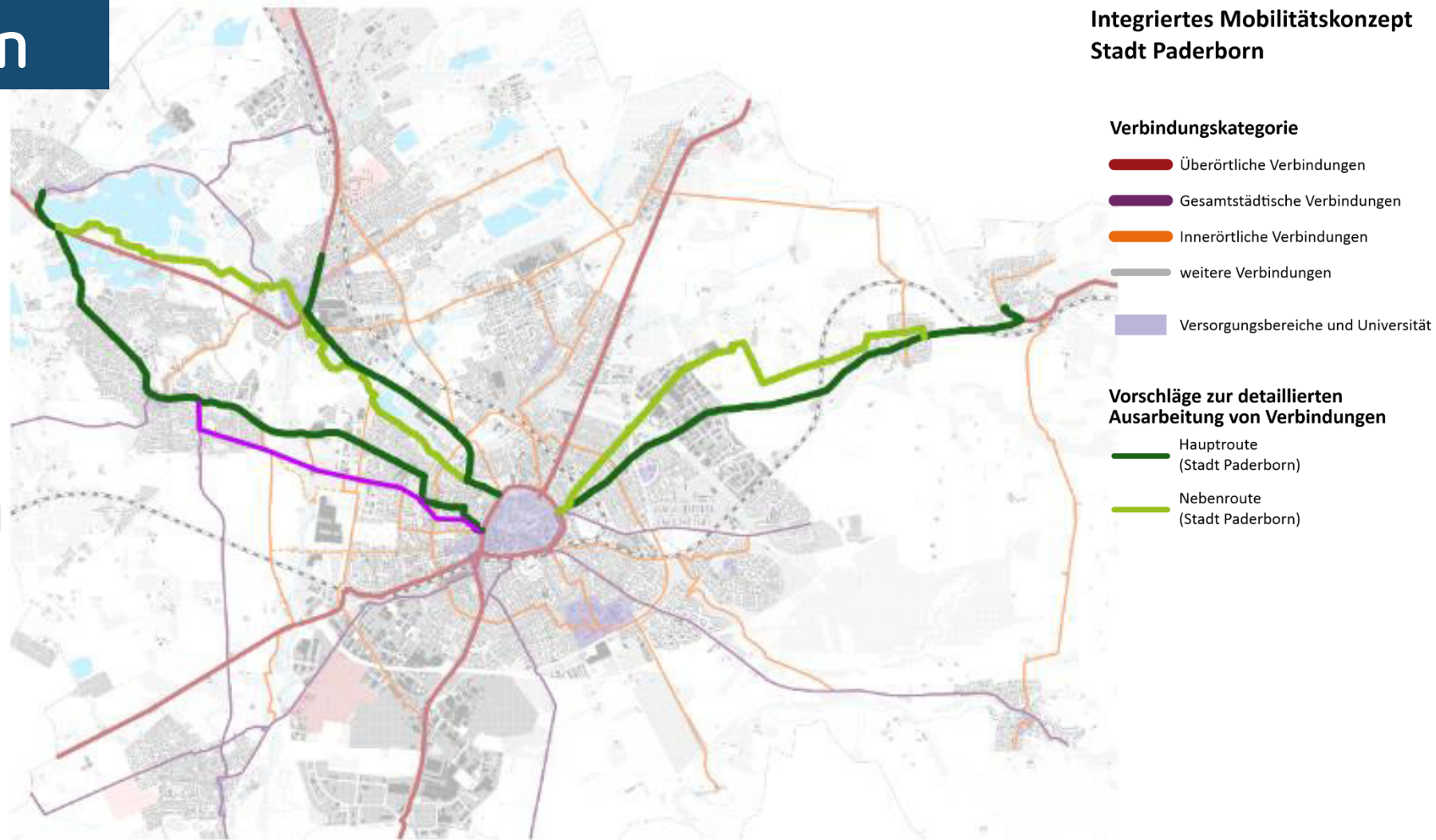
- Aufwertung Radverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtteilen sowie ins Umland
- Fortführung der Ausarbeitung konkreter Empfehlungen für einzelne Achsen (bspw. Innenstadt-SN, Innenstadt-Elsen, Innenstadt-Benhausen-Neuenbeken)
- Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes (z.B. Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr, Grünpfeil)
- Festlegung eines Budget zur Umsetzung weiterer Maßnahmen



B. Radverkehr & Mikromobilität

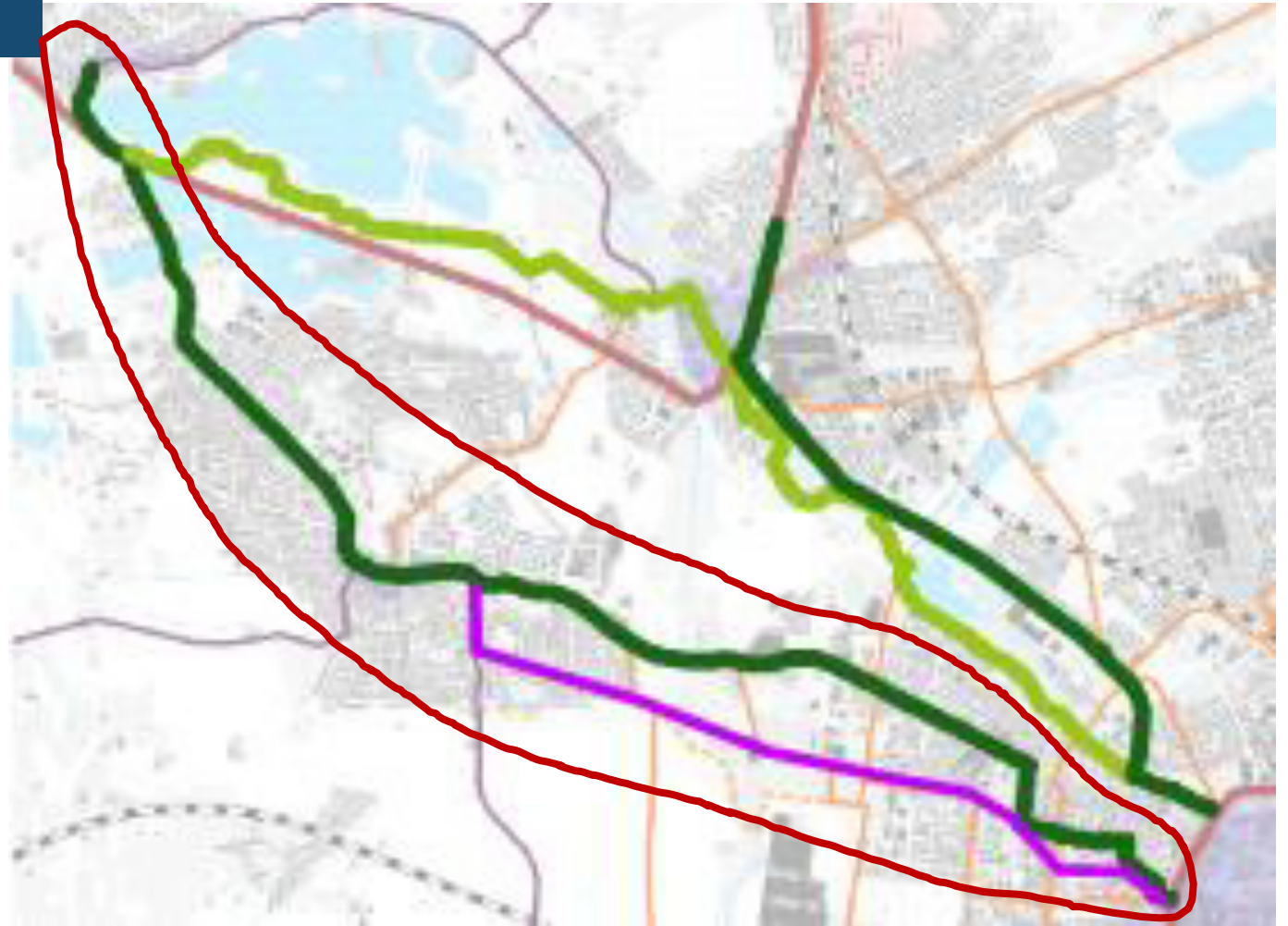
Radverbindungen

- Ausarbeitung für die Verbindungen
 - Sande-Elsen-Innenstadt
 - Sande-SN-Innenstadt
 - Neuenbeken-Benhausen-Innenstadt
- Betrachtung der Haupt- und Nebenroute bzw. neuer Routenvorschlag
- Lösungsvorschläge für z.B. Führungsformen, Flächenkonflikte und Querungssituationen



Innenstadt-Elsen-Sande

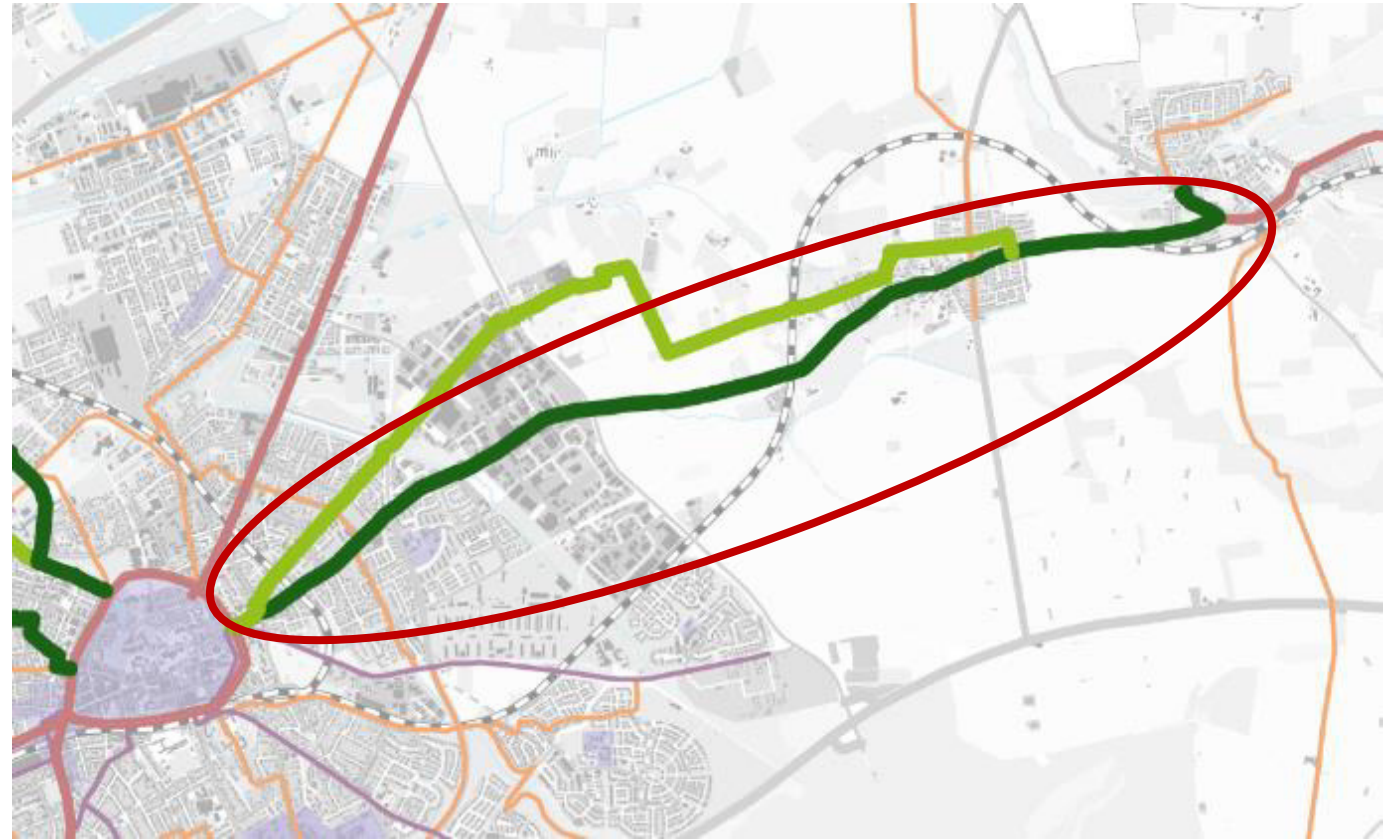
- Verbindung Innenstadt-Elsen-Sande über folgende Abschnitte
 - Riemekeviertel
 - Elsener Straße
 - Paderborner Straße
 - Von-Ketteler-Straße
 - Sander Straße
 - Sennelagerstraße



Haupt- und Nebenrouten Stadt Paderborn

Neuenbeken-Benhausen-Innenstadt

- Verbindung Innenstadt-Benhausen-Neuenbeken über folgende Abschnitte
 - Driburger Straße
 - Benhauser Straße
 - Eggestraße
 - Hildesheimer Hellweg
 - Gogrevenstraße

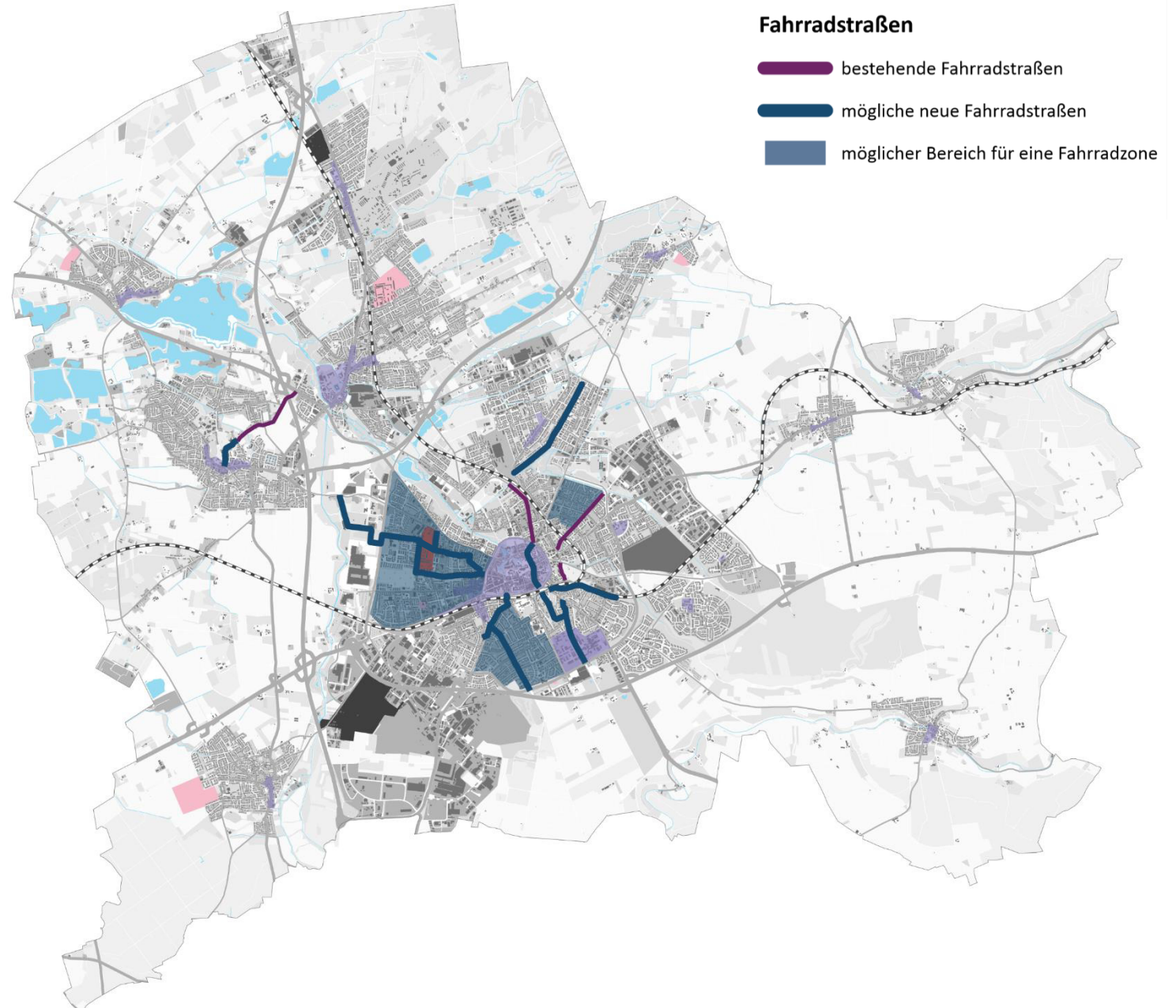


Haupt- und Nebenrouten Stadt Paderborn

B. Radverkehr & Mikromobilität

Fahrradstraßen

- Einrichtung von Fahrradstraßen/
Fahrradzonen
 - Pohlweg als Verbindung zur Uni
- Modellquartier Fahrradzone
Innenstadt (z.B. Innenstadt Nord-
Ost, Südstadt, Riemekeviertel)
- Bestehende Gestaltungsmerkmale
 - Fahrbahnbreite
 - Markierung und Beschilderung
 - Kreuzungen/Vorfahrtregelungen
 - Ruhender Verkehr
 - Information/Kommunikation
- Konzept für die Umsetzung



Abstellanlagen und Radverleihsystem

• Ausbau von Radabstellanlagen

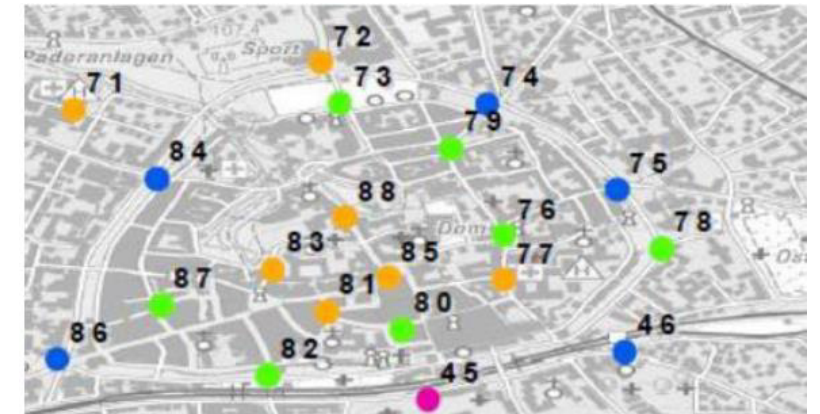
- Ziel: Möglichst flächendeckendes Angebot
- „Premium“-Anlagen insb. an zentralen Zielen des Alltagsverkehrs und wichtigen ÖPNV-Haltestellen (siehe B+R-Konzept)
- Qualitative Radabstellanlagen (Bedachung etc.)
- Entwicklung von Standards(-lösungen) als Aufgabe für die Verwaltung (sowohl einfach als auch überdachte Anlagen)
- Perspektivisch: Per App einsehbar wo Abstellplätze frei sind, besonders für überdachte Anlagen

• Einrichtung eines Radverleihsystems

- 700 Fahrräder empfohlen (214 EW/Rad)
- Standorte: Universität (+ Außenstellen), Bahnhaltepunkte, wichtige Busendhaltestellen, große Arbeitgeber, öfftl. Einrichtungen, Kultureinrichtungen, Schlosspark, Pader-Lippeaue bis Lippesee, Stadion



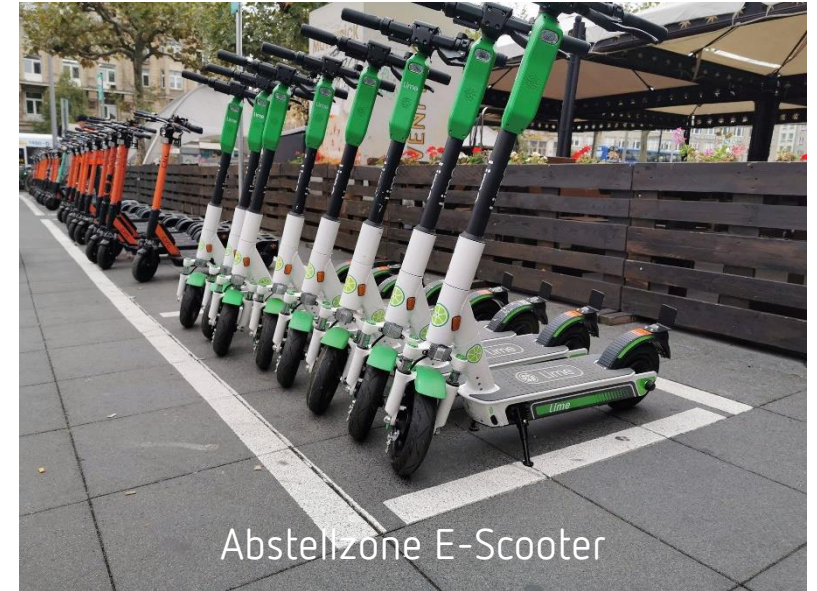
Radstation Schwerte



Mögliche Standorte für Verleihstationen
(vgl. Entwurf Machbarkeitsstudie)

Mikromobilität

- Weiterentwicklung der Förderung von Lastenrädern
 - Unternehmen mit aufnehmen
 - Lastenräder der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen (Leihräder)
- Umgang mit E-Scooter-Verleihangebot
 - Ausweitung in Gewerbegebiete An der Talle, Frankfurter Weg (komplett), Dörener/Benhauser Feld
 - Definition und Reglementierung der Abstellmöglichkeiten
 - Festlegung von Zonen die freigehalten werden müssen
 - Ungeordnetes Abstellen auf Geh- und Radwegen verhindern
 - Tarifliche Vergünstigung bei Abstellen an Mobilpunkten
 - Beschwerdemanagement für die Bevölkerung

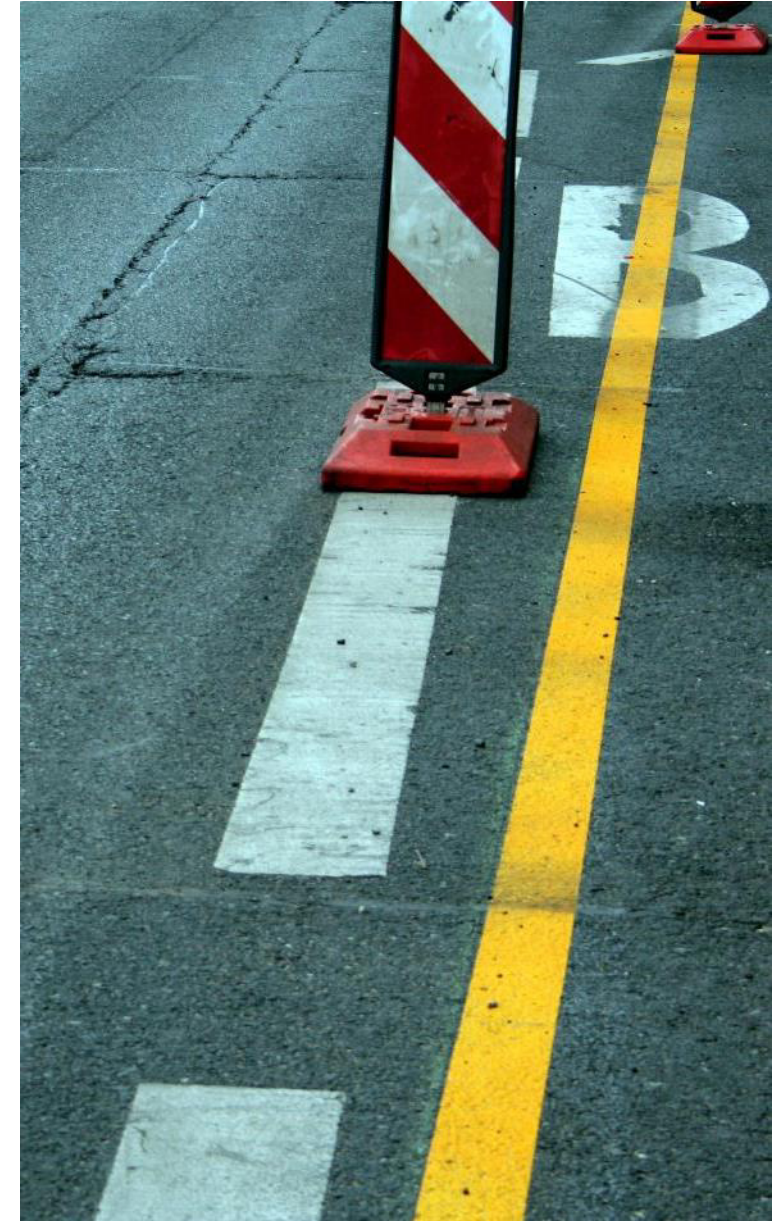


Übersicht

★ Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz

- Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen
- Einrichtung eines Radverleihsystems
- Umgang mit E-Scooter-Verleihangebot

★ Nahmobilitätskonzept



Maßnahmen

IMOK Paderborn

ÖPNV & Intermodalität

Juli 2022

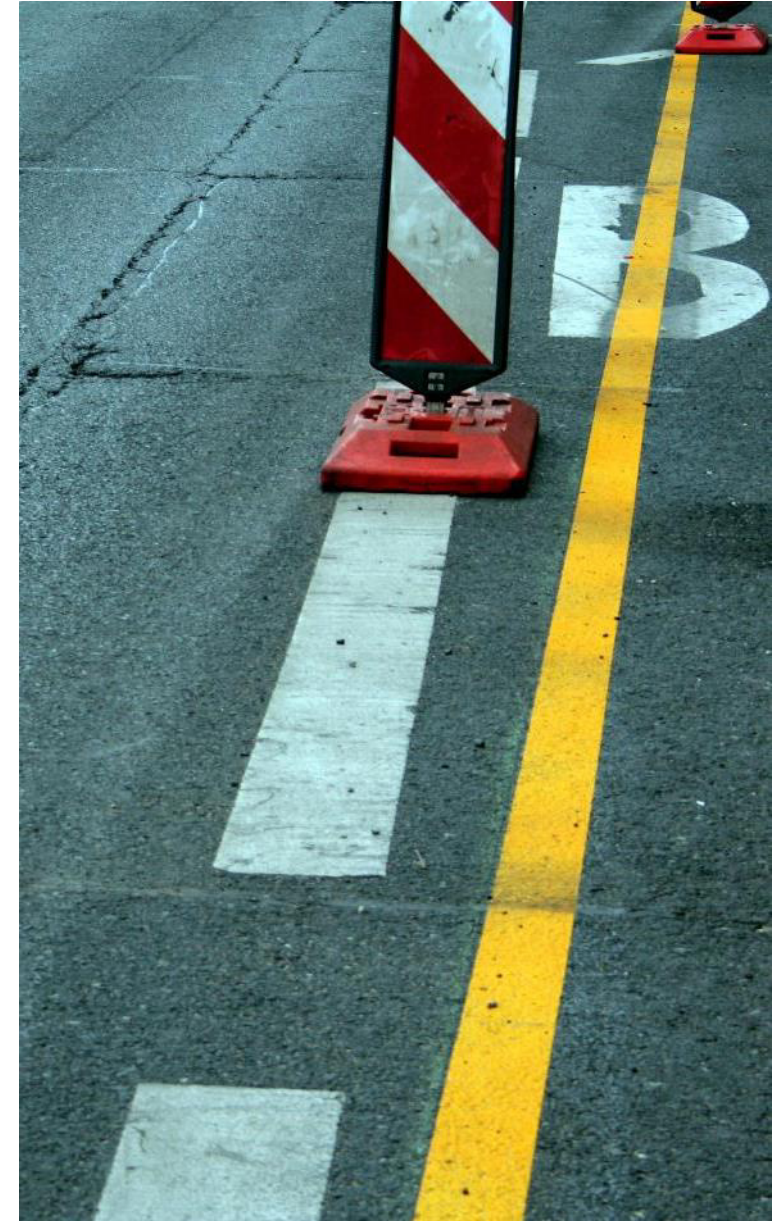
Handlungsfelder



Schlüsselprojekte/
-maßnahmen

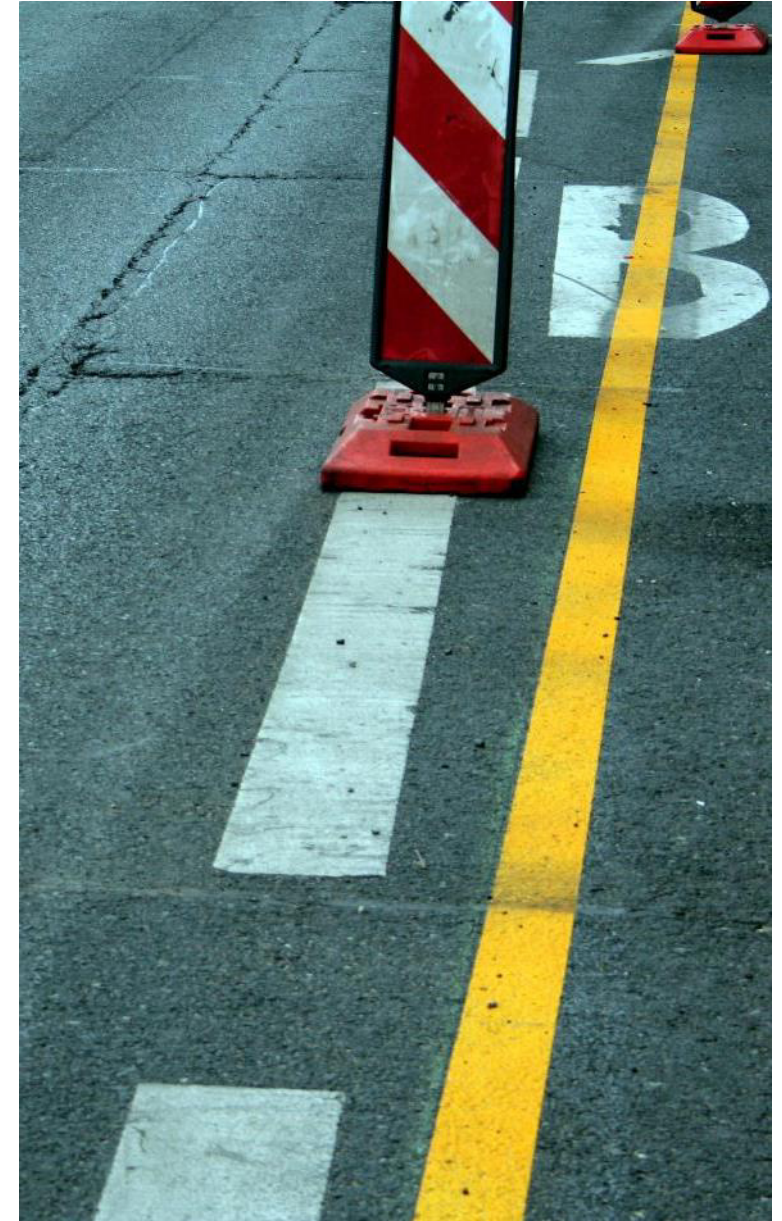
- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz

- H. Stadtteilkonzept Elsen
- I. Stadtteilkonzept Schloß Neuhaus



Übersicht

- ★ Ausbau des SPNV-Angebots
- ★ Qualitätsoffensive im ÖPNV
 - Qualifizierung der Haltestellen
 - Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts
 - Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing (z.B. Jobticket, Mieterticket, ...)



Integrierte Straßenraumgestaltung

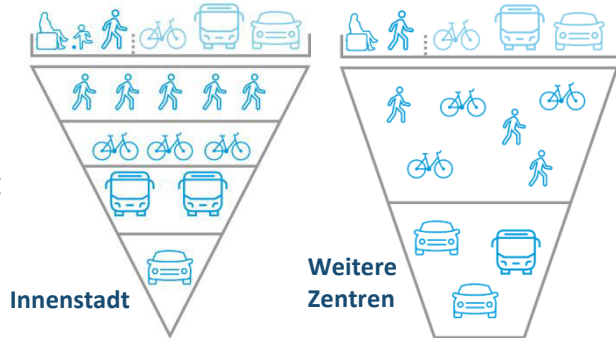
Bei der Umgestaltung von Straßenzügen, bspw. bei Einrichtung eines Radfahrstreifens, ergeben sich in Paderborn immer wieder die folgenden Fragestellungen:

- Welche Flächenbedarfe und weiteren Ansprüche ergeben sich aus den umliegenden Nutzungen?
 - Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten?
 - Welche Flächenbedarfe gehen mit den Ansprüchen einher?
 - Wie sollen der Straßen- und öffentliche Raum gestaltet werden?
- Raumkategorien
- Gesamtstädtische Netze je Verkehrsart (als Basis für integrierte Netzkarte)
- Straßenraumtypen & Ideal-Querschnitte, ggf. Anwendung auf Straßenzüge (aktuell in Erarbeitung)

Räume und Verkehrsarten

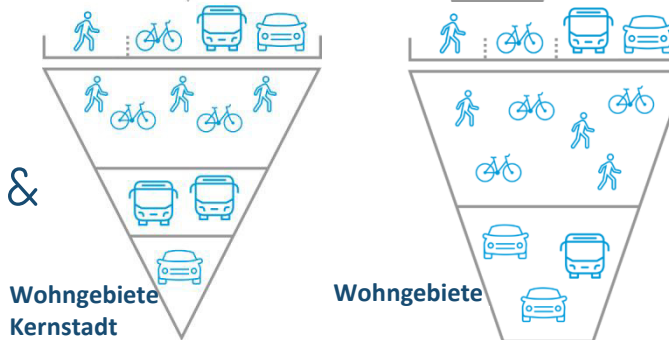
Zentren

Attraktive
Bewegungs- &
Verweilräume



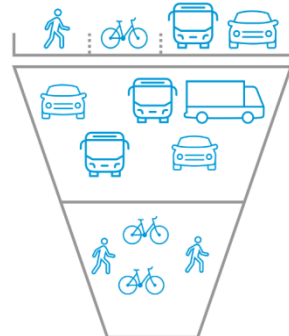
Wohngebiete

Sichere
Begegnungs- &
Spielräume



Gewerbegebiete

Schnelle &
verträgliche
Erreichbarkeit

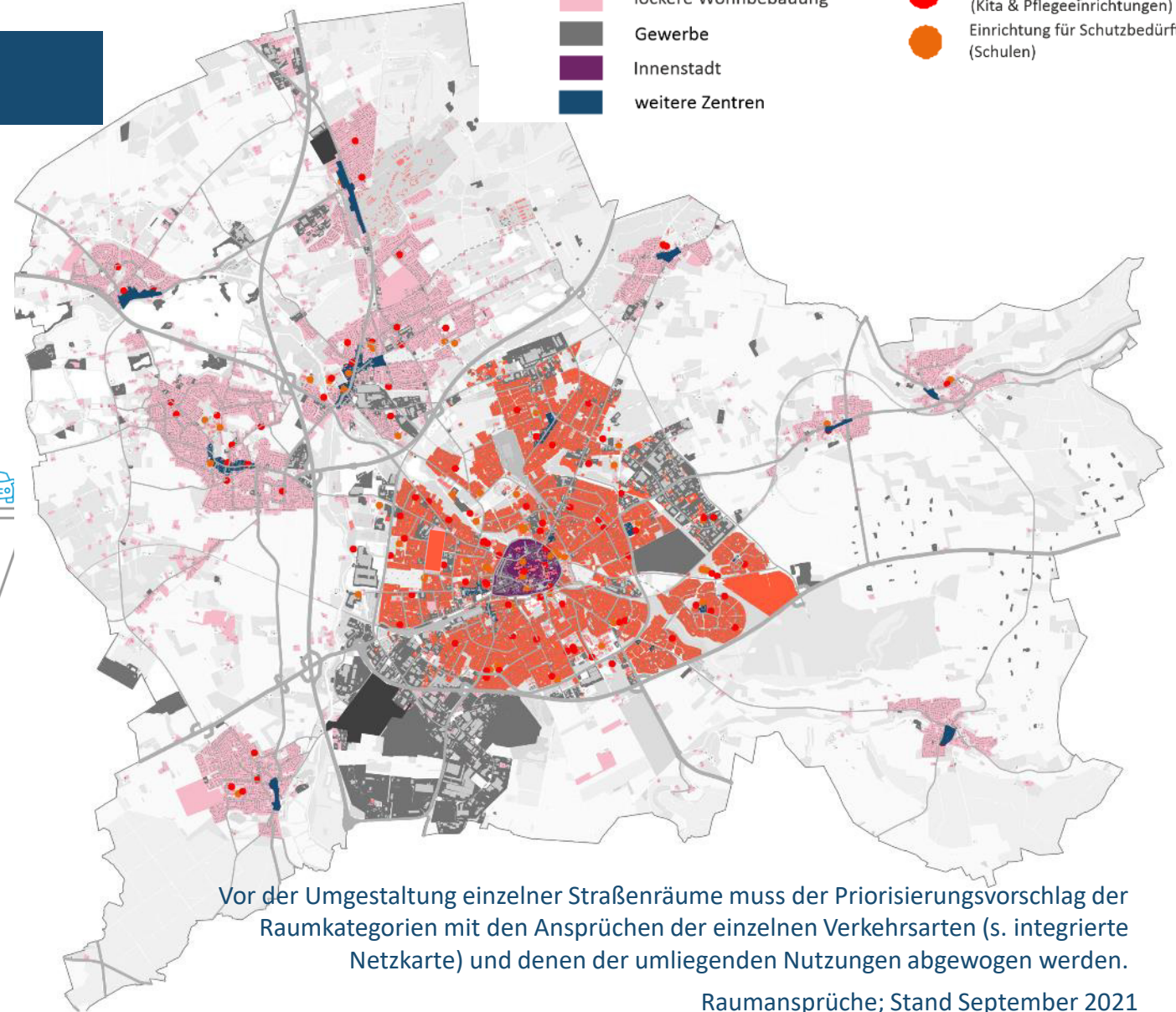


Nutzungen

- urbane Wohnbebauung
- lockere Wohnbebauung
- Gewerbe
- Innenstadt
- weitere Zentren

Sensible Bereiche

- Einrichtung für besonders Schutzbedürftige (Kita & Pflegeeinrichtungen)
- Einrichtung für Schutzbedürftige (Schulen)



Vor der Umgestaltung einzelner Straßenräume muss der Priorisierungsvorschlag der Raumkategorien mit den Ansprüchen der einzelnen Verkehrsarten (s. integrierte Netzkarte) und denen der umliegenden Nutzungen abgewogen werden.

Raumansprüche; Stand September 2021

C. ÖPNV & Intermodalität

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









Verbindungsfunktionen im Busverkehr

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 bevorrechtigt 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

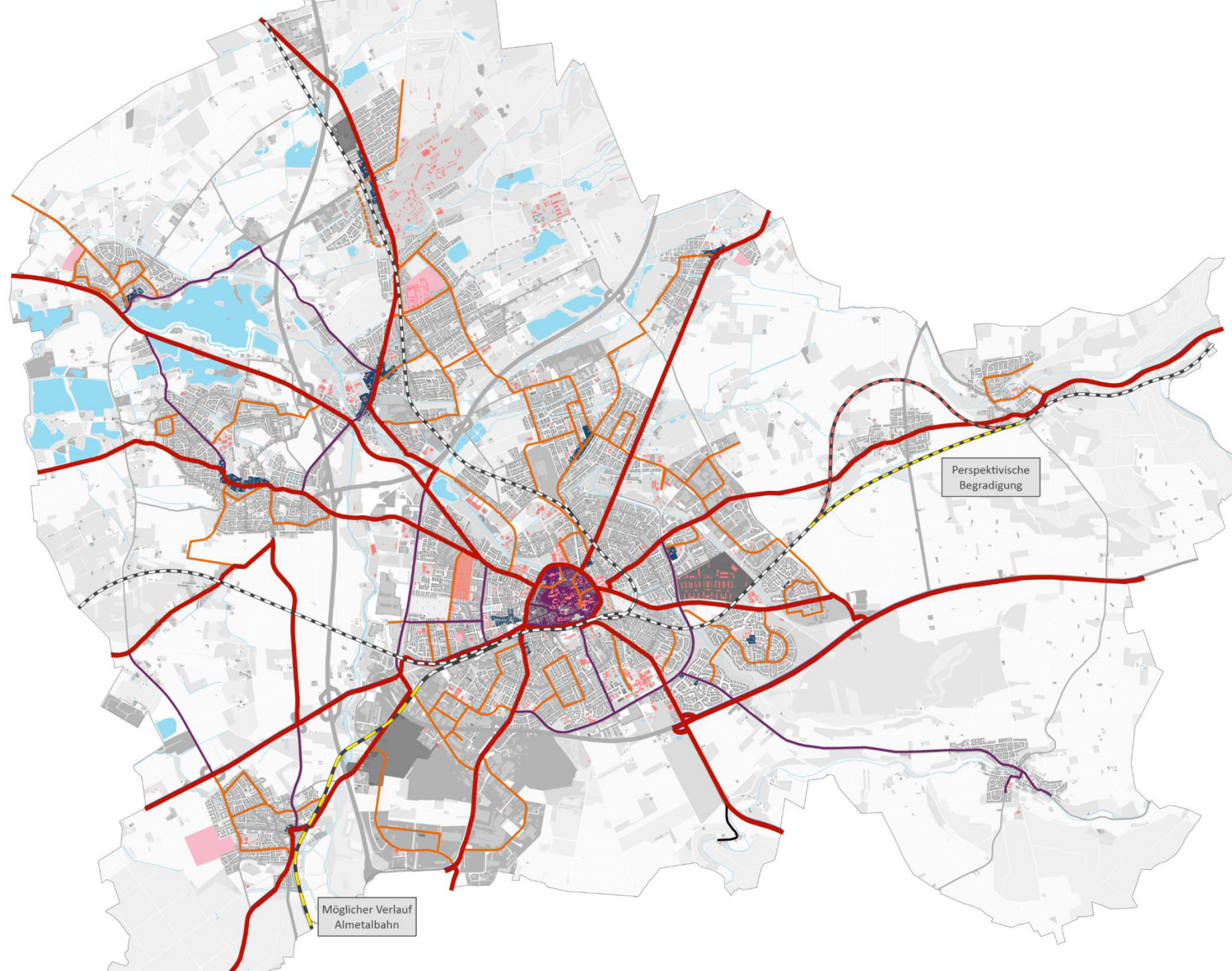
Verbindungsfunktionen

Verbindungsfunktion

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

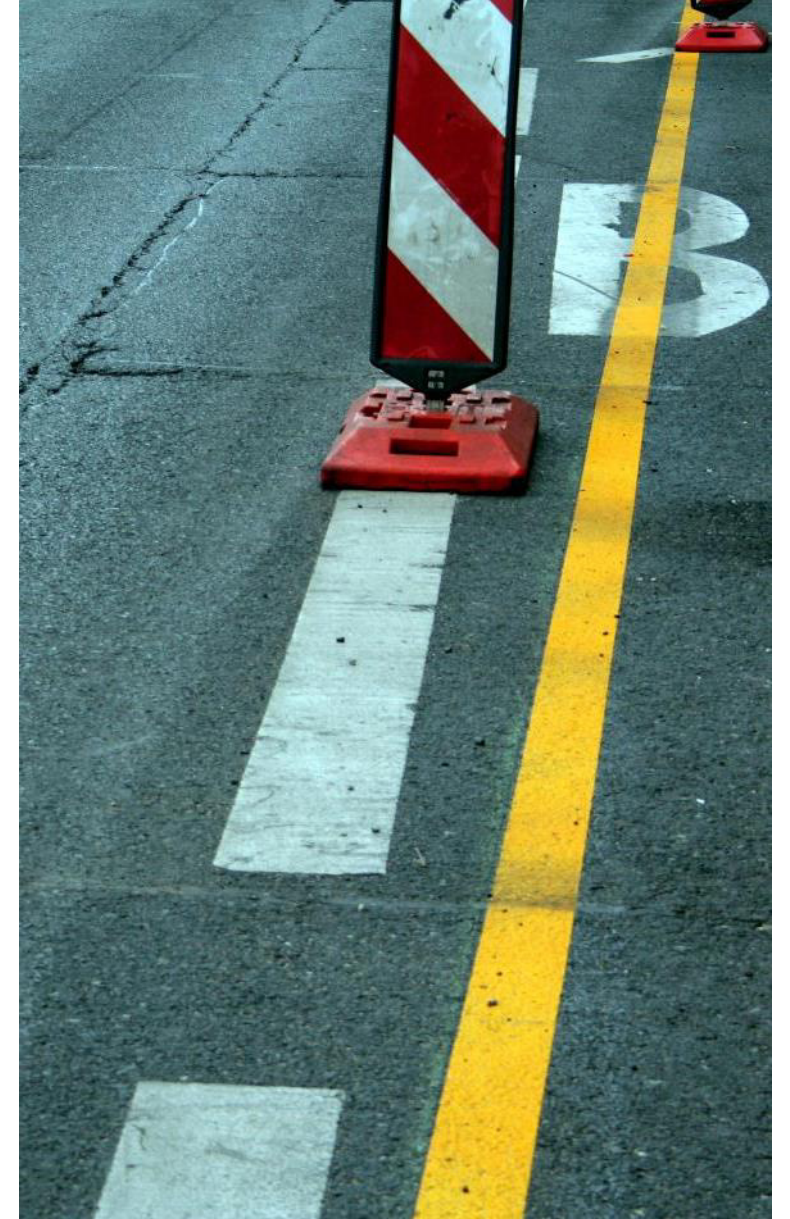
Haltepunkte

-   Bahnhof /-haltepunkt
- (Bestand / geplant)



Übersicht

- ★ Ausbau des SPNV-Angebots
- ★ Qualitätsoffensive im ÖPNV
 - Qualifizierung der Haltestellen
 - Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts
 - Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing (z.B. Jobticket, Mieterticket, ...)



C. ÖPNV & Intermodalität

★ Ausbau des SPNV-Angebots


- Stärkung Verbindung Paderborn – Bielefeld
Die Stadt setzt sich für eine Taktverdichtung auf dieser Achse ein, Ziel ist ein 30 Minutentakt an den Bhf Sennelager, Schloß Neuhaus und Paderborn Nord
- Reaktivierung Almetalbahn (Paderborn – Wewer – Büren)
- Errichtung weiterer Haltepunkte (bspw. Lieth/Kaukenberg, Elsen Bahnhof, Benhausen/Neuenbeken, Wewer)
- Verbindung Hannover – Paderborn stärken, Zwischenhalt nur in Hameln




C. ÖPNV & Intermodalität

Ausbau des SPNV-Angebots

Maßnahme C1 Ausbau SPNV-Angebot

 Bahnverbindungen
(Bestand/geplant/Rückbau)

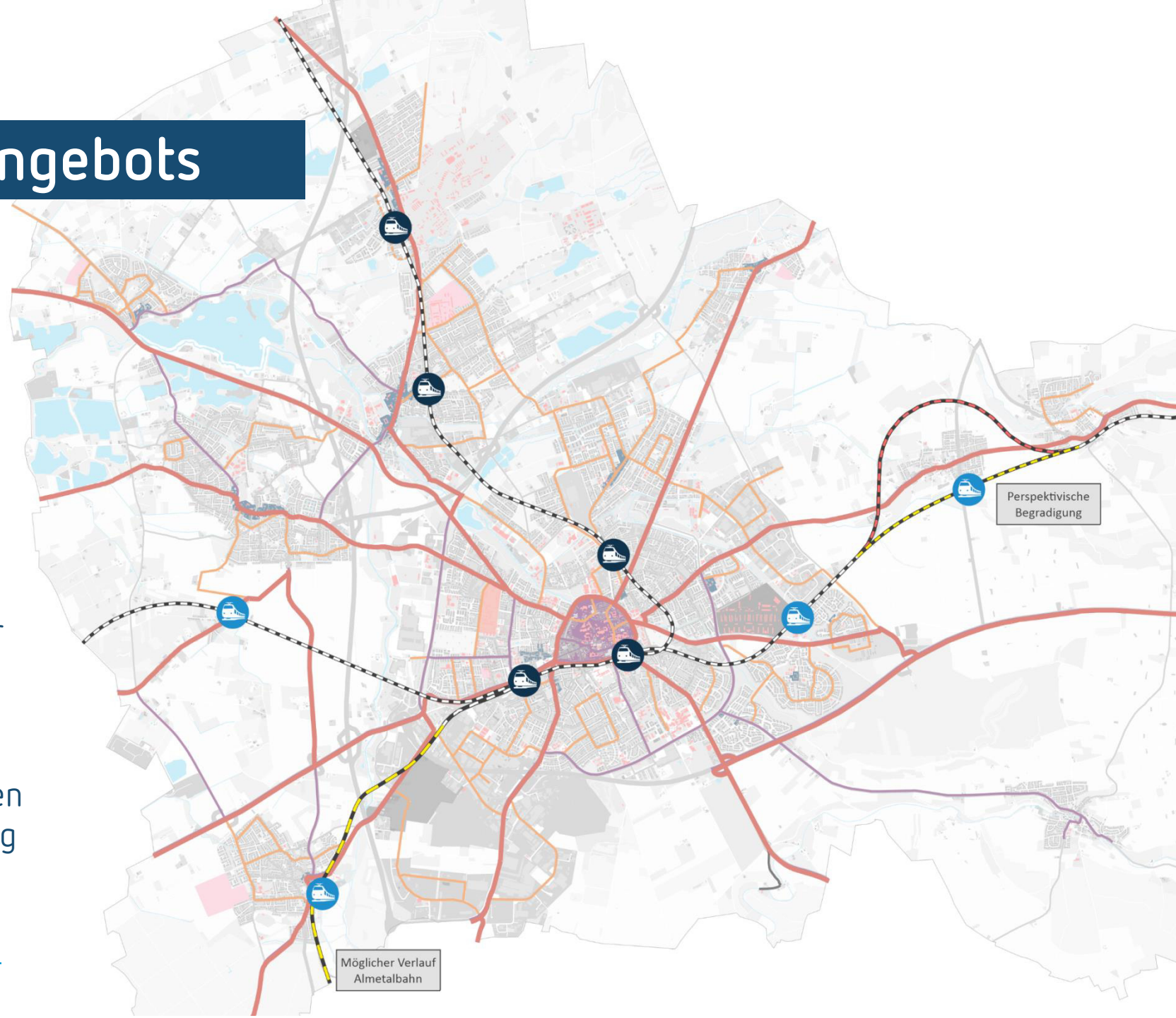
 Bahnhof /-haltepunkt
(Bestand / geplant)

Perspektivisch:

- S-Bahn nach Bad Lippspringe über Marienloh

Bahnhaltepunkt Benhausen

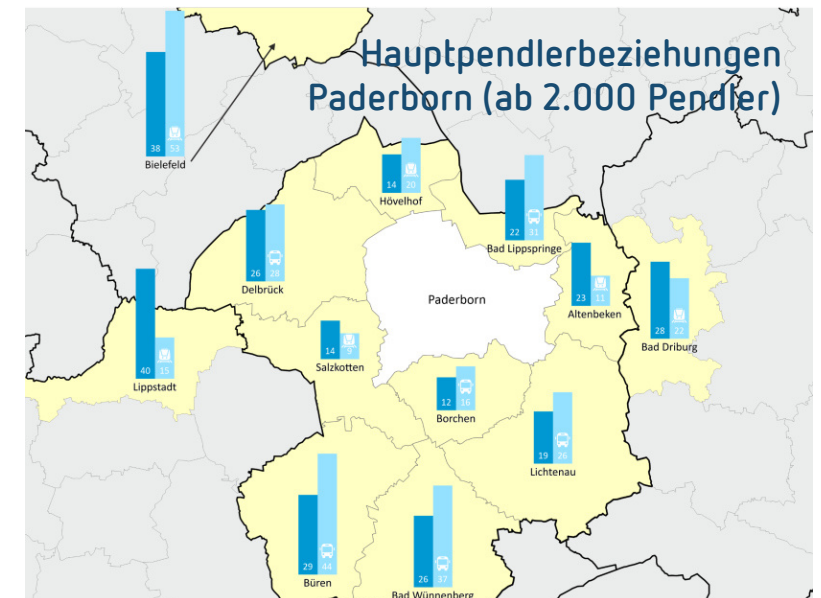
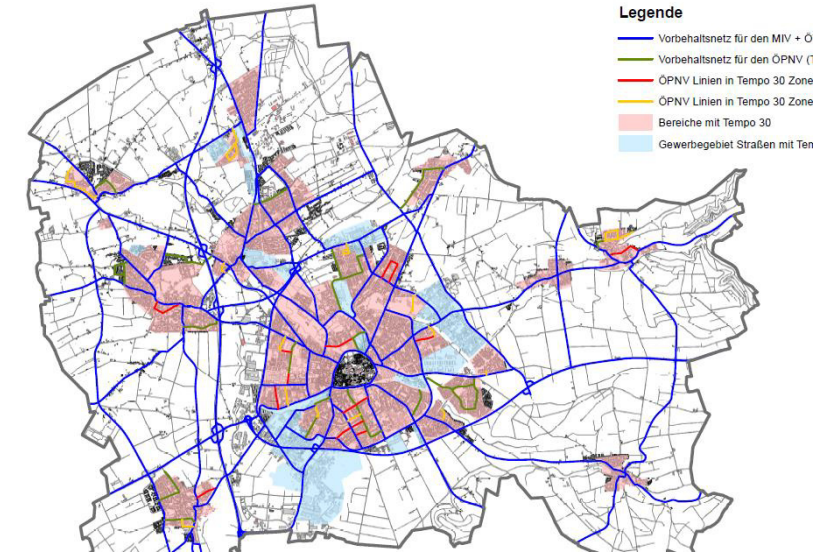
- Realisierung ist lediglich im Rahmen einer perspektivischen Begradigung der Bahntrasse realistisch.



Qualitätsoffensive im ÖPNV

- **Festlegung von Qualitätsmerkmalen**
 - Busvorrangnetz (im Rahmen des IMOKs nur begrenzt möglich)
 - Umstiegsfreie Verbindungen auf Hauptpendlerbeziehungen,
 - Gem. Zielkonzept Reisezeitvergleich zum MIV (Pendlerziele max. 1,25, Stadtteile – Innenstadt max. 1,5)
 - (weitere siehe Planungsgrundsätze)
 - Grundlagen: Nahverkehrsplan 2018, ÖPNV-Konzept Stadt Paderborn 2017
- **Einrichtung von (regionalen) Schnellbuslinien**
- **Anbindung unerschlossener Bereiche**
- **Taktverdichtung**
 - Aktueller Stand laufender Untersuchungen

Flächenhafte Einführung von Tempo 30 im Stadtgebiet (07.06.1994)



Taktverdichtung

- Stadt untersucht aktuell Optionen zur Taktverdichtung bzgl.
 - zu erwartender Kosten
 - möglicher Effekte auf das Verkehrssystem
 - des Mehrwerts für die Bevölkerung / Nachfragezuwachs
- **Dabei werden drei Szenarien untersucht:**
 - 20-Min-Takt (m. abschnittsweiser Überlagerung 10-Min-Takt)
 - 15-Min-Takt (m. abschnittsweiser Überlagerung 7,5 Min-Takt)
 - Differenzierte Taktverdichtung (Verdichtung auf Hauptachsen)
- **Letztlich sollen Achsen / Räume identifiziert werden, die durch eine Taktverdichtung die höchsten Wirkungserwartung versprechen und daher prioritär zu betrachten sind.**
- **Mit Ergebnissen ist 2022 zu rechnen.**



Eine hohe Taktdichte erleichtert die spontane Nutzung, erhöht den Komfort und trägt zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNVs bei.

**Maßnahme im IMOK:
Umsetzung der
Taktverdichtung
entsprechend der
laufenden Untersuchungen**

Qualitätsoffensive im Busverkehr

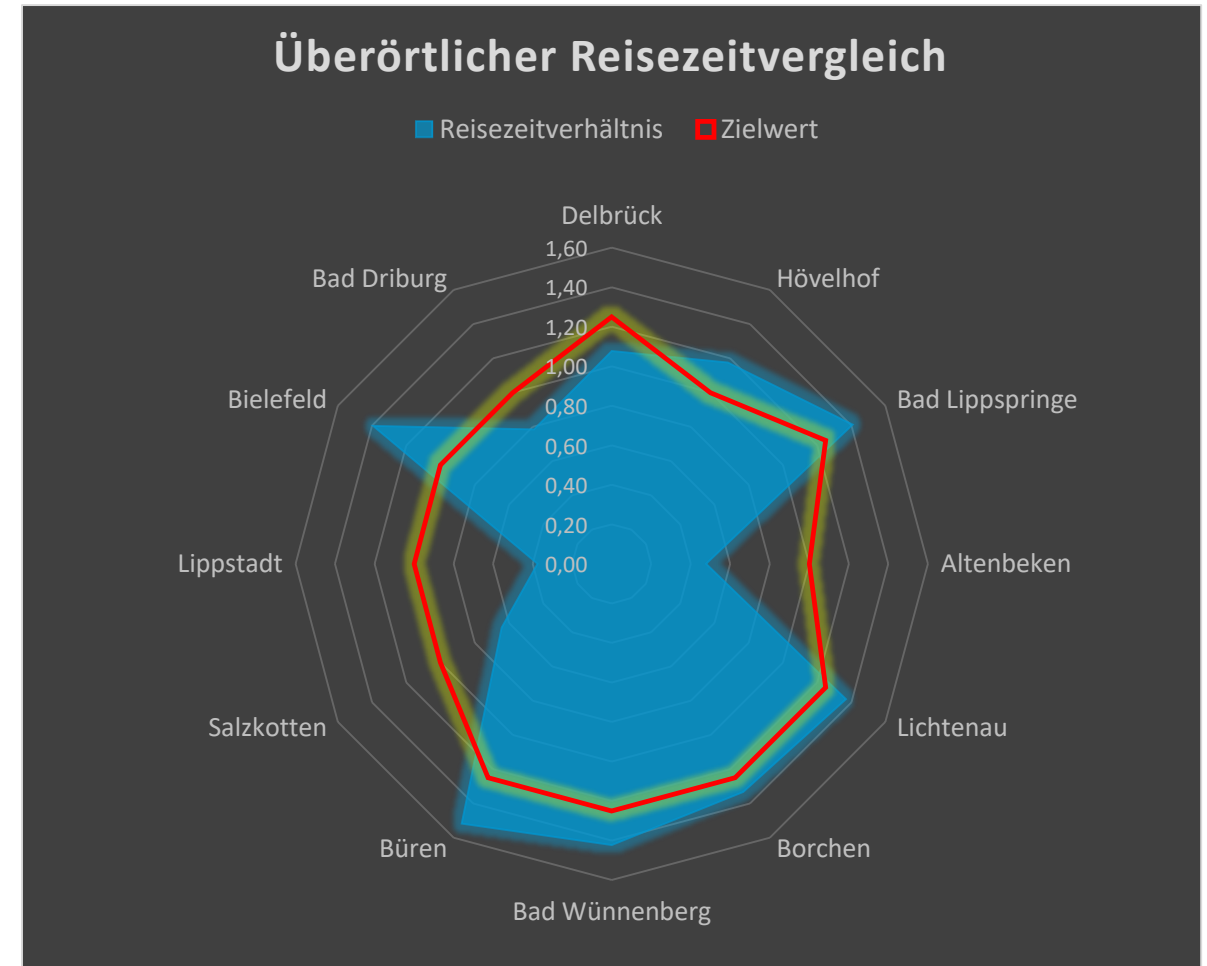
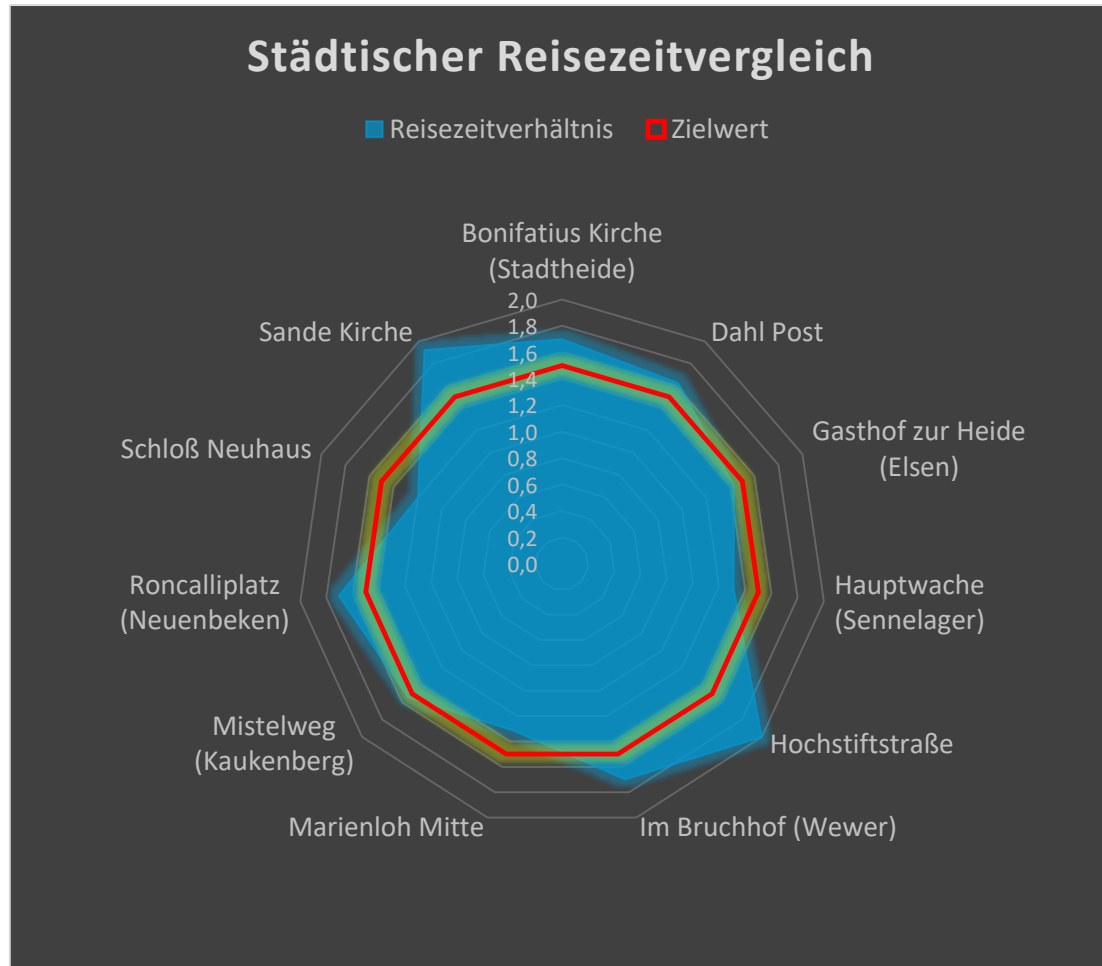
• Beschleunigung des Busverkehrs

- Ausbau personeller Ressourcen (Bsp. Kassel)
- Allgemeine Maßnahmen der Busbeschleunigung: LSA-Beschleunigung, Busbeschleunigungsspuren, Bus- / Umweltspuren, Halte- und Parkverbote, Haltestellenausdünnung auf Regionalbuslinien;
- Umsetzung: Forcierung und konsequente Umsetzung der Busbeschleunigung auf den Hauptachsen (baulich, verkehrsrechtlich und technisch, ÖPNV-Vorbehaltsnetz)
- einzelne Linien zur Beschleunigung (pro Jahr Erarbeitung von Beschleunigungsmaßnahmen auf mindestens einer Linie des Padersprinters), Prüfung des Einsatzes von Buskaps beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen
- Planungsansatz: Buskaps statt Haltebuchten
- Umweltspuren (Bus & Rad) nur in Ausnahmefällen zu empfehlen (z.B. Kasseler-Tor-Brücke), da auch mit Nachteilen für beide Verkehrsarten verbunden: Überholen des Radverkehrs nur eingeschränkt möglich, Fahrkomfort für Radverkehr bei hoher Bustaktung eingeschränkt



Beschleunigungsbedarfe gem. Zielkonzept

- Zielwerte der Fahrtzeitverhältnisse**
- Überörtliche Bahnverbindungen: 1,0
 - Überörtliche Busverbindungen: 1,25
 - Innerörtliche Stadtteilverbindungen: 1,5












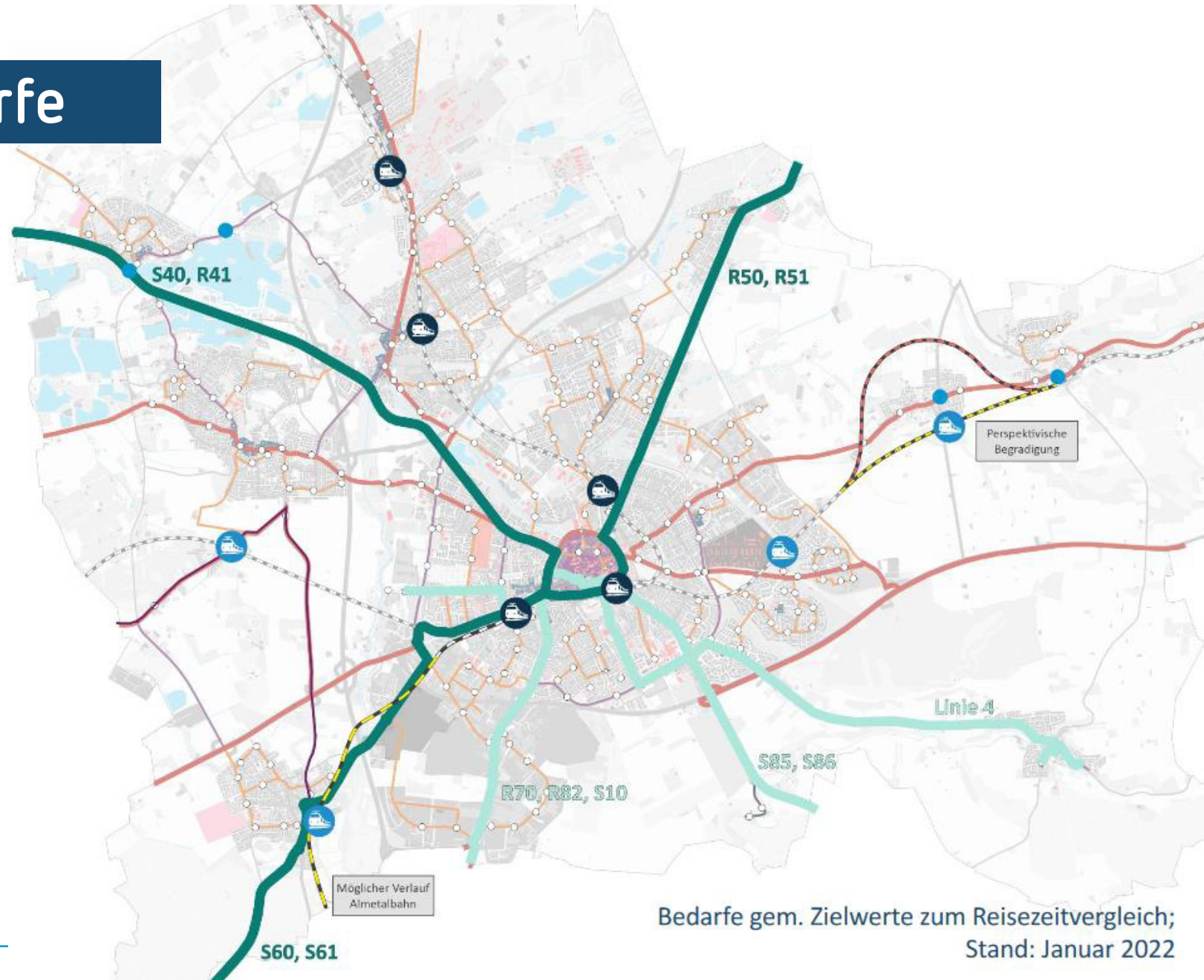
Beschleunigungsbedarfe

Maßnahme C2.4

Qualitätsoffensive Busverkehr

Beschleunigungsbedarf

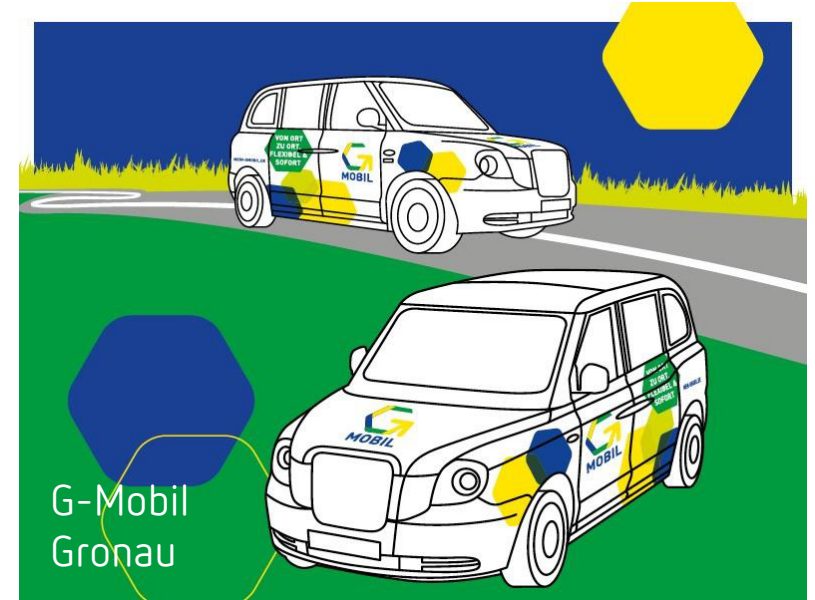
-  Hoch
-  Erhöht
-  Bushaltestelle
(Bestand / anvisiert)
-  Bahnhof /-haltepunkt
(Bestand / geplant)
-  Bahnverbindung
(Bestand/geplant/Rückbau)
-  Überörtliche Busverbindung
-  Gesamtstädtische Busverbindung
(Bestand/geplant)
-  Örtliche Busverbindung
(Bestand/geplant)
-  Weitere Busverbindung



Bedarfe gem. Zielwerte zum Reisezeitvergleich;
Stand: Januar 2022

OnDemand Verkehr

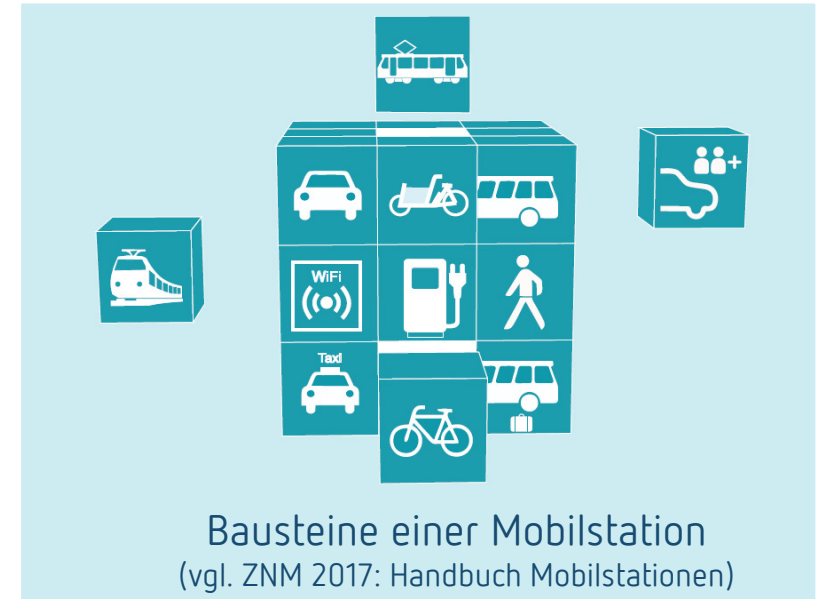
- Stadt untersucht aktuell die Möglichkeiten eines OnDemand-Angebots in Schloß Neuhaus
 - Schloß Neuhaus – Mastbruch – Sennelager
- In dieser Rahmenbetrachtung soll eine vergleichende Betrachtung der unterschiedlichen Betriebskonzepte vorgenommen werden
 - klassischer ALF-Verkehr
 - fahrplanungebundener OnDemand Verkehr
- Mit Ergebnissen ist 2022 zu rechnen.



**Maßnahme im IMOK:
Weitergehende
Detailuntersuchung zu
den Möglichkeiten eines
ODVs für Paderborn
(unter Berücksichtigung der
Studienergebnisse)**

Qualifizierung der Haltestellen

- **Aufbau eines Systems von Mobilstationen**
 - Aufbau eines Systems von Mobilstationen mit unterschiedlichen Ausstattungsmerkmalen:
 - Große Mobilstation („L“): bspw. Hbf, Bhf. Sennelager
 - Mittlere Mobilstation („M“): bspw. Universität
 - Kleine Mobilstation („S“): bspw. Auf der Lieth
 - Mobilpunkt („XS“): Mobilitätsangebote im Quartier ohne Busanbindung
 - Sukzessive Weiterentwicklung aller Haltestellen entsprechend der Ausstattungsmerkmale
- **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen**
 - Intensivierung des barrierefreien Umbaus von Haltestellen
70% umzusetzen bis 2022
100% aller angebauten Haltestellen umzusetzen bis 2025



Zielkonzept IMOK

Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen- / Lebensräume schaffen

Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025

Mobilstationen: Kategorien und Ausstattungsmerkmale

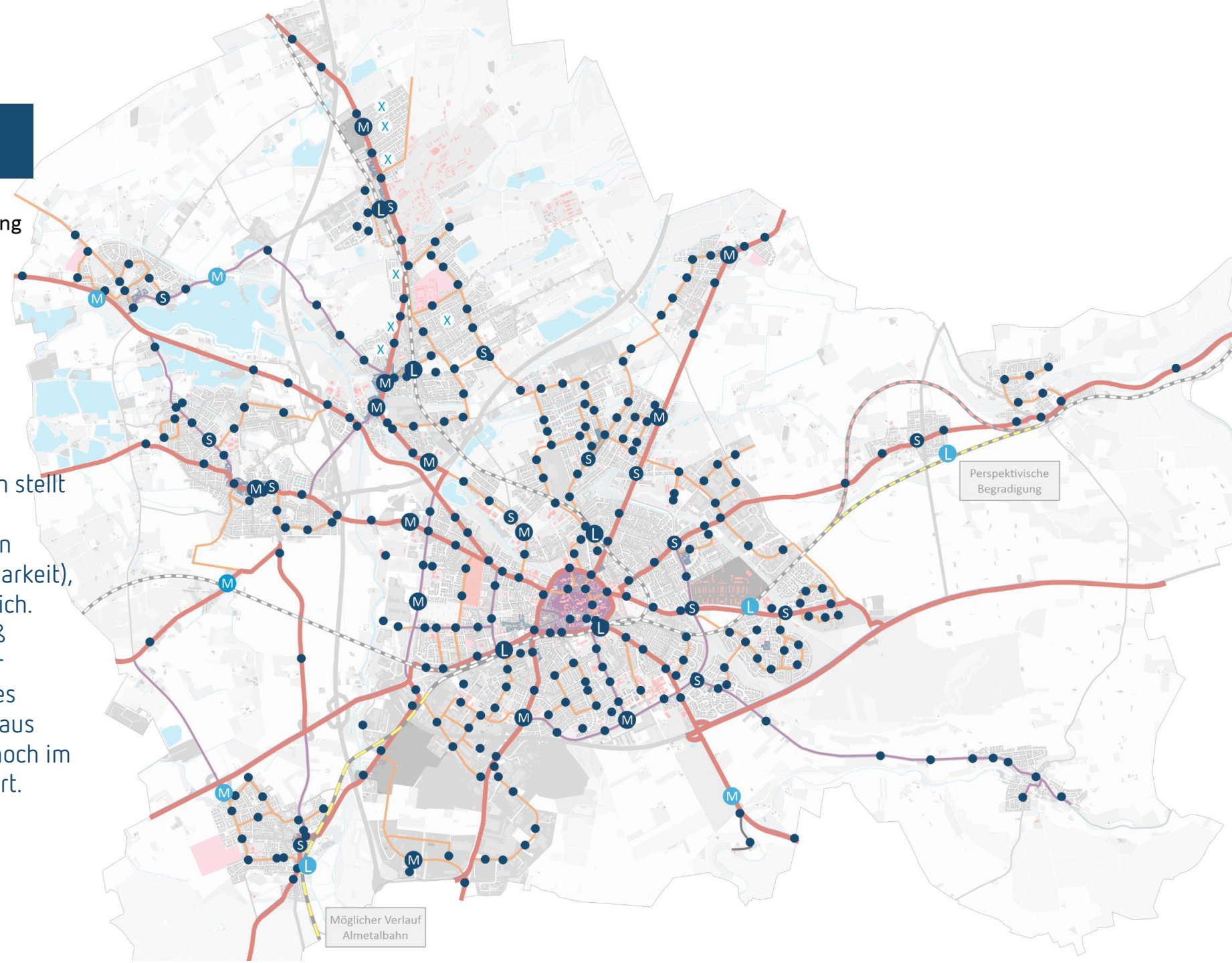
L	Bahnhaltepunkt	x	x	x	x	x	(x)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
M	SB-Halte, weitere zentrale Haltestellen	x	x	x	x	x	(x)	(x)	x	(x)	(x)	(x)	-	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	-	-	
S	Weitere Bushaltestellen	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	-	(x)	-	-	-	-	x	(x)	(x)	-	-	-	-	-	
XS	Mobilpunkte (ohne ÖV-Anbindung)	x	-	(x)	(x)	(x)	(x)	-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

C. ÖPNV & Intermodalität

Mobilstationen

- ● Farbsymbolik: Weiterentwicklung Bestandshaltestelle / Neueinrichtung Haltestelle
- S Haltestelle S mit erhöhtem B+R-Potential (gem. GVS Untersuchung 2021)
- X Haltestellenkategorie: XS

Die dargestellte Einteilung der Stationen stellt eine erste Empfehlung dar. Welche Ausstattungsmerkmale an den einzelnen Station umsetzbar sind (Flächenverfügbarkeit), ist im Rahmen der Umsetzung erforderlich. Bsp.: Ziel ist es, dass im Zentrum Schloß Neuhaus die Ausstattungsmerkmale der Kategorie M vorgehalten werden. Ob dies besser an dem Haltepunkt Schloß Neuhaus oder Hatzfelder Platz möglich ist, wird noch im Rahmen des Stadtteilkonzepts SN geklärt.



Einsatzbereiche von XS / Mobilpunkten

Welche Quartiere eignen sich besonders für Mobilpunkte?

- Quartiere mit hoher Bevölkerungsdichte
- Quartiere mit Defiziten in der Busanbindung
- „Modellquartiere der Nahmobilität“

Wo im Quartier sollten Mobilpunkte eingerichtet werden?

- Umfeld wichtiger Ziele im Quartier: Kindergarten, Spielplatz, ...
- Auf bestehenden Parkplätzen im öffentlichen Raum / Seitenraum
- An Sammelgaragen / -parkplätzen ggf. in Kooperation mit Immobiliengesellschaften

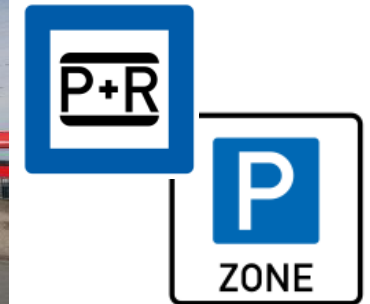


XS	Mobilpunkte (ohne ÖV-Anbindung)	x	-	(x)	(x)	(x)	(x)	-	(x)	-	-	-	-	(x)	-	(x)	-	-	-	-	-
Ausstattungsmerkmale je Kategorie: x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radabstellanlagen (überdacht)	Fahrradverleihstation	öffentliches Fahrradwerkzeugset	E-Scooter-verleih	Lastenrad-verleih	E-Bike-Lademöglichkeit	Carsharing-Station	Taxi-Stand	P+R-Angebote	Bring- und Holzone	Normalladeinfrastruktur	Informationsangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Paketstation	Kiosk/ Verkaufsautomat	Gepäckschließfächer	W-Lan	Aufenthaltsraum und WC	Servicepunkt	
	Radverkehr				Motorisierter Verkehr					Weitere Angebote											
	Ausstattungsmerkmale																				

C. ÖPNV & Intermodalität

Einrichtung eines P+R-Systems

P+R-Ansatz wird als Teil der integrierten Maßnahme G4 „Verkehrliche Entlastung der Kernstadt“ behandelt.



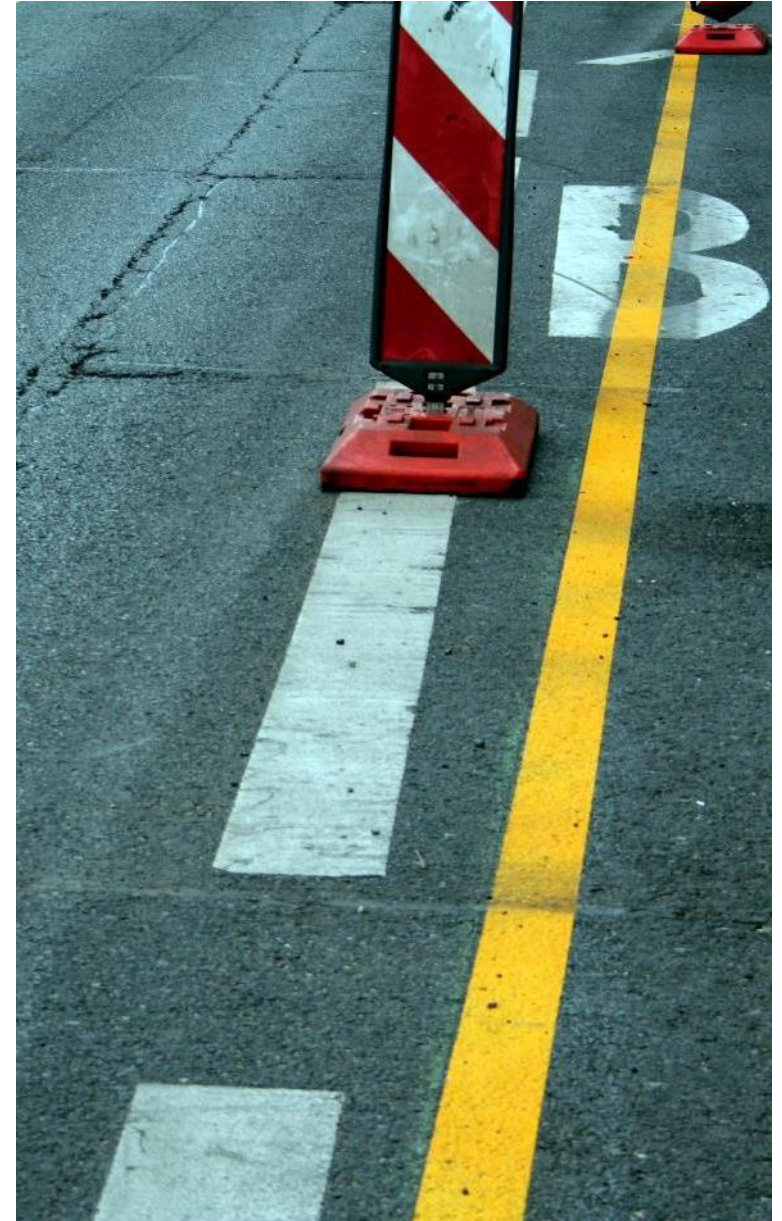
P+R – nur mit Push-and-Pull möglich

Mögliche Formen eines P+R-Systems

	Kreisansatz	Stadtansatz
Skizzierung der Arbeitsschritte	<ul style="list-style-type: none"> - Abstimmung mit Nachbarkommunen zur dortigen Einrichtung von P+R, B+R - Ausbau der Haltestellen zu Mobilstationen (insbes. P+R, B+R) in Nachbarkommunen - Ggf. Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung an zentralen Zielen in Paderborn (Innenstadt, größere Arbeitsplatzstandorte, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Anbindung wichtiger Haltestellen an der Haupteinfallstraßen (insbes. Bus und Rad) - Verstärkte Parkraumbewirtschaftung an zentralen Zielen in Paderborn (Innenstadt, größere Arbeitsplatzstandorte, ...) - Ausbau dieser Haltepunkt zu Mobilstationen (insbes. B+R, P+R) UND Ausbau Radabstellanlagen an Hauptzielen - Umwandlung von Parkplätzen an zentralen Zielen zu Radabstellanlagen, Aufenthalts- und oder Grünbereichen
Einfluss der Stadt Paderborn	<p>Mittel / gering Abstimmungs- und Ausbaubedarfe in Nachbarkommunen</p>	<p>Hoch Pull- und Push-Maßnahmen können in Eigenregie durchgeführt werden (teils Abstimmung mit Baulastträger der Straßen erforderlich)</p>
Effekte im Zeitverlauf	<p>Langfristig Kfz-Verkehr reduzierende Effekte treten erst langfristig ein und erfordern ebenfalls Push-Maßnahmen in Paderborn</p>	<p>Langfristig Pull-Maßnahmen / Verbesserung für den Umweltverbund können gleichzeitig als Push-Maßnahmen für Pkw genutzt werden</p>

Übersicht

- ★ Ausbau des SPNV-Angebots
- ★ Qualitätsoffensive im ÖPNV
 - Qualifizierung der Haltestellen
 - Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts
 - Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing (z.B. Jobticket, Mieterticket, ...)



Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts

Ziel

- Aktualisierung des städtischen ÖPNV-Konzepts von 2017
- Detailliertere Ausarbeitung der ÖPNV-Ansätze des IMOKs

Beinhaltet die Bausteine des ÖPNV-Konzepts 2017 sowie insbesondere Empfehlungen zu folgenden Punkten:

- Stadt-Umland-Konzept zur besseren Verzahnung des Stadt- und Regionalverkehrs
- Taktverdichtung
- Integration der neuen / perspektivischen Bahnhaltdepunkte in das Busliniennetz
- Vorgehen für die Entwicklung der Haltestellen zu Mobilstationen
- Ggf. Integration von bedarfsorientierten Systemen in das Mobilitätsangebot der Stadt



Stadt Paderborn

ÖPNV-Konzept
(Teil des Nahverkehrsplans des Nahverkehrsverbundes Paderborn/Höxter)

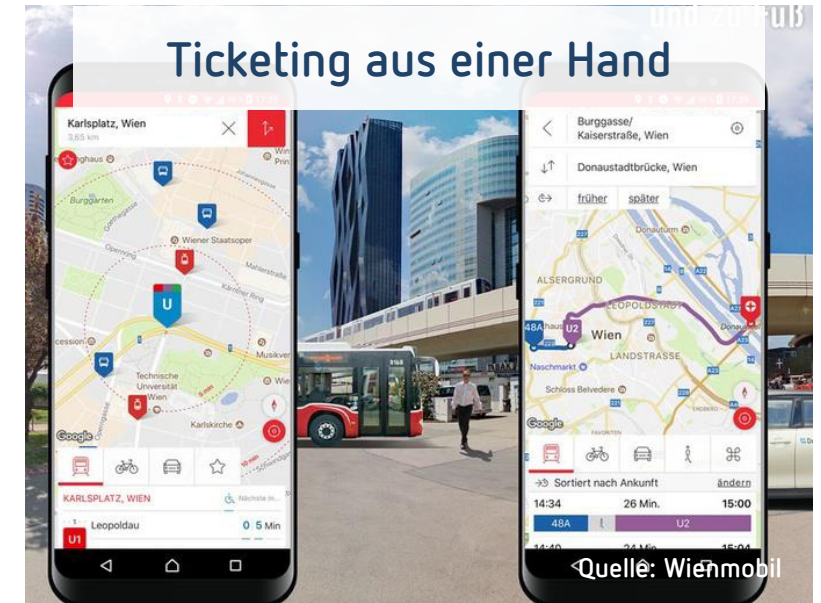


Mathias Schmechtig
NahverkehrsConsult

C. ÖPNV & Intermodalität

Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing

- Ausweitung der Geltungsdauer und -bereiche von Schülertickets
- Strategie: stabilerer Betrieb durch weniger Verkaufsvorgänge von Tickets in Bussen
- Preisliche Spreizung zwischen Vorverkauf / digitalem Verkauf und Fahrerverkauf sowie Schaffung finanzieller Anreize zur Bevorratung mit Mehrfahrtenkarten
- Die Stadt unterstützt die Einführung von Check-In / Be-Out-Systemen (→ neuer Luftlinientarif eazy Westfalen)
- Berücksichtigung des veränderten Nutzungsverhaltens von Berufstätigen (z.B. Kombination von Homeoffice und Anwesenheit im Betrieb/Büro): ggf. Einführung eines 7 Tage-Flex-Ticket



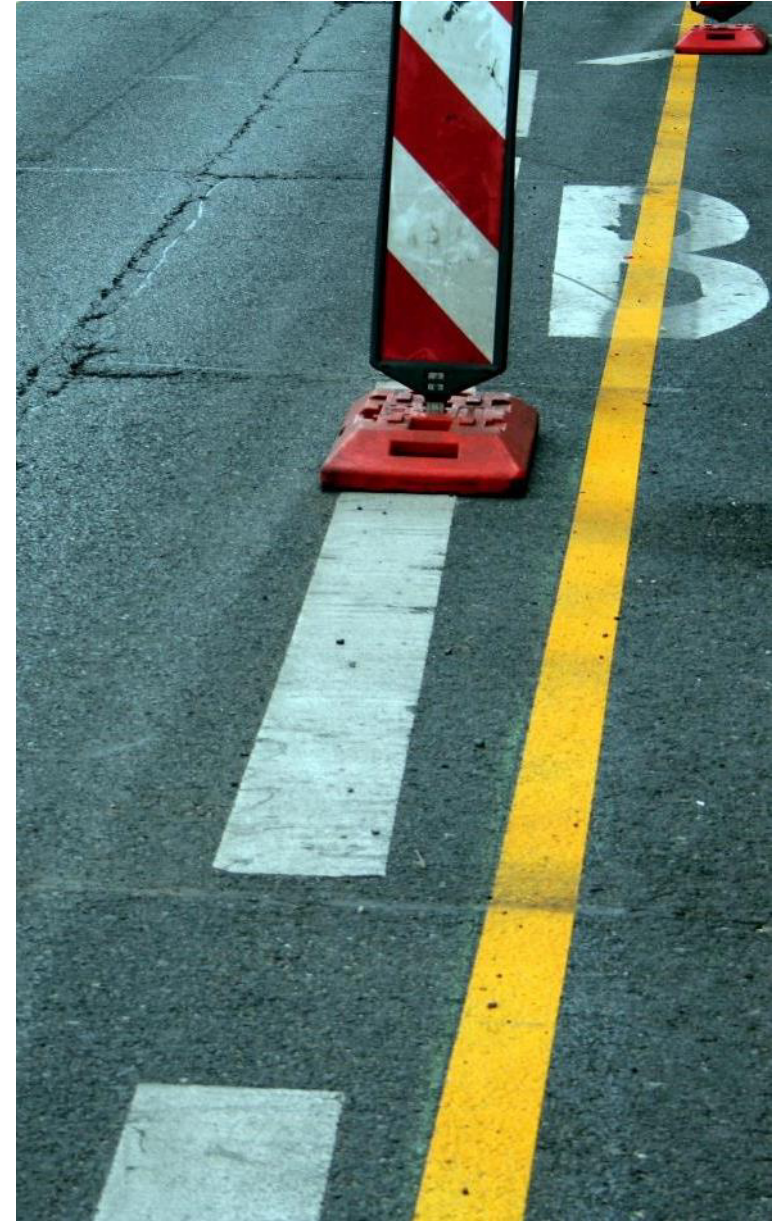
Das 10Tage FlexTicket für Bus & Bahn

10 mal 24 Stunden pro Monat fahren. Jederzeit per Handy aktiviert.

vrs.de/10TageFlexTicket ...verbindet! Quelle: VRS

Übersicht

- ★ Ausbau des SPNV-Angebots
- ★ Qualitätsoffensive im ÖPNV
 - Qualifizierung der Haltestellen
 - Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts
 - Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing (z.B. Jobticket, Mieterticket, ...)



Maßnahmen

IMOK Paderborn

MIV & Wirtschaftsverkehr

Juli 2022

Handlungsfelder



Schlüsselprojekte/
-maßnahmen

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

- H. Stadtteilkonzept Elsen
- I. Stadtteilkonzept Schloß Neuhaus



Übersicht

- Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes
- Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr
- Unterstützung von Carsharing in Paderborn
- ★ Optimierung der Parkraumstrategie in der Kern- und Innenstadt
- Parkraumbewirtschaftung



Weiterentwicklung des HVS-netzes

- **Entwicklung eines perspektivischen Kfz-Netzes**
(Kategorisierung im Sinne eines ‚Schnell-Langsam-Netzes‘)
- **Stadtverträgliche Geschwindigkeiten**
(z.B. Benhauser Str., Driburger Str.)
- **Verbesserung der Verkehrslenkung**
(z.B. Durchgangsverkehr Sande, Schloß Neuhaus, Autobahnumleitung)
- **Weiterentwicklung des LKW-Führungsnetz**



Integrierte Straßenraumgestaltung

Bei der Umgestaltung von Straßenzügen, bspw. bei Einrichtung eines Radfahrstreifens, ergeben sich in Paderborn immer wieder die folgenden Fragestellungen:

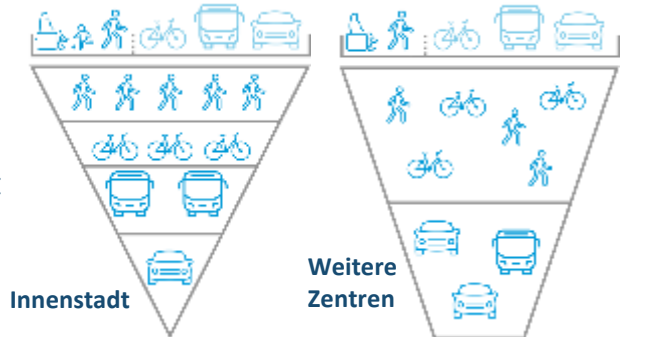
- Welche Flächenbedarfe und weiteren Ansprüche ergeben sich aus den umliegenden Nutzungen?
 - Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten?
 - Welche Flächenbedarfe gehen mit den Ansprüchen einher?
 - Wie sollen der Straßen- und öffentliche Raum gestaltet werden?
-
- Raumkategorien
- Gesamtstädtische Netze je Verkehrsart (als Basis für integrierte Netzkarte)**
- Straßenraumtypen & Ideal-Querschnitte, ggf. Anwendung auf Straßenzüge (aktuell in Erarbeitung)

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Räume und Verkehrsarten

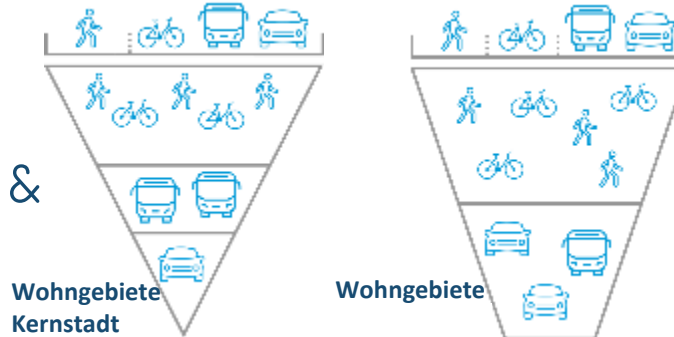
Zentren

Attraktive
Bewegungs- &
Verweilräume



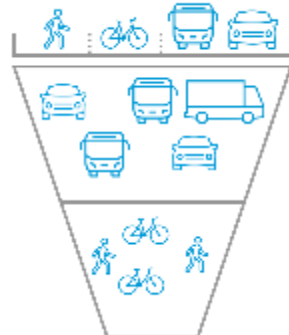
Wohngebiete

Sichere
Begegnungs- &
Spielräume



Gewerbegebiete

Schnelle &
verträgliche
Erreichbarkeit

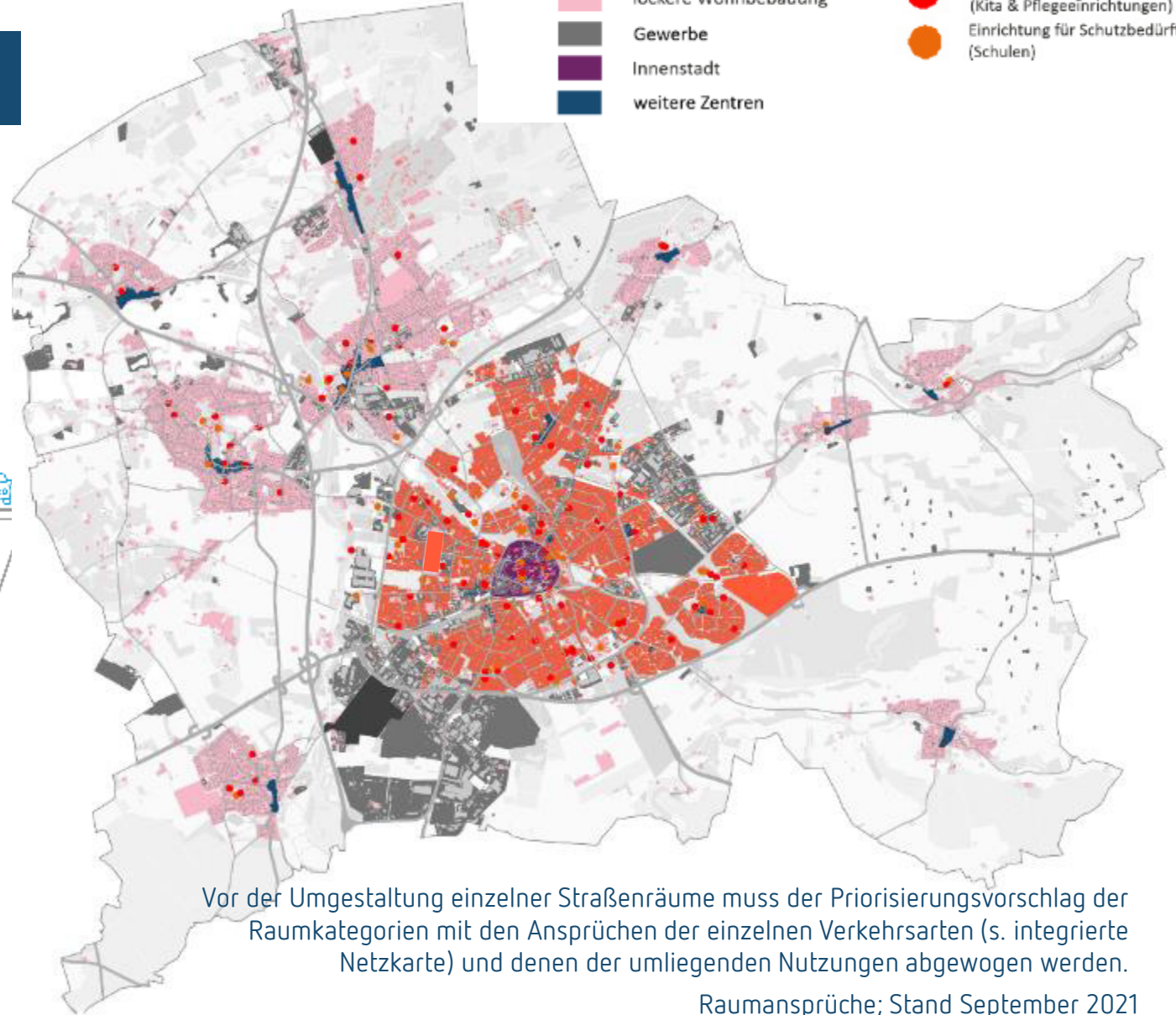


Nutzungen

- urbane Wohnbebauung
- lockere Wohnbebauung
- Gewerbe
- Innenstadt
- weitere Zentren

Sensible Bereiche

- Einrichtung für besonders Schutzbedürftige (Kita & Pflegeeinrichtungen)
- Einrichtung für Schutzbedürftige (Schulen)

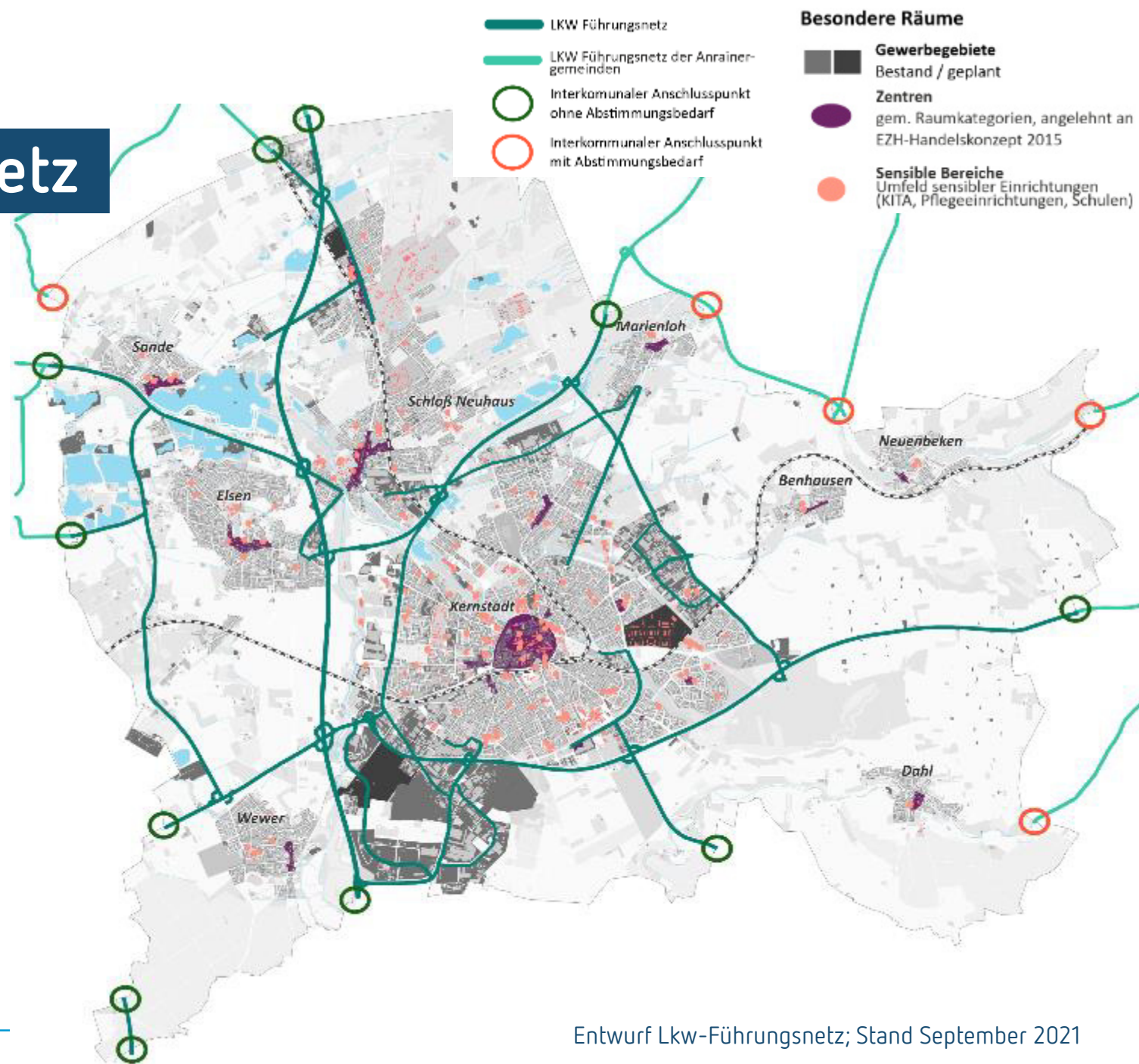


Vor der Umgestaltung einzelner Straßenräume muss der Priorisierungsvorschlag der Raumkategorien mit den Ansprüchen der einzelnen Verkehrsarten (s. integrierte Netzkarte) und denen der umliegenden Nutzungen abgewogen werden.

Raumansprüche; Stand September 2021

Entwurf Lkw-Führungsnetz

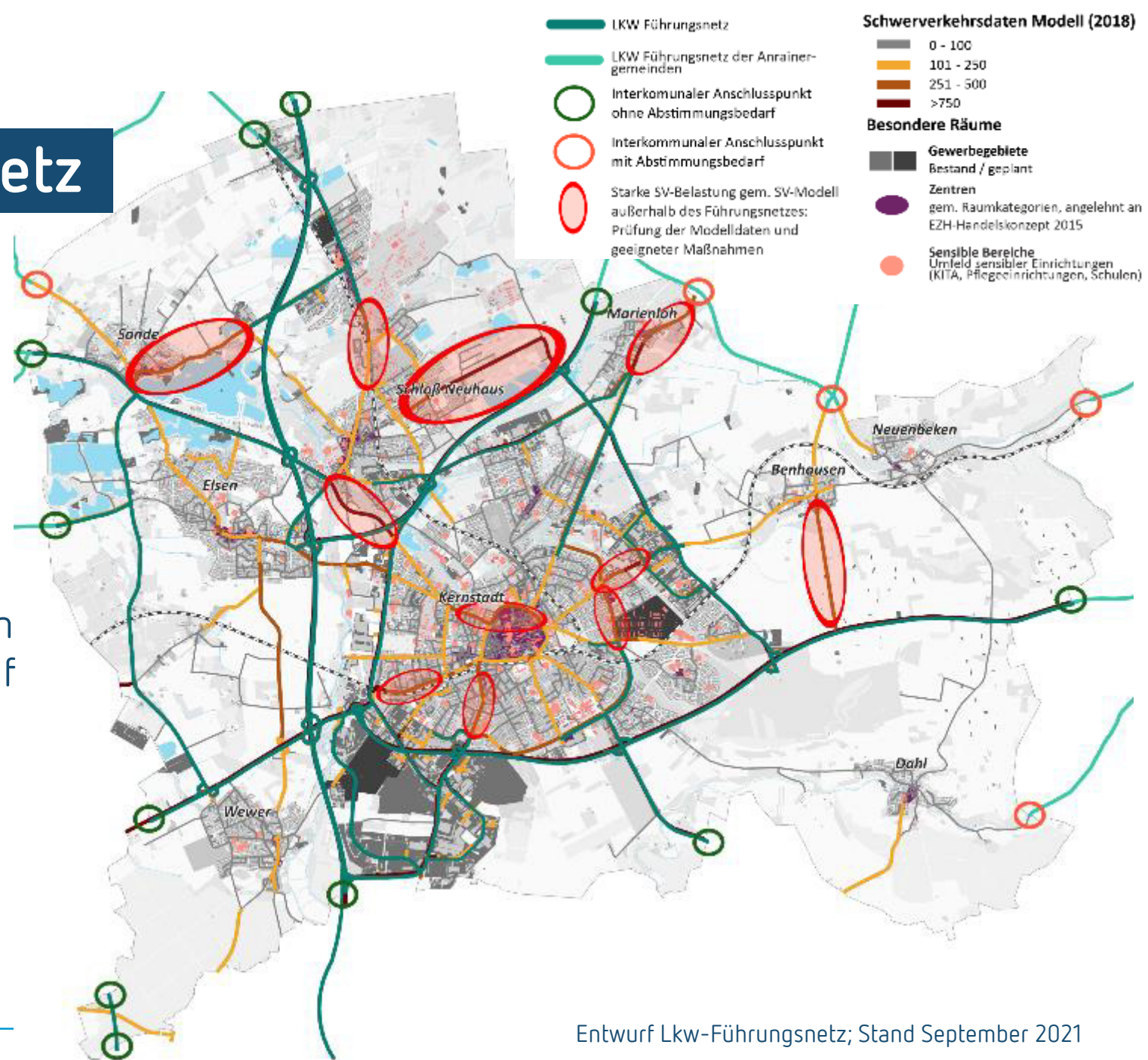
- **Arbeitsziel IMOK:**
Entwurf Lkw-Führungsnetz zur Abstimmung mit Kommunen und weiterer Restriktionen (wie Gewichts-, Höhen-, Längen und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote)
- **Grundsätze der Lkw-Führung:**
 - Lenkung des Lkw-Verkehrs über möglichst unsensible Bereiche
 - Weitere Straßen für Lkw-Anliegerverkehre frei



Entwurf Lkw-Führungsnetz

Maßnahmenempfehlungen:

- Abstimmung mit Betroffenen (Gewerbetreibenden, Nachbarkommunen usw.)
- Prüfung der SV-Modelldaten (auf Strecken abseits des Lkw-Führungsnetzes mit erhöhter SV-Belastung gem. Modell mit tatsächlicher SV-Belastung abgleichen. Im Modell ist der SV ab 3,5 t abgebildet.)
- Generelle Erarbeitung von Maßnahmen zur Verringerung des Lkw-Verkehrs auf besonders betroffenen Abschnitten in Form eines Maßnahmenkoffers (wie Gewichts-, Höhen-, Längen und Breitenbegrenzung sowie Lkw-Durchfahrtsverbote)
- **Daueraufgabe:** laufende Prüfung der SV-Daten im Straßennetz



Kategorien Kfz-Perspektivnetz

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

Entwurf Kfz-Perspektivnetz

- **Überörtliche Verbindungsstraßen**
Autobahnen, Bundesstraßen
- **Gesamtstädtische Verbindungsstraßen**
Anbindung an überörtliches Netz,
Bedarfsumleitungen Autobahnen, teils
Stadtteilverbindungen



Entwurf Kfz-Perspektivnetz

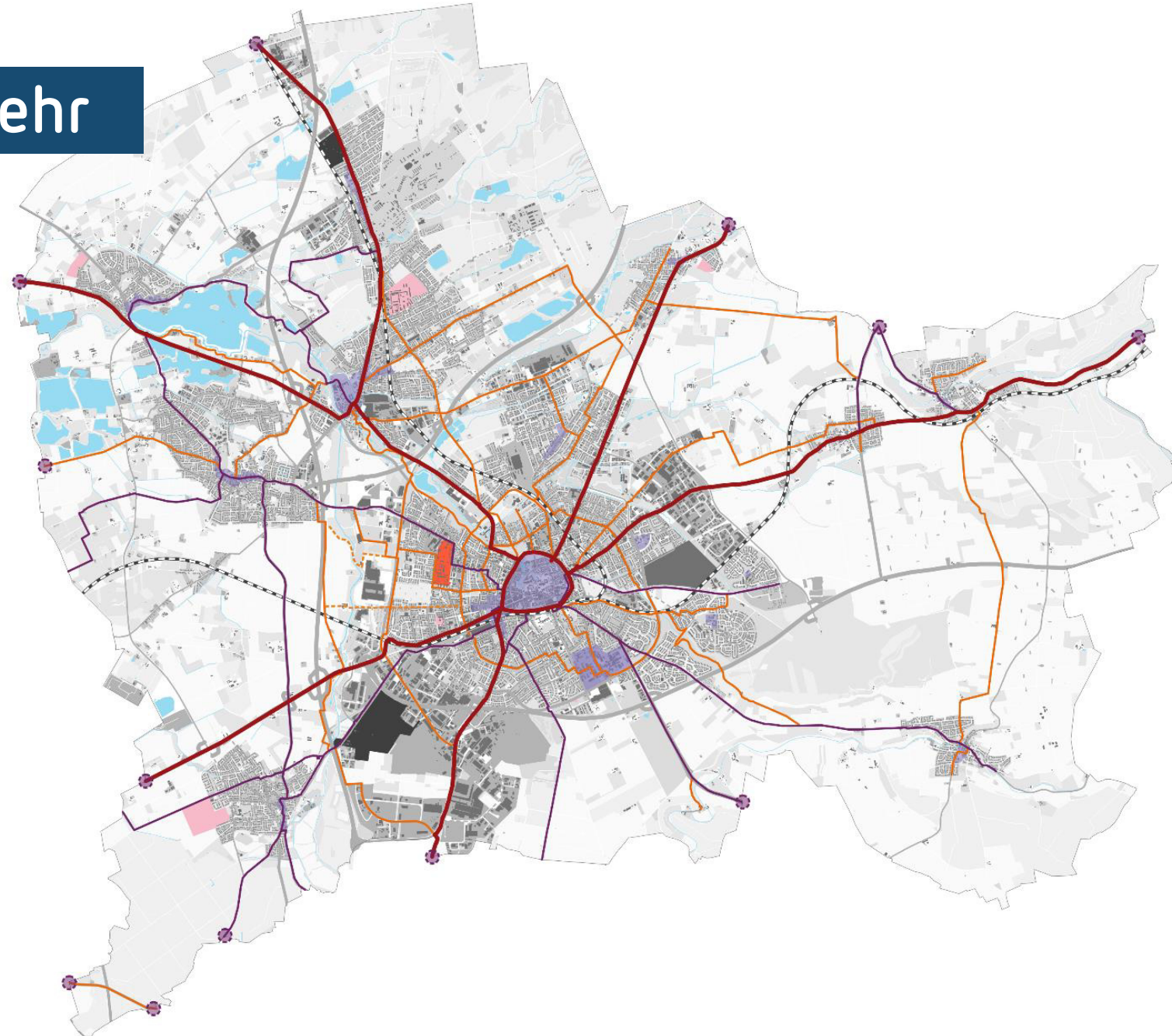
- **Überörtliche Verbindungsstraßen**
Autobahnen, Bundesstraßen
- **Gesamtstädtische Verbindungsstraßen**
Anbindung an überörtliches Netz, Bedarfsumleitungen Autobahnen, teils Stadtteilverbindungen
- **Örtliche Verbindungsstraßen**
kleinräumige Verbindungen in und zwischen Stadtteilen
- **Weiteres Straßennetz**
Hauptsammel- und Erschließungsstraßen
- **Sensible Bereiche**
Umfeld sensibler Einrichtungen
- **Zentren**



Übersichtskarte Radverkehr

Verbindungskategorie

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



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

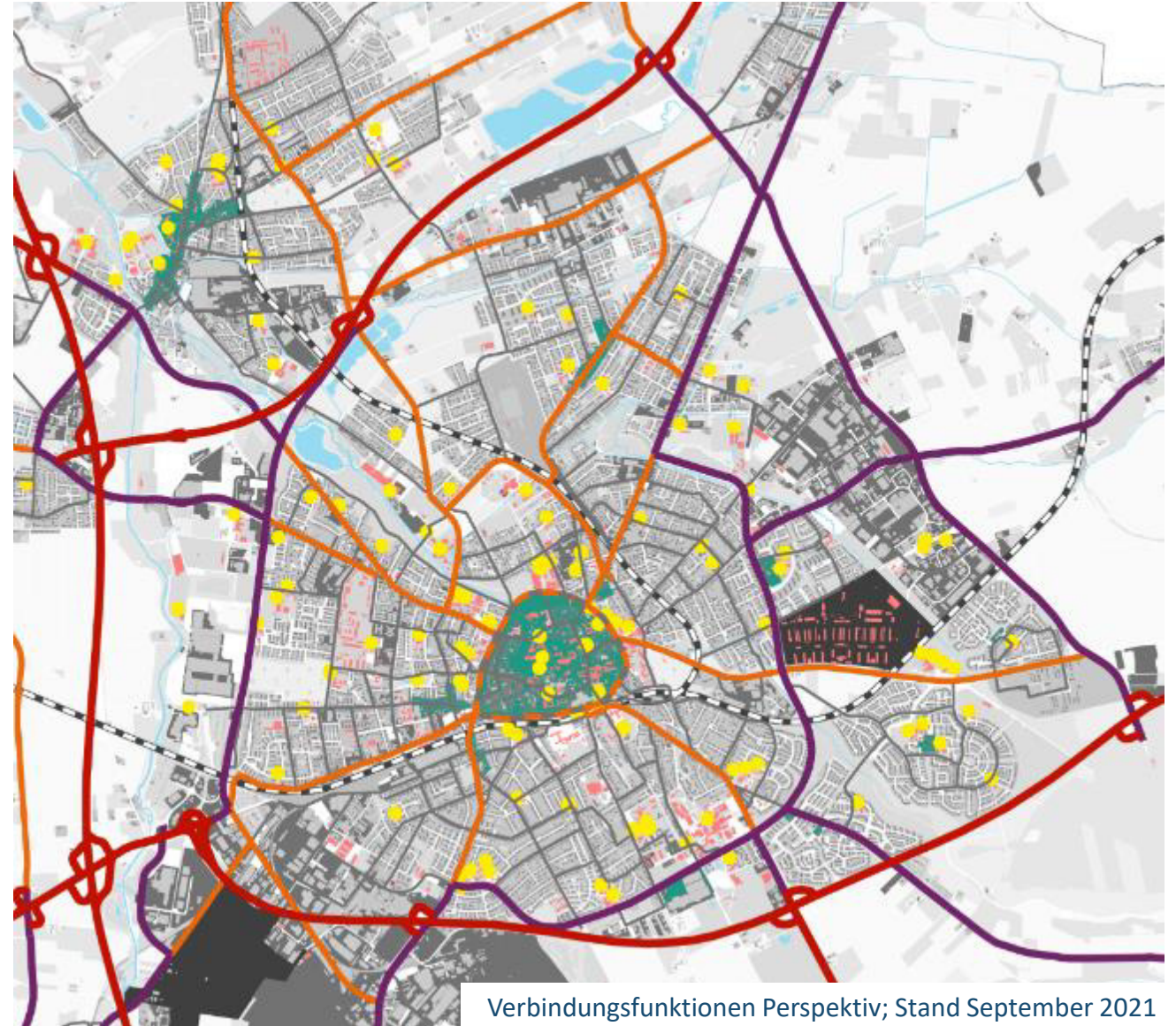
- Komfortbereich
- Freizeitbereiche/ -netz
- Hauptbereich
- Nebenbereich



D. MIV und Wirtschaftsverkehr

Kernstadt

- 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 per Kfz bleibt gewährleistet



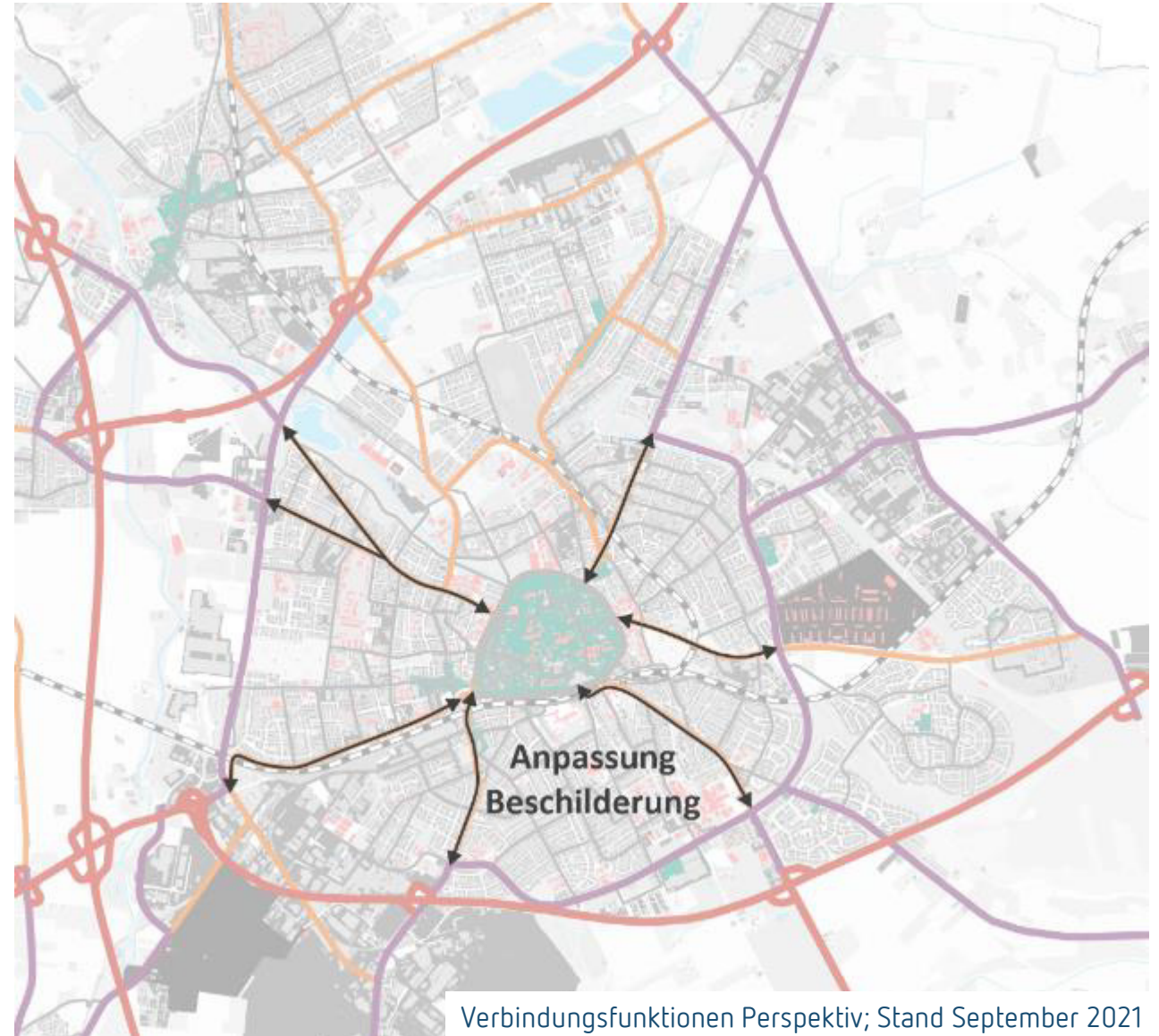
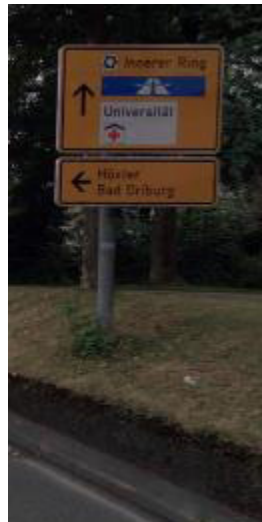
Verbindungsfunktionen Perspektiv; Stand September 2021

Kurzfristige Maßnahmen

- Anpassung Beschilderung zur verstärkten Nutzung der Radialen (Parkplatz- und Richtungsbeschilderung)
- Kfz sollen den schnellsten Weg nutzen, um in die Kernstadt zu gelangen bzw. sie zu verlassen. Dabei werden ggf. Umwege über das übergeordnete Netz („Äußeren Ring“) in Kauf genommen.

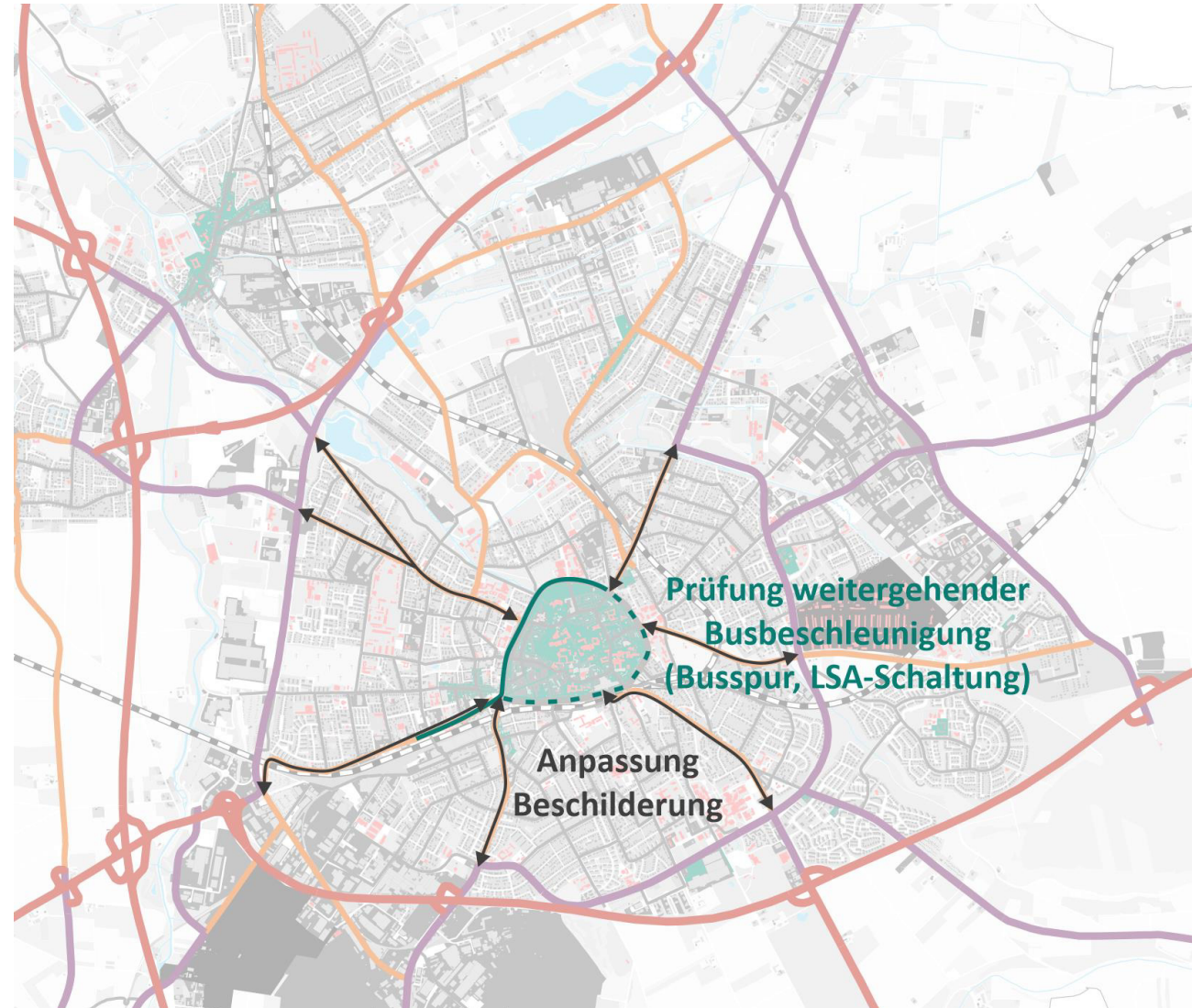
Beispiel Gierstor:

- Lenkung der Kfz-Verkehre Richtung A33 über die Driburger Str. / Äußeren Ring
- Dadurch Entlastung des Inneren Rings
- Prüfung Anpassung Knotenpunkt / LSA-Schaltung zur Unterstützung dieser Fahrtbeziehung



Mittelfristige Maßnahmen

- Prüfung von Optionen zur Beschleunigung des Busverkehrs
 - Einrichtung von Busspuren in beide Fahrtrichtungen am Heierswall, Paderwall, Friedrichstraße, möglichst Verlängerung über Bahnhofstraße bis zum Hbf
 - Durchgängige Busspur in beide Fahrtrichtung am Gierswall, Busdorfwall, Liboriberg und Le-Mans-Wall aufgrund der Straßenraumbreiten unrealistisch (nur durch Entfall von Baumreihen oder Einrichtung Einbahnverkehr für Pkw möglich)
Stattdessen: Prüfung einzelner Busspuren und Anpassung der LSA-Schaltung, um den Busverkehr als Pulkführer durch diese Ringabschnitte zu führen



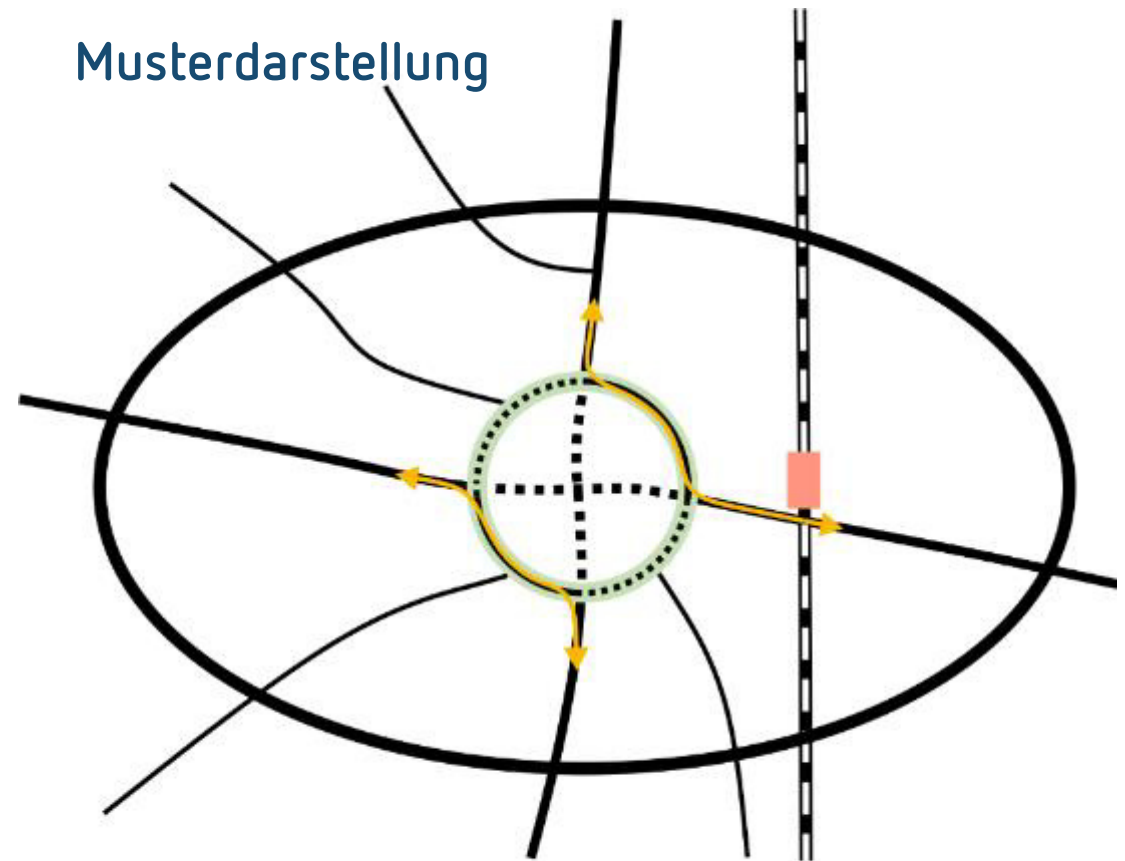
Verbindungsfunktionen Perspektiv; Stand September 2021

Langfristige Perspektive

- Weitergehende Umbaumaßnahmen des Inneren Rings können zur Aufwertung des Zentrums beitragen und Qualitätssteigerungen des Umweltverbunds bewirken
- Dazu sind jedoch deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Wall erforderlich
 - Ergeben sich durch den Ausbau des Umweltverbunds (insbesondere Handlungsfelder A-C),
 - für eine weitere Reduzierung des Kfz-Verkehrs sind entsprechende Push-Maßnahmen erforderlich (wie Parkraumbewirtschaftung)
- Entsprechende Konzepte zur Weiterentwicklung des Walls sind daher voraus. erst ab 2030 zu entwickeln
- Perspektiven, die auf eine deutliche Reduktion Kfz-Verkehrs angewiesen sind (und zu einer solchen beitragen), werden im Folgenden aufgezeigt

Teilabbindung des Rings für den MIV

- Teileinziehung einzelner Abschnitte, Einrichtung „Modaler Filter“
 - Ring für ÖPNV und Radverkehr bleibt erhalten, breitere Rad- und Fußwege
 - Verbesserte Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr
- Kurzfristig: Gesamtstädtisch erhöhte Kfz- und Umweltbelastung durch längere Kfz-Wege
- Kurzfristig: verminderte Attraktivität des Kfz; Steigende Attraktivität des Umweltverbunds
- Vermeidet innerstädt. Durchfahrtsverkehre, Schleichverkehre in Quartieren vermeiden!
- Potential: Umwandlung (Entsiegelung) von Fahrspuren

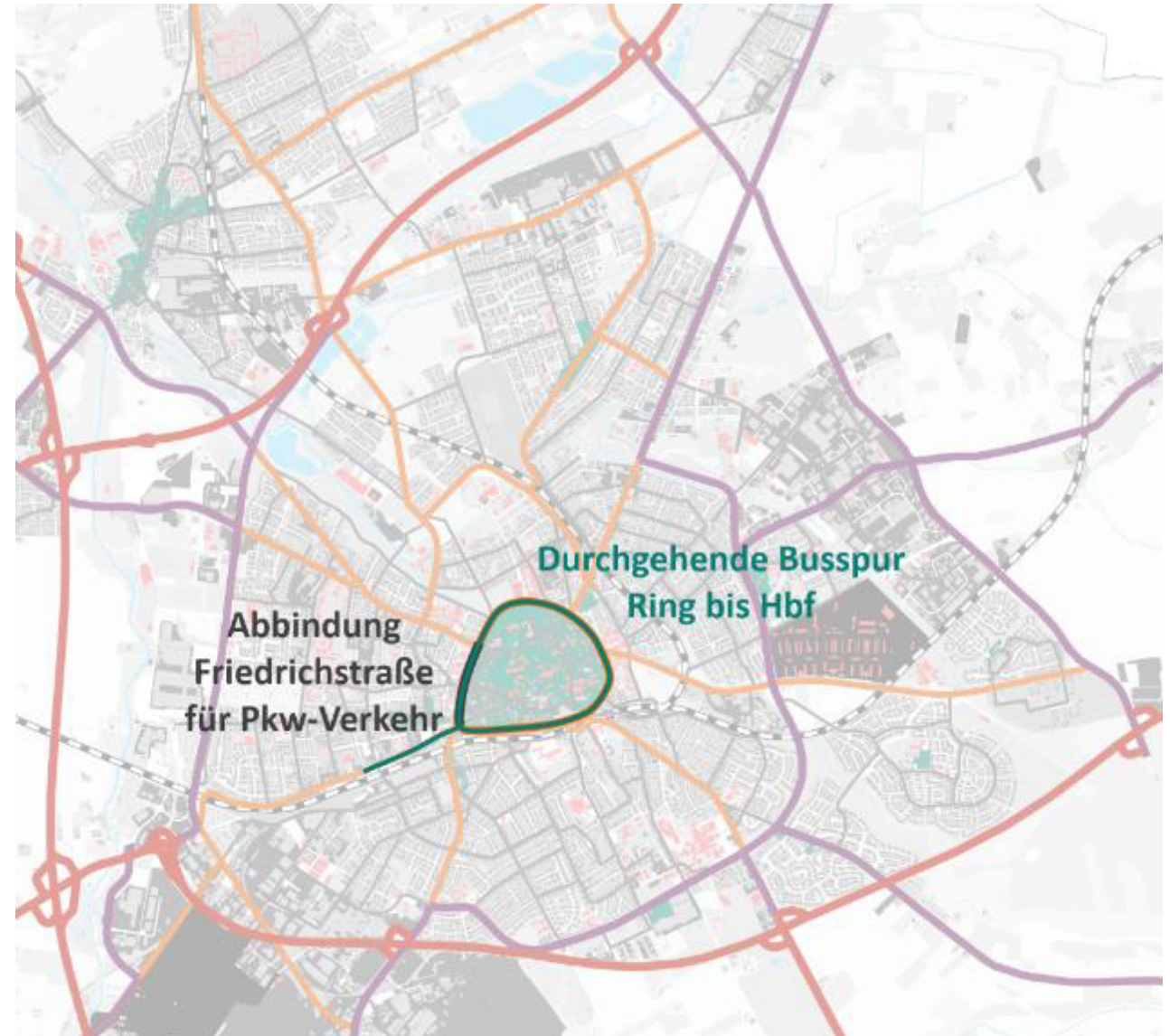


Teilabbindung
Auflösung der Ringstruktur für den MIV

Perspektive Innerer Ring V1

Entwicklung eines Konzepts zur Aufwertung des Walls für den Umweltverbund

- Ab ca. 2030
- Abbindung und Umgestaltung der Friedrichstraße
- Mögliche Ausgestaltung, siehe folgende Folien



Perspektive Innerer Ring V1

Ausgangslage

- DTVw heute: ca. 25.000 Kfz
- DTVw 2035: ca. 20.000 Kfz (Kfz-Reduzierung um ca. 20% durch Verlagerung auf Umweltverbund)

Ansprüche an den Raum

- Raumkategorie: Zentrum – Innenstadt
- Fußverkehr: Komfort- / Freizeit- / Hauptbereich
- Radverkehr: überörtliche Verbindung
- ÖPNV: gesamtstädt. Busverbindung
- Kfz-Verkehr: weitere Verbindung

Ziele

- Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Beschleunigung für Busverkehr



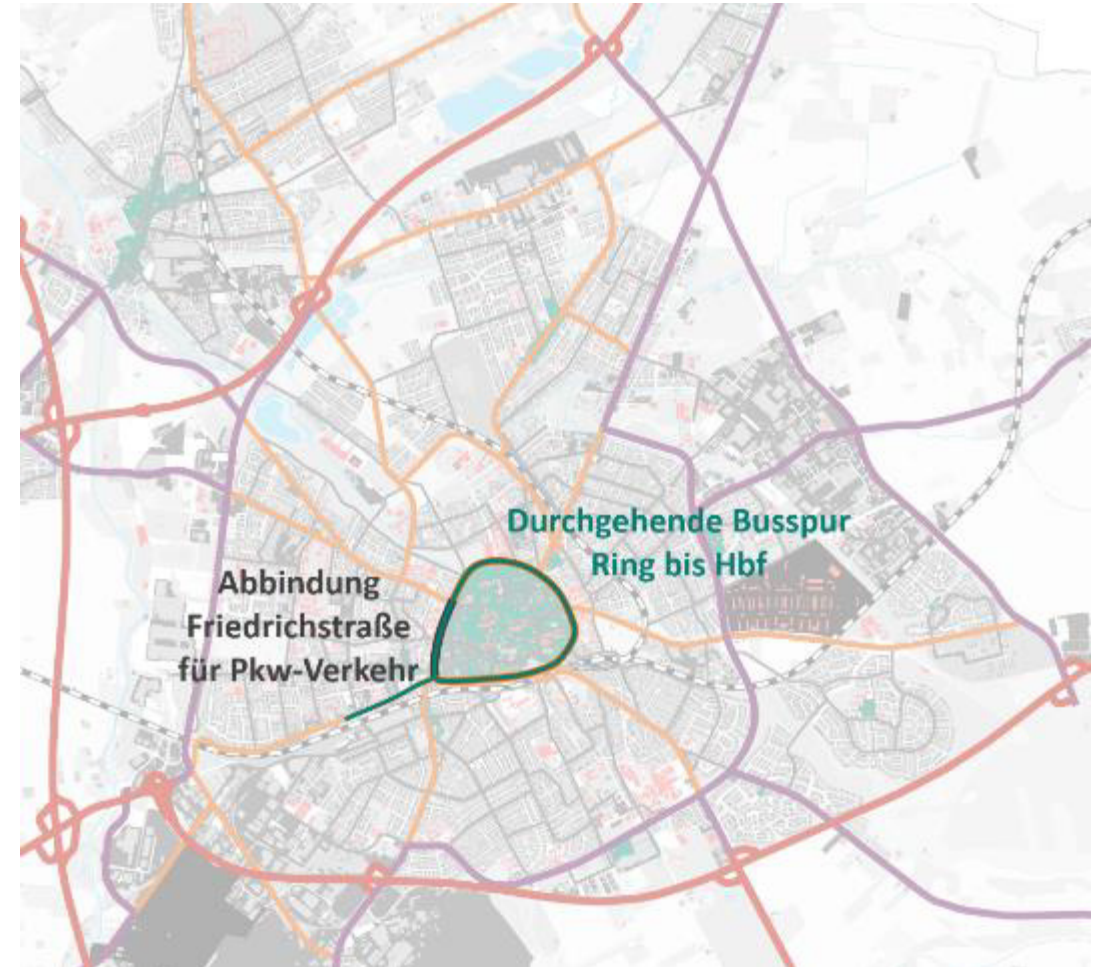
Perspektive Innerer Ring V1

Ziele

- Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Beschleunigung für Busverkehr

Ansätze

- Einrichtung Busspuren in beide Fahrtrichtung
- Einrichtung breite Radfahrstreifen
- Begrünter Mittelstreifen zur Querung für den Fußverkehr (Dunkellampeln ermöglichen sichere Querung für vorsichtigere zu Fuß Gehende)
- Abbindung für den PKW-Verkehr (ggf. für Berechtigte (Anwohner:innen, Rettungsdienste, usw.) Nutzung der Busspur frei, über digitale Zugangsberechtigung)
- Umbau Knotenpunkte Neuhäuser Tor, Westerntor



Perspektive Innerer Ring V1

Ziele

- Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Beschleunigung für Busverkehr

Ansätze

- Einrichtung Busspuren in beide Fahrtrichtung
- Einrichtung breite Radfahrstreifen
- Begrünter Mittelstreifen zur Querung für den Fußverkehr (Dunkellampeln ermöglichen sichere Querung für vorsichtigere zu Fuß Gehende)
- Abbindung für den PKW-Verkehr (ggf. für Berechtigte (Anwohner:innen, Rettungsdienste, usw.) Nutzung der Busspur frei, über digitale Zugangsberechtigung)
- Umbau Knotenpunkte Neuhäuser Tor, Westerntor

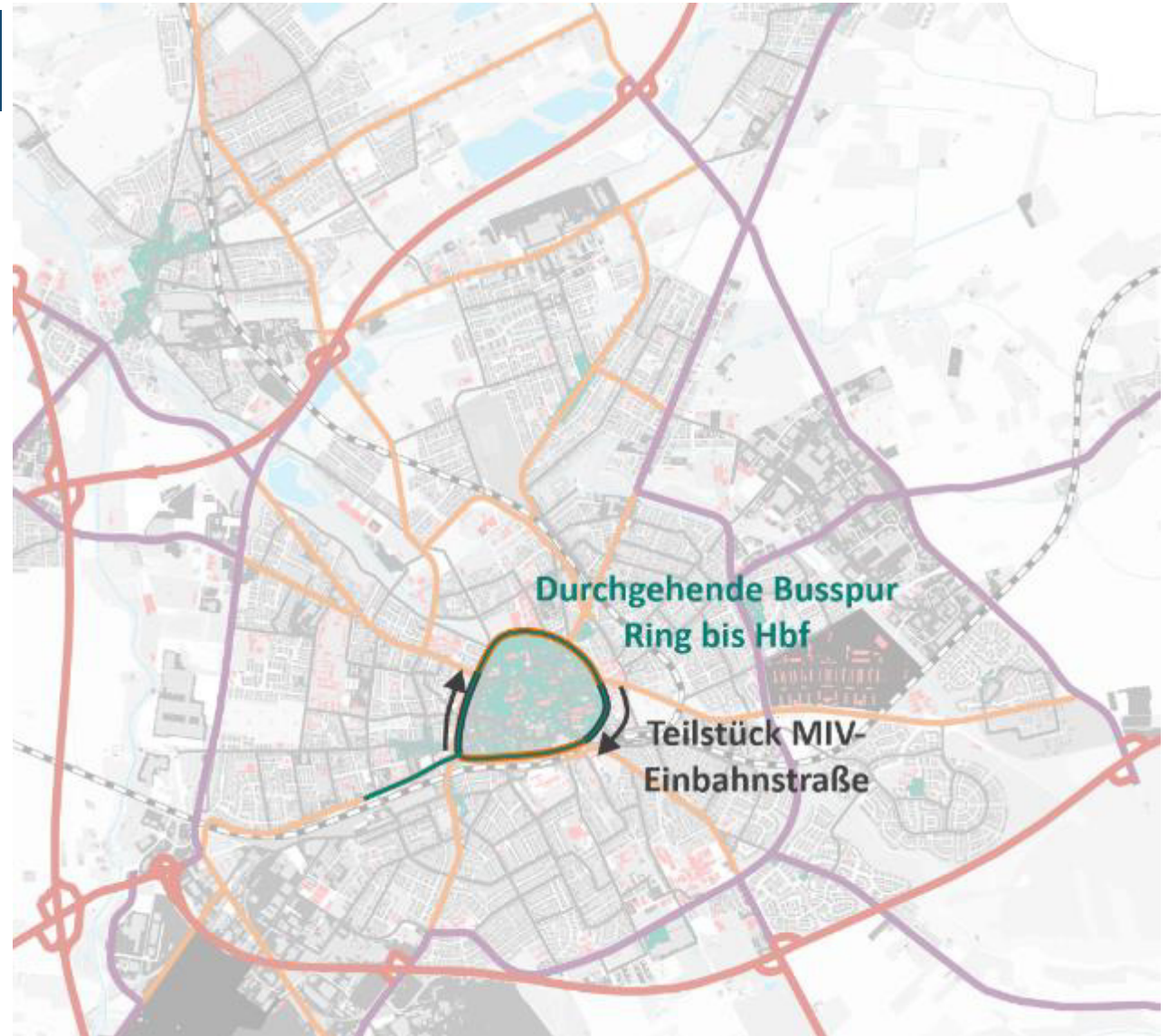


Prinzipsskizze möglicher Querschnitt

Perspektive Innerer Ring V2

Entwicklung eines Konzepts zur Aufwertung des Walls für den Umweltverbund

- Umsetzung ab ca. 2035
- Ansatz: Teilstücke des Rings werden als Einbahnstraße für den MIV eingerichtet
- Dadurch Flächengewinne für Umweltverbund und Begrünung



D. MIV und Wirtschaftsverkehr

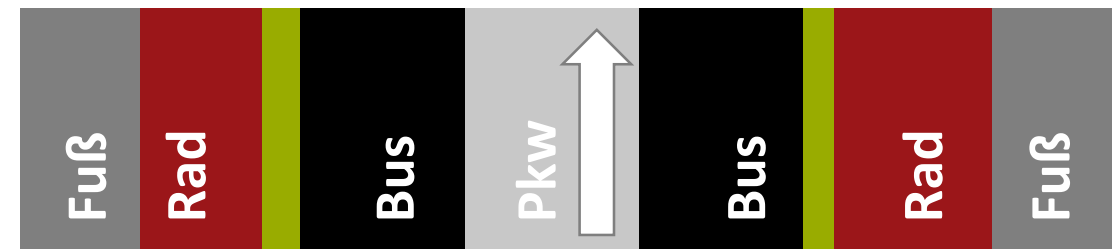
Perspektive Innerer Ring V2

Ziele

- Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Beschleunigung für Busverkehr

Ansätze

- Einrichtung Busspuren in beide Fahrtrichtung
- Einrichtung breite Radfahrstreifen
- Begrünter Mittelstreifen zur Querung für den Fußverkehr (Dunkellampeln ermöglichen sichere Querung für vorsichtigere zu Fuß Gehende)
- Einrichtung Einbahnverkehr für den PKW-Verkehr (ggf. für Berechtigte (Anwohner:innen, Rettungsdienste, usw.) Nutzung der Busspur frei, über digitale Zugangsberechtigung)
- Umbau Knotenpunkte: Neuhäuser Tor und Westerntor sowie Gierstor und Kasseler Tor



Prinzipsskizze möglicher Querschnitt

Langfristige Perspektive

- Die dargestellten Perspektivansätze sind ab ca. 2030 detaillierter auf ihre Machbarkeit und Vor- und Nachteile hin zu untersuchen:
 - Erschließung der Parkieranlagen
 - Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Kernstadt mit dem Verkehrsmodell
 - Verkehrsführung und Querschnitte
- Aufgrund der unklaren Entwicklungen bis 2030 ist Flexibilität erforderlich. Ggf. sollten daher auch weitere Optionen zur Weiterentwicklung des Inneren Rings entwickelt werden.

Grundsätzliches zur Parkraumoptimierung

★ 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.



Parkplatz Paderhalle

Optimierung der Parkraumstrategie

★ 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)



Parkplatz Paderhalle

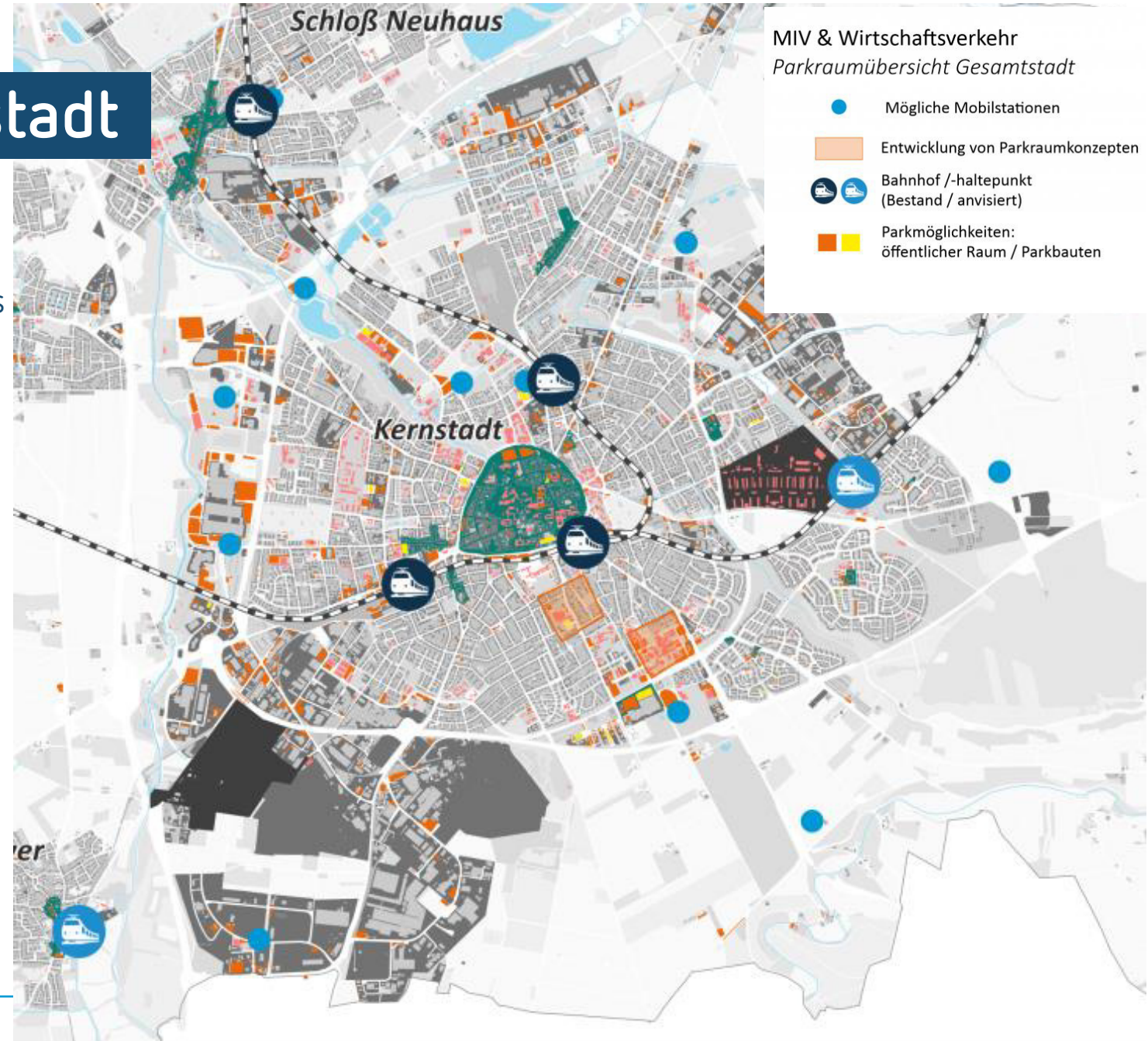
Optimierung der Parkraumstrategie

- **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.



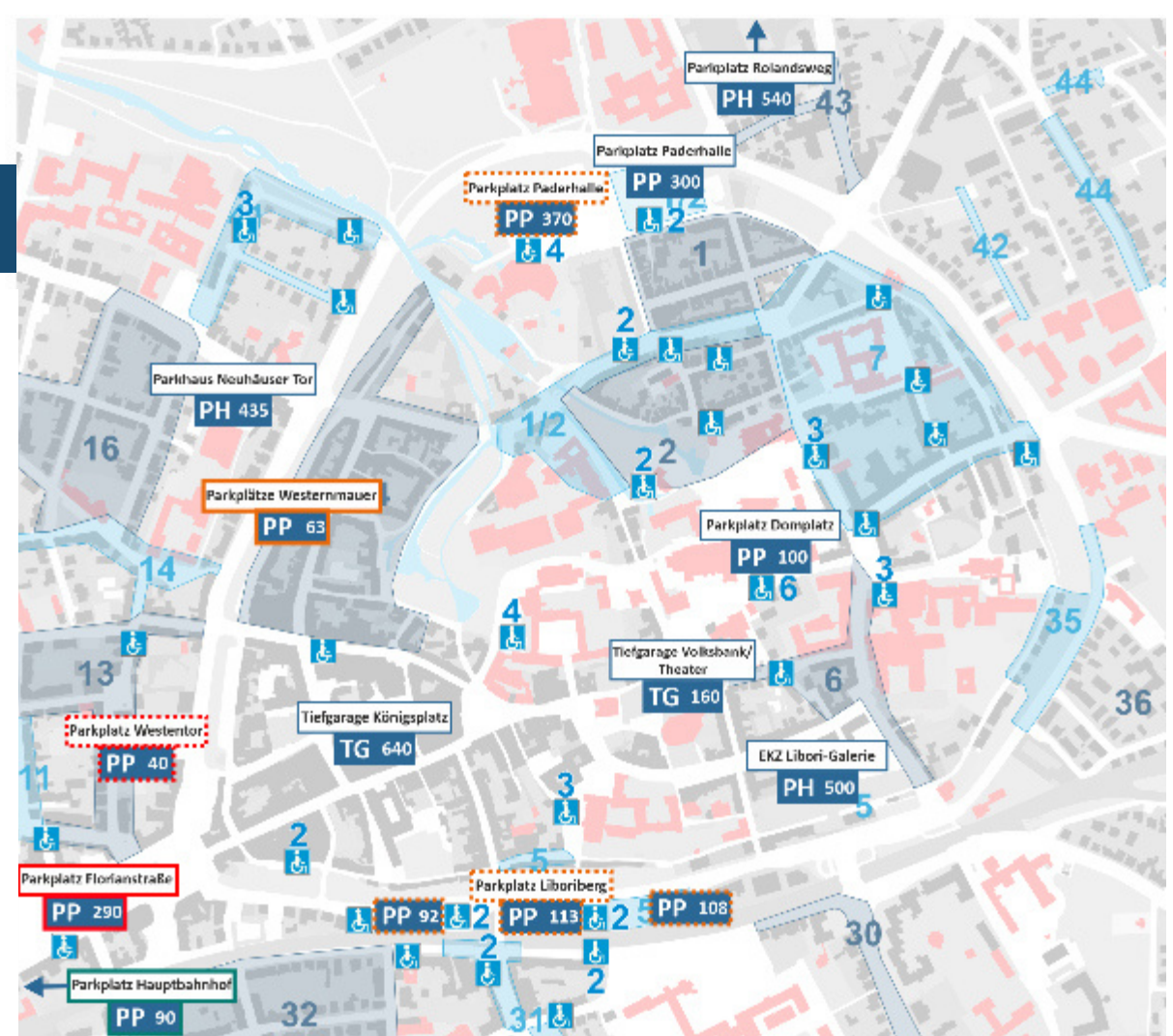
Parkraumstrategie Kernstadt

- **Ziel**
 - Kfz-Parken auf Großparkplätze, Parkbauten und privaten Raum verlagern, Aufwertung des öffentlichen Raums
- **BesucherInnen**
 - Fokus auf Nutzung der Großparkplätze und Parkbauten
- **Ausweitung des Anwohnerparkens**
 - Ausweitung Bewohnerparken
 - Mehrfachnutzung von Parkbauten und Großparkplätzen (Krankenhaus, Einzelhandel?)
- **Parken im Seitenraum**
 - Rücknahme Gehwegparken und Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege sowie Fahrgassen für Rettungsdienste (s. unten)



Parkraumstrategie Innenstadt

- Grundsätze:
 - 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)



Ausbau der Parkraumkapazitäten geplant



Umwandlung der Fläche
Parkplatz entfällt



teilweise Flächenumwandlung und oder
Anpassung Parkkosten und -dauer



Einrichtung Bewohnerparkzone,
teils Flächenumwandlung



Umwandlung einzelner Parkstände und
oder Anpassung Parkkosten und -dauer

Parkraumstrategie Innenstadt

Maßnahmenansätze Tarife:

- Grundsatz:
 - Kosten in Parkbauten und Großparkplätzen niedriger als im öffentlichen Raum
- Einrichtung Bewohnerparken am Parkplatz Westernmauer
- Prüfung der Anpassung der Tarifzone B:
 - Domplatz zu Tarifzone A
- Prüfung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Sonntage
- Sukzessive Erhöhung der Parktarife

Bewohnerparkzonen

7

Zonennummer



Geltungsbereich

Parktarife



Tarifzonen Straßenraum

A

= 1,70 EUR/h

B

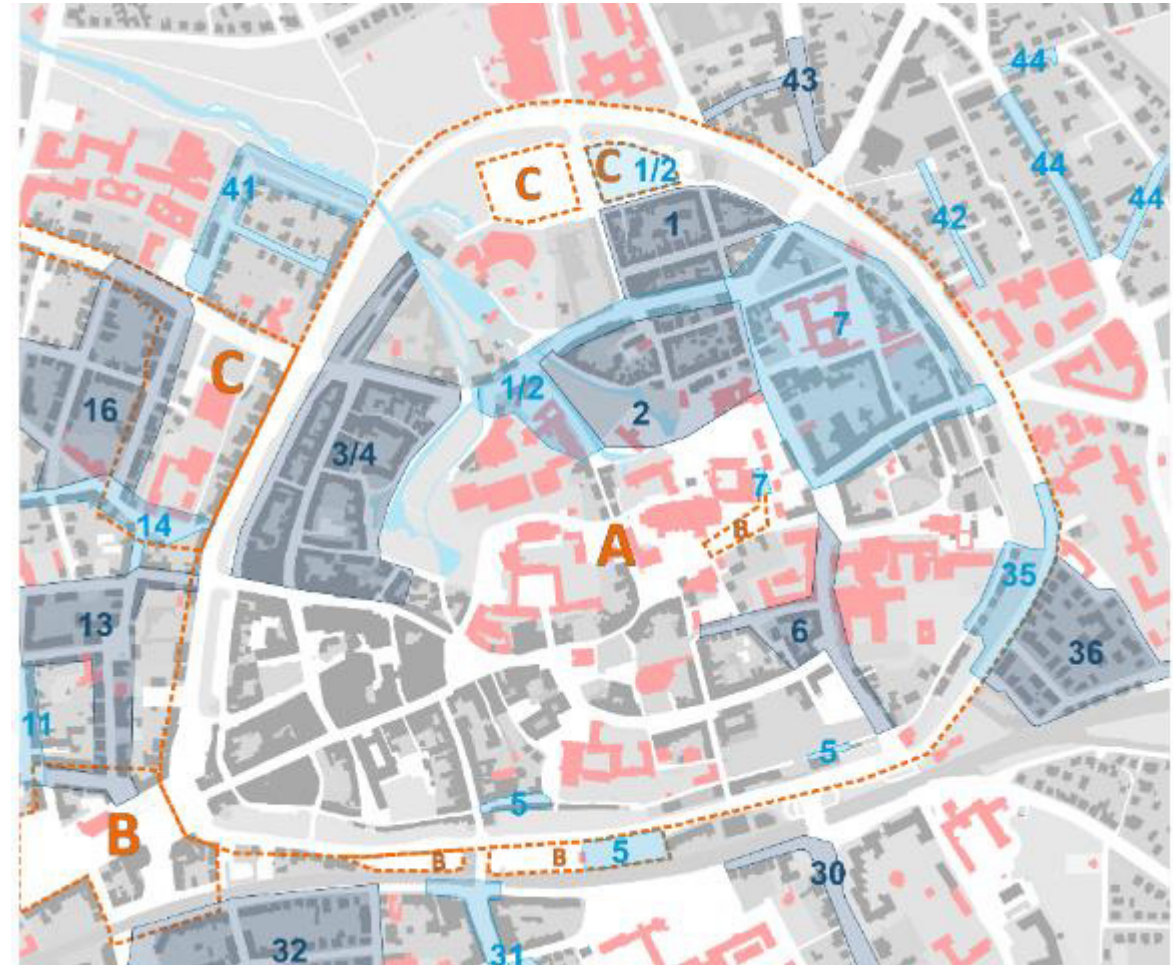
= 1,40 EUR/h

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.



D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Parkraumstrategie Innenstadt

Bewohnerparkzonen

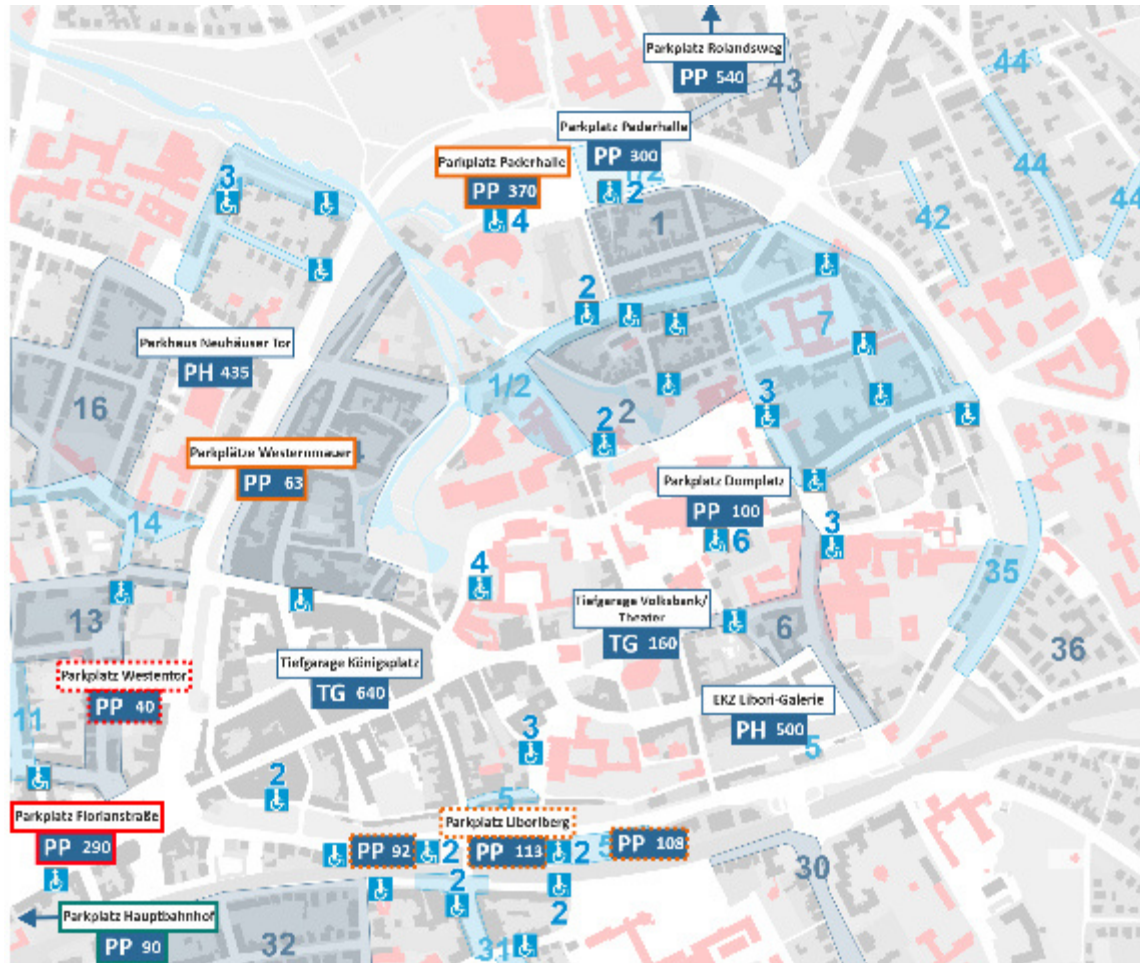
- 7 Zonennummer
- Geltungsbereich

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.



D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Parkraumbilanz Innenstadt

Aktuelle Kapazitäten: 2021		Geplante Kapazitätsänderungen 2030	
Parkplatz / -haus	Kapazität	Parkplatz / -haus	Kapazität
Parkplatz Paderhalle 1	370	Parkplatz Paderhalle 1	370
Parkplatz Paderhalle 2	300	Parkplatz Paderhalle 2	300
Parkplatz Rolandsweg	540	Parkplatz Rolandsweg	540
Parkplatz Domplatz	100	Parkplatz Domplatz	100
Parkhaus Neuhäuser Tor	435	Parkhaus Neuhäuser Tor	435
Parkplätze Westernmauer	63	Parkplätze Westernmauer	63
Tiefgarage Volksbank/Theater	160	Tiefgarage Volksbank/Theater	160
EKZ Libori-Galerie	500	EKZ Libori-Galerie	500
Parkplatz Liboriberg	313	Parkplatz Liboriberg	313
Parkplatz Florianstraße	290	Parkplatz Florianstraße	0
Parkplatz Westentor	40	Parkplatz Westentor	40
Parkplatz Hauptbahnhof	90	Parkplatz Hauptbahnhof	500
Parkplatz Rathenaustraße	147	Parkplatz Rathenaustraße	0
Parkplatz Kulturwerkstatt	83	Parkplatz Kulturwerkstatt	0
Tiefgarage Königsplatz	640	Tiefgarage Königsplatz	640
Gesamt	4.071		3.961

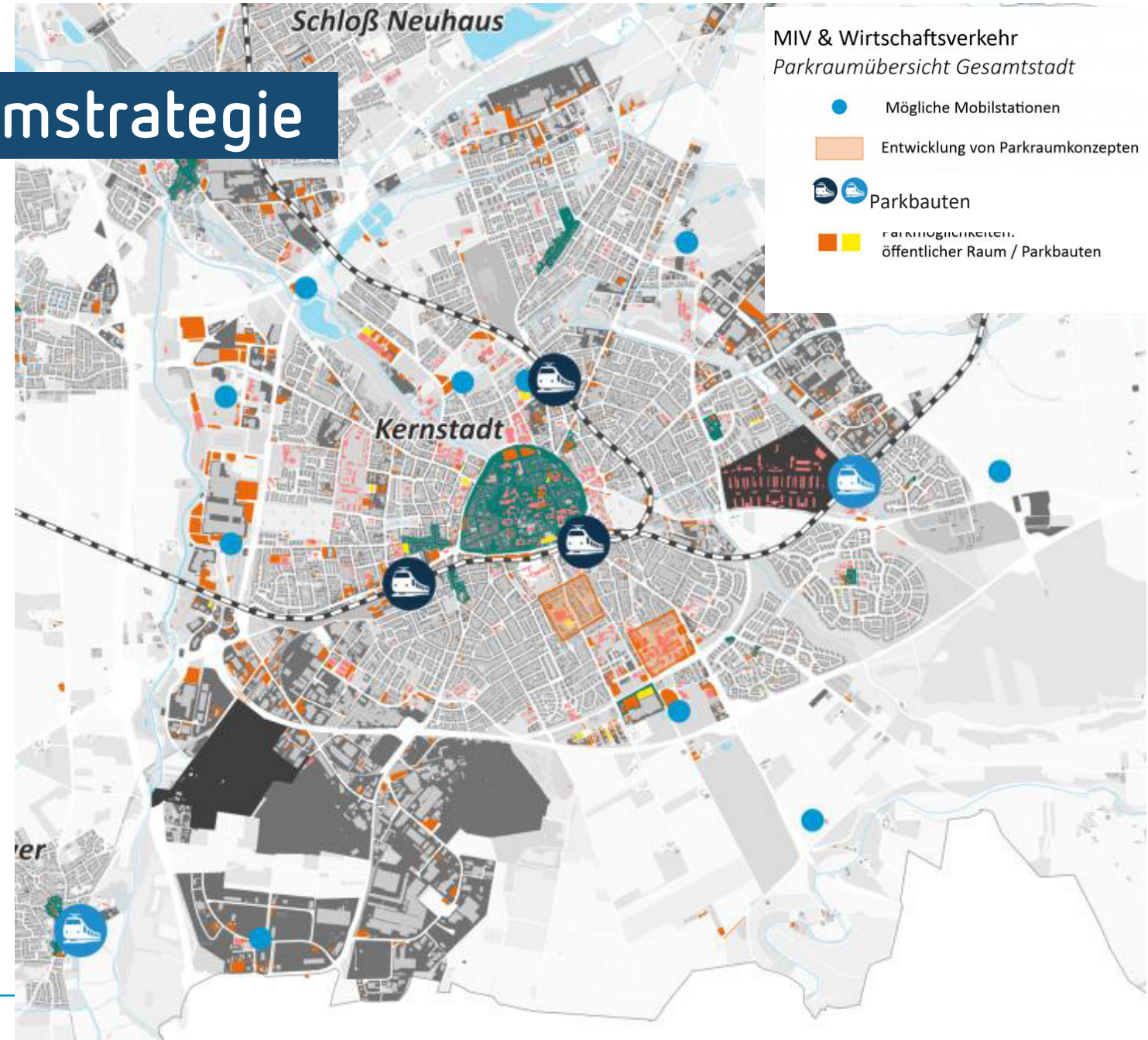
Optimierung der Parkraumstrategie

- **Abwicklung Parken in Wohnquartieren**
 - Wichtiger Bestandteil der Entwicklung und Umsetzung von Quartierskonzepten (siehe F1.3 Konzepte zur Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung)
 - Eckpunkte:
 - Ordnen des Parkens im öffentlichen Raum: Rücknahme Gehwegparken und Gewährleistung ausreichend breiter Gehwege sowie Fahrgassen für Rettungsdienste (nach dem „Faires Parken“ Karlsruhe)
 - Mehrfachnutzung von Parkbauten und Großparkplätzen (Gewerbetreibende, Krankenhaus, Einzelhandel?)
 - Ausweitung Bewohnerparkzone
 - Perspektivische Erhöhung der Bewohnerparktarife in der Kernstadt



Optimierung der Parkraumstrategie

- Parkraumkonzepte in Räumen mit erhöhtem Konfliktpotential
 - Entwicklung von Parkraumkonzepten für Räume mit erhöhtem Handlungsdruck: Lippesee, Südstadt / Krankenhaus, Universität
- P+R Ansatz für Paderborn
 - Bestandteil der integrierten Maßnahme G4 Verkehrliche Entlastung der Kernstadt



Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr

- **Grundsätze:**
 - Umweltfreundliche und stadtverträgliche Abwicklung der Lieferverkehre.
 - Perspektivisch soll von im Stadtgebiet verteilten Mikrodepots die Feinverteilung der Waren umweltfreundlich erfolgen.
- **Ansprechperson und Zuständigkeit festlegen**
 - Festlegung einer Zuständigkeit in Verwaltung für die Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie zur umweltfreundlichen Abwicklung der Lieferverkehre über das Stadtzentrum hinaus
- **Ggf. Erarbeitung eines Zeitplans für Zufahrtsbeschränkungen für Lieferfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren?**



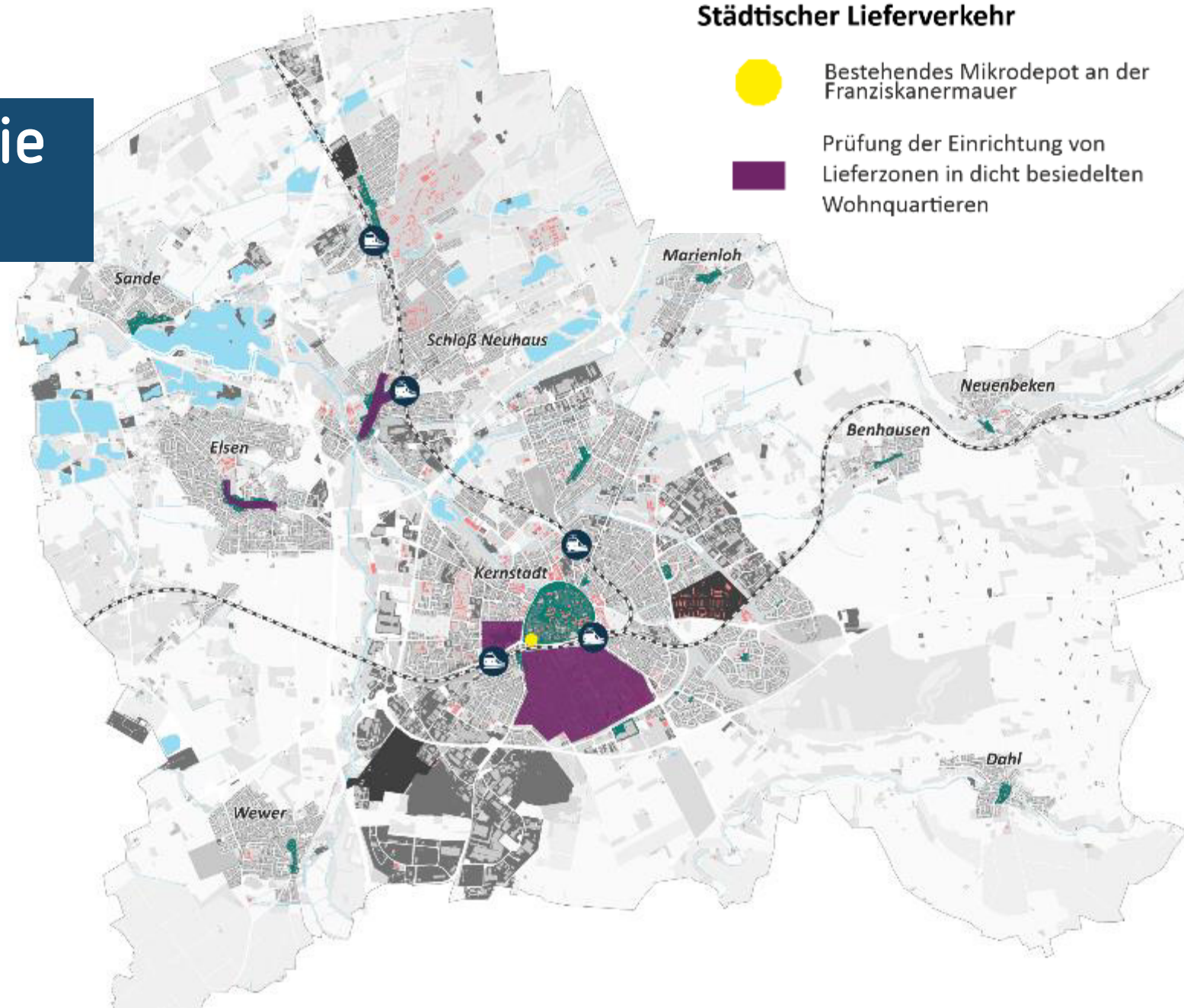
Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr

- **Innenstadt: Lieferzonen und Zufahrtregelungen**
- **Wohnquartiere: Lieferzonen**
 - Temporäre Lieferzonen in dicht besiedelten Quartieren (tagsüber Lieferzone, nachts Anwohnerparken) **Grundsatz**
- **Pilotprojekt Mikrodepot in der Kernstadt**
 - Bis 2025, Evaluation und im besten Fall Ausweitung auf weitere Stadtteilzentren
- **Unterstützung des lokalen Einzelhandels beim Versand**
 - Prüfung von Optionen in Kooperation mit lokalem Einzelhandel
 - Mögliche Gestaltungsform:
Aufbau eines Abhol- und Verteildienstes (zunächst) in der Kernstadt, Verwaltung und städtische Unternehmen und weitere größere Unternehmen als Ankerkunden



Dienstleisterübergreifende Depots
KoMoDo Berlin

Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr



Unterstützung von Carsharing

- **Wohnungsunternehmen und Quartiersinitiativen: Carsharing in Quartieren** (bspw. durch Sonderrechte, Beratung durch die Stadt, ggf. finanzielle Unterstützung)
- **Unternehmen: Carsharing als Option im betrieblichen Mobilitätsmanagement**
- **Sonderrechte für Carsharing-Fahrzeuge:** z.B. kostenloses/-günstigere Parken im Zentrum, Reservierung bevorzugter Stellplätze
- **Integration Carsharing in Mobilstationen**
- **Städtische Unternehmen als Ankermieter und Abbildung von Fahrzeugflotten über Carsharing soll kontinuierlich weiterverfolgt werden**



Übersicht

- Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes
- Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr
- Unterstützung von Carsharing in Paderborn
- ★ Optimierung der Parkraumstrategie in der Kern- und Innenstadt
- Parkraumbewirtschaftung



Maßnahmen

IMOK Paderborn

Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Juli 2022

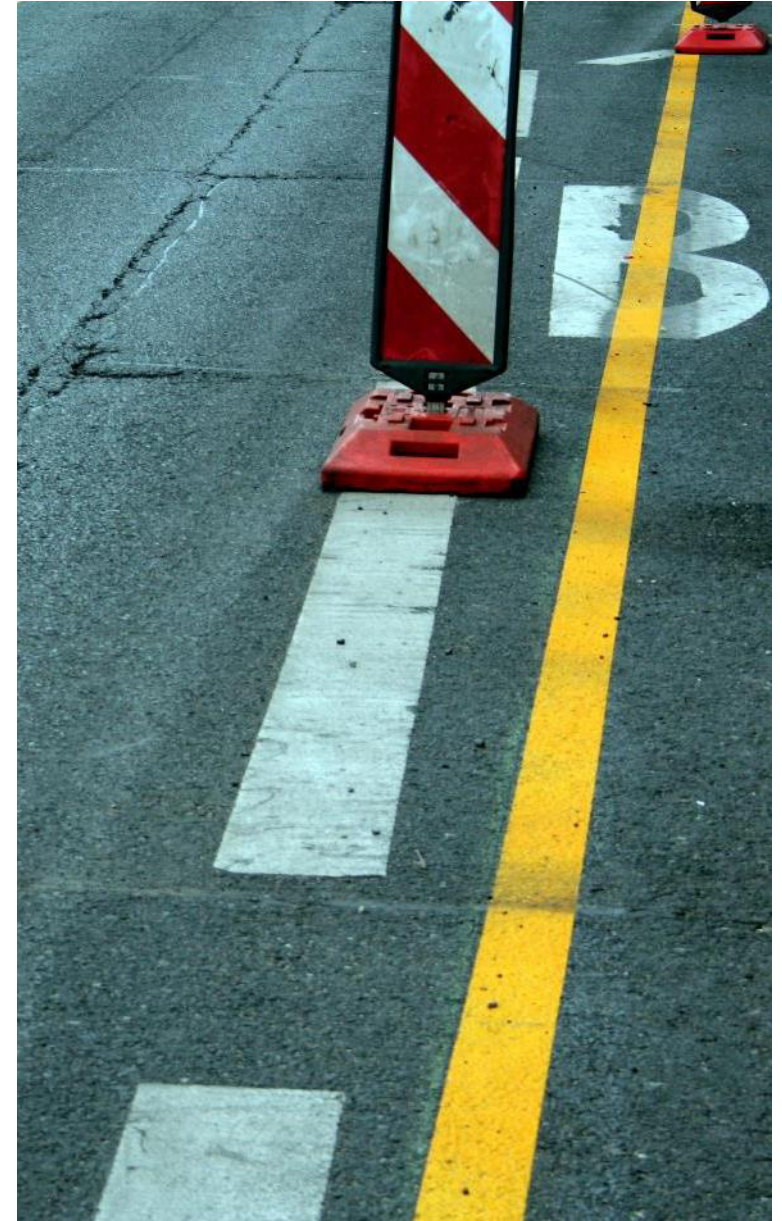
Handlungsfelder



Schlüsselprojekte/
-maßnahmen

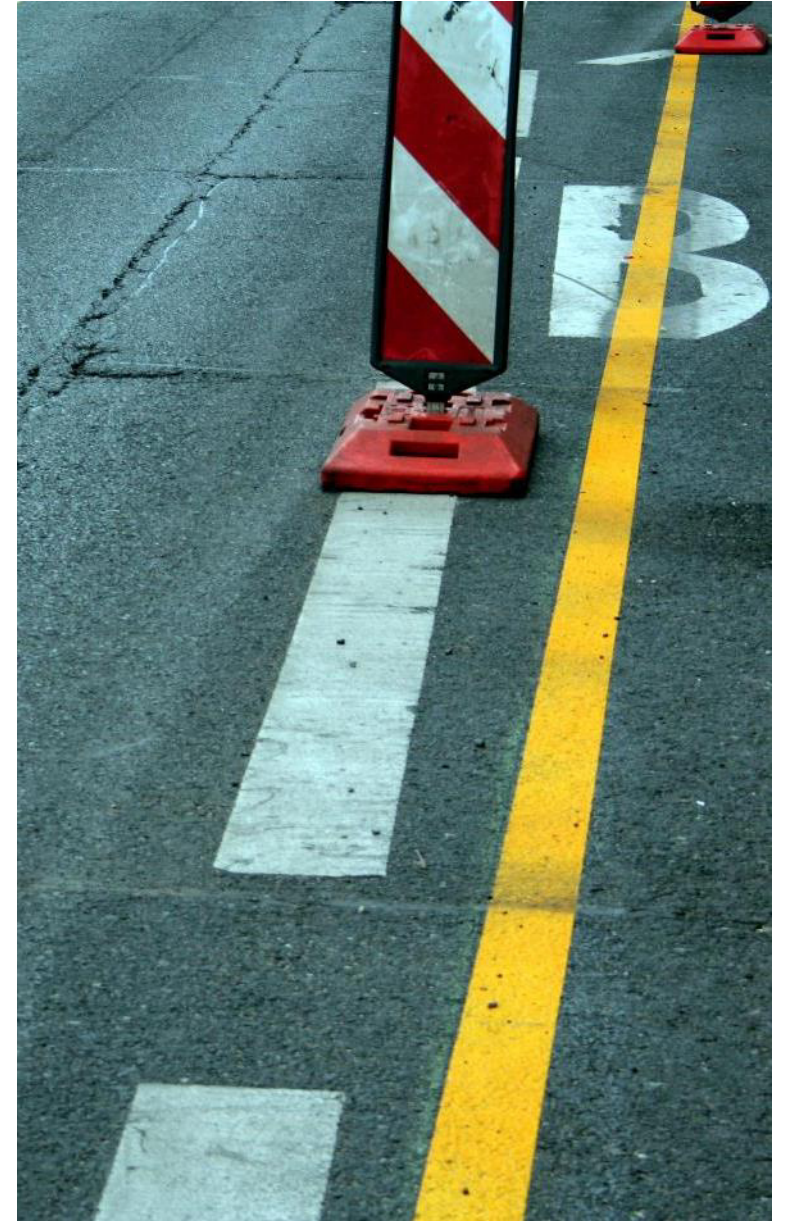
- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz

- H. Stadtteilkonzept Elsen
- I. Stadtteilkonzept Schloß Neuhaus



Übersicht

- ★ Integrierte Straßenraumgestaltung
- ★ Gestaltung von integrierten Knotenpunkten
- ★ Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit
 - Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen



Integrierte Straßenraumgestaltung

Bei der Umgestaltung von Straßenzügen, bspw. bei Einrichtung eines Radfahrstreifens, ergeben sich in Paderborn immer wieder die folgenden Fragestellungen:

- Welche Flächenbedarfe und weiteren Ansprüche ergeben sich aus den umliegenden Nutzungen?
- Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten?
- Welche Flächenbedarfe gehen mit den Ansprüchen einher?
- Wie sollen der Straßen- und öffentliche Raum gestaltet werden?

Raumkategorien

Gesamtstädtische Netze je Verkehrsart (als Basis für integrierte Netzkarte)

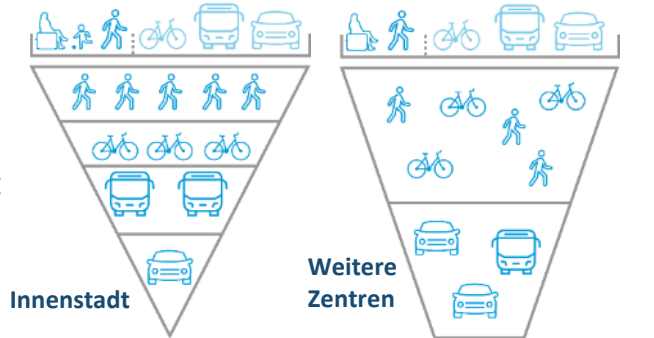
Straßenraumtypen & Ideal-Querschnitte, ggf. Anwendung auf Straßenzüge (aktuell in Erarbeitung)

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Räume und Verkehrsarten

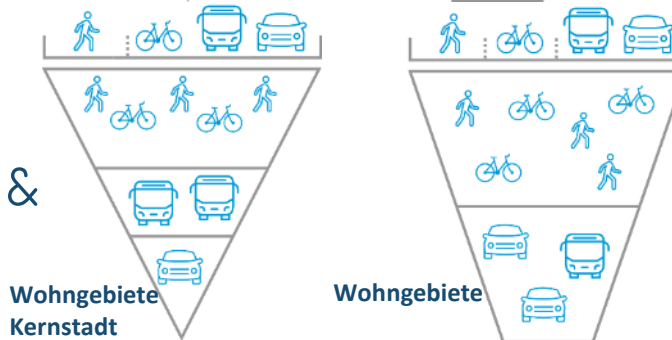
Zentren

Attraktive
Bewegungs- &
Verweilräume



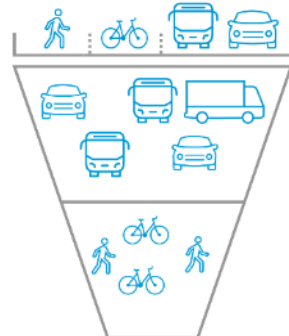
Wohngebiete

Sichere
Begegnungs- &
Spielräume



Gewerbegebiete

Schnelle &
verträgliche
Erreichbarkeit

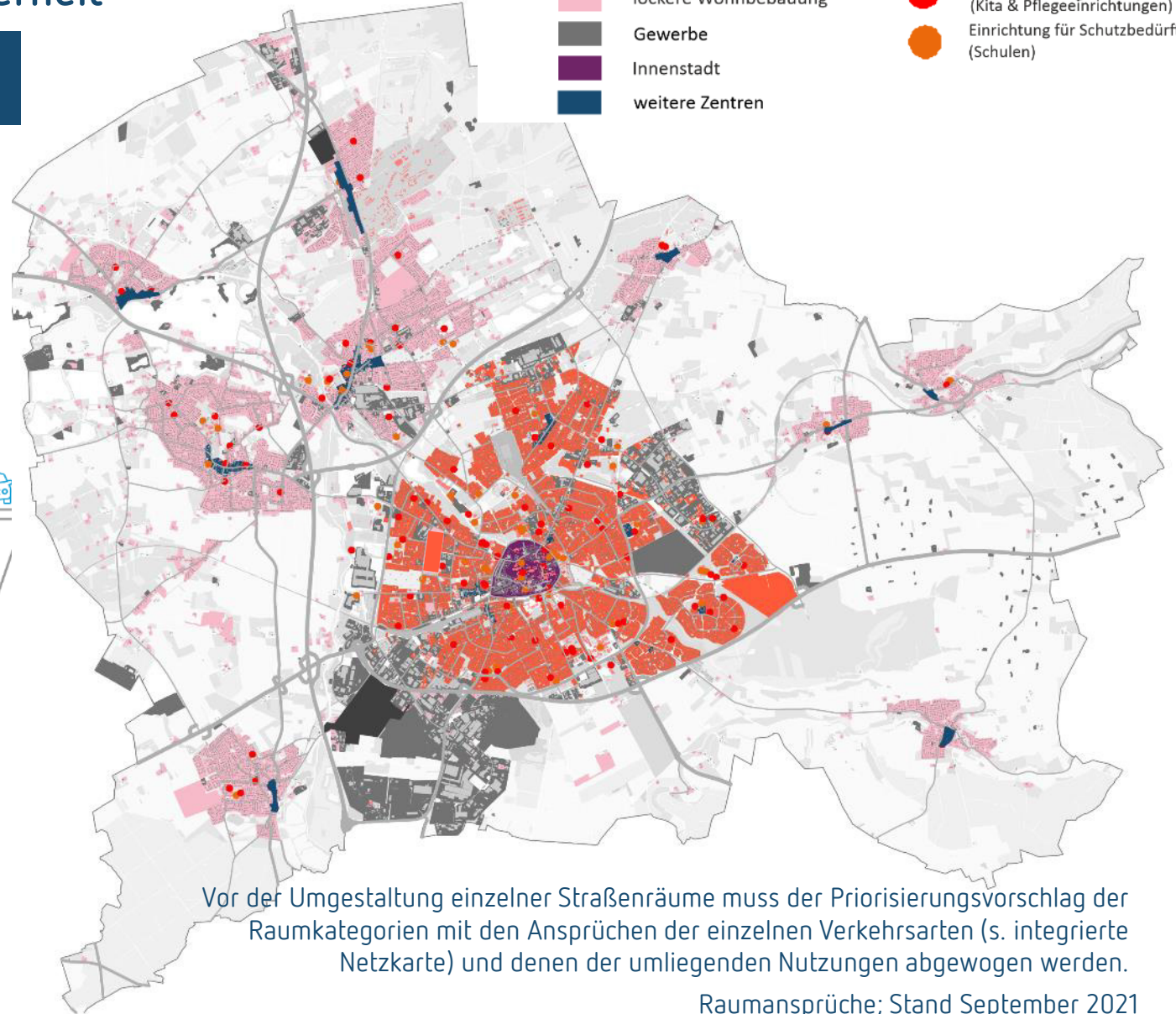


Nutzungen

- urbane Wohnbebauung
- lockere Wohnbebauung
- Gewerbe
- Innenstadt
- weitere Zentren

Sensible Bereiche

- Einrichtung für besonders Schutzbedürftige (Kita & Pflegeeinrichtungen)
- Einrichtung für Schutzbedürftige (Schulen)



Vor der Umgestaltung einzelner Straßenräume muss der Priorisierungsvorschlag der Raumkategorien mit den Ansprüchen der einzelnen Verkehrsarten (s. integrierte Netzkarte) und denen der umliegenden Nutzungen abgewogen werden.

Raumansprüche; Stand September 2021

Integrierte Straßenraumgestaltung

Bei der Umgestaltung von Straßenzügen, bspw. bei Einrichtung eines Radfahrstreifens, ergeben sich in Paderborn immer wieder die folgenden Fragestellungen:

- Welche Flächenbedarfe und weiteren Ansprüche ergeben sich aus den umliegenden Nutzungen?
 - Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten?
 - Welche Flächenbedarfe gehen mit den Ansprüchen einher?
 - Wie sollen der Straßen- und öffentliche Raum gestaltet werden?
-
- Raumkategorien
- Gesamtstädtische Netze je Verkehrsart (als Basis für **integrierte Netzkarte**)
- Straßenraumtypen & Ideal-Querschnitte, ggf. Anwendung auf Straßenzüge (aktuell in Erarbeitung)

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Integrierte Netzkarte

Kfz-Verbindungsfunktion

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

ÖPNV-Verbindungsfunktion

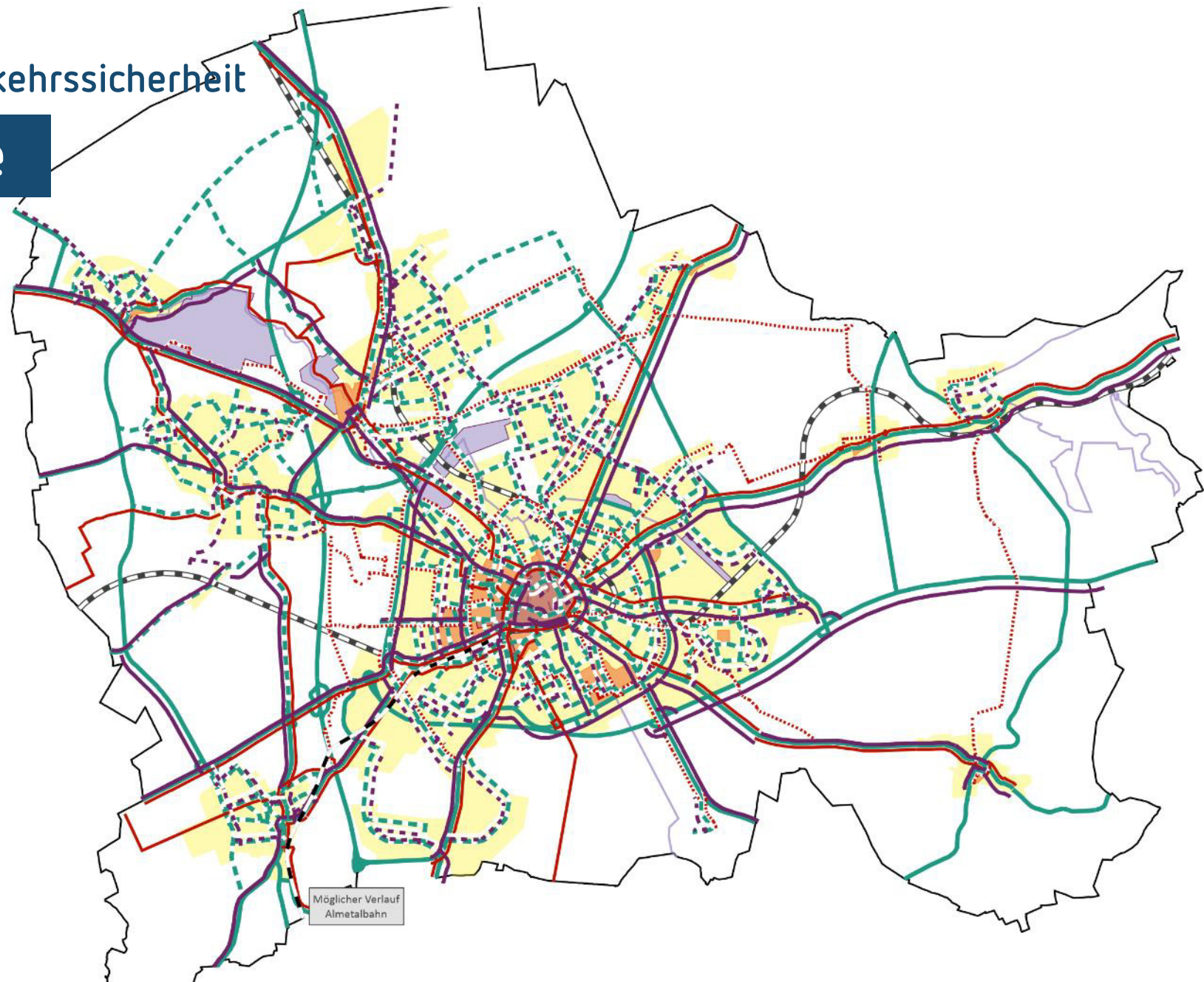
- Bahnverbindungen
- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

Rad-Verbindungsfunktion

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche Verbindungen

Fußverkehrsbereiche

- Komfortbereich
- Freizeitbereiche/ -netz
- Hauptbereich
- Nebenbereich



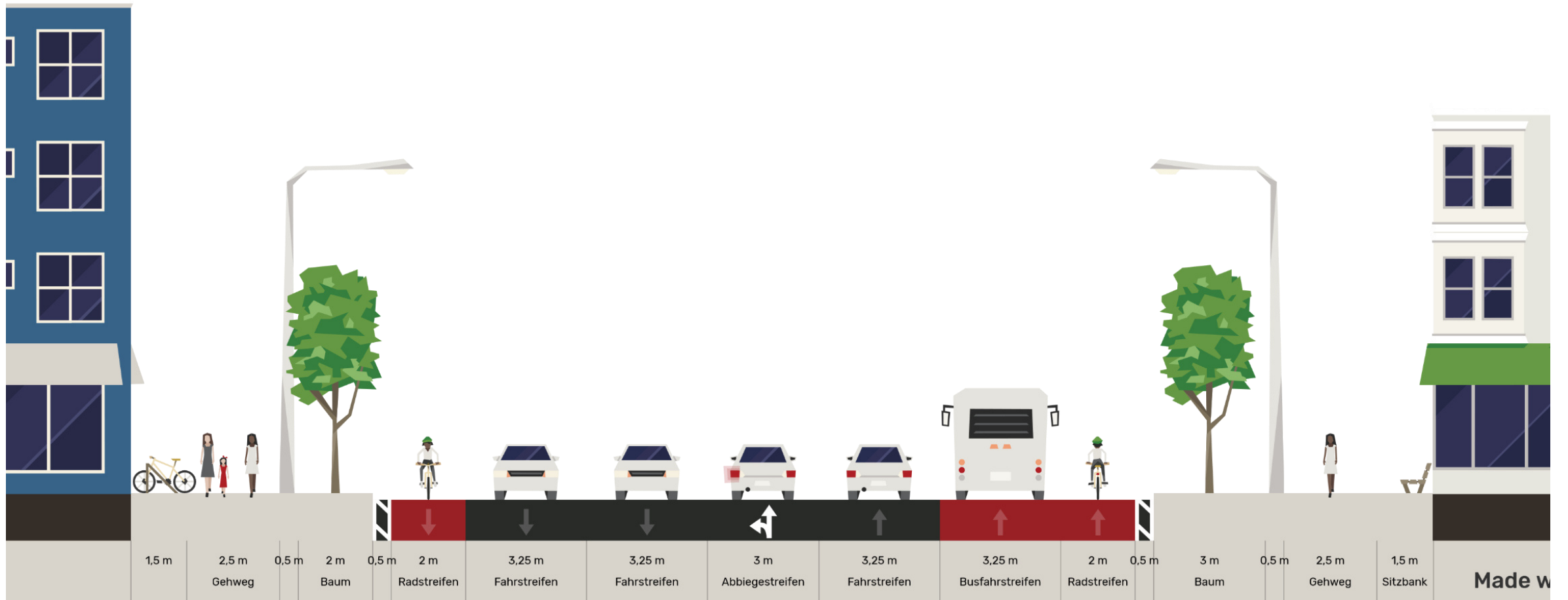
E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Verkehrliche Ansprüche

Netztyp	Ansprüche Fußverkehr	Ansprüche Radverkehr	Ansprüche ÖPNV	Ansprüche Kfz-Verkehr
Überörtliche Verbindungen (Fußverkehr: Komfortbereich)	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegbreite von 4,5 Metern und mehr (wo möglich) ist zu prüfen barrierefreie Gestaltung Aufenthaltsqualität: z.B. Bank, Begrünung 	<ul style="list-style-type: none"> Eigenständiger Trassen-verlauf Zu prüfen sind: Radschnell-weg, Fahrradstraße, Radfahrstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> Mögl. Einsatz von Busspuren, innerhalb des im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiches Mind. 6,5 m Fahrbahnbr. (zweispuriger Straße) 	<ul style="list-style-type: none"> Eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten weitgehend anbaufreie Gestaltung
Gesamtstädt. Verbindungen (Fußverkehr: Freizeitbereich)	<ul style="list-style-type: none"> barrierefreie Gestaltung Elemente der Aufenthaltsqualität Erkennbare Wegführung und klare Wegweisung 	<ul style="list-style-type: none"> Min. eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, Schutzstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel Einsatz von Bus- ggf. Umweltspuren Min. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.) 	<ul style="list-style-type: none"> Trennung von anderen Verkehrsarten, mindestens Tempo 50
Innerörtliche Verbindungen (Fußverkehr: Hauptbereich)	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegbreite von min. 3 Metern (wo möglich) ist zu prüfen In der Regel barrierefreie Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> Eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Mischverkehr mit Radpiktogramm 	<ul style="list-style-type: none"> In der Regel 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.) 	<ul style="list-style-type: none"> Gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich In der Regel Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich
Weitere Verbindungen (Fußverkehr: Nebenbereich)	<ul style="list-style-type: none"> Gehwegbreiten von 2,5 Metern (wo möglich) In der Regel barrierefreie Gestaltung 	<ul style="list-style-type: none"> Zu prüfen sind: Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr Bei spez. Gefahrenlage: eigene Infrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse 	<ul style="list-style-type: none"> gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich Tempo 30 oder weniger

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

„Idealquerschnitt“ – 35m Straßenbreite



Hilfestellung zur Abwägung

- Welche Flächenbedarfe, weiteren Ansprüche und **grundsätzliche Prioritäten** ergeben sich aus den Raumkategorien?
 - Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten?
 - Welche Flächenbedarfe gehen mit den Ansprüchen einher?
- Diagramm zur Zuordnung der Punkte:
- } Raumkategorien (bezieht sich auf den ersten Punkt)
 - } Integrierte Netzkarte (bezieht sich auf den zweiten Punkt)
 - } Ansprüche der Verkehrsarten entsprechend Kategorisierung (bezieht sich auf den dritten Punkt)
- **Wie sollen der Straßen- und öffentliche Raum gestaltet werden? Abwägung:**
 1. Verfügbarer Straßenraum: 10m / 15m / 20m / 25m
 2. Ansprüche aus Raumkategorien: Aufenthaltsqualität, Ansprüche der EG-Nutzungen
 3. Ansprüche der Verkehrsarten: Fuß-, Rad-, Pkw-, Lkw- und Busverkehr
 4. Insbesondere bei ähnlich hohen Bedeutungen der Verkehrsarten sollten zur weiteren Abwägung und Priorisierung der Verkehrsarten die grundsätzlichen Priorisierungen gem. der Raumkategorien hinzugezogen werden

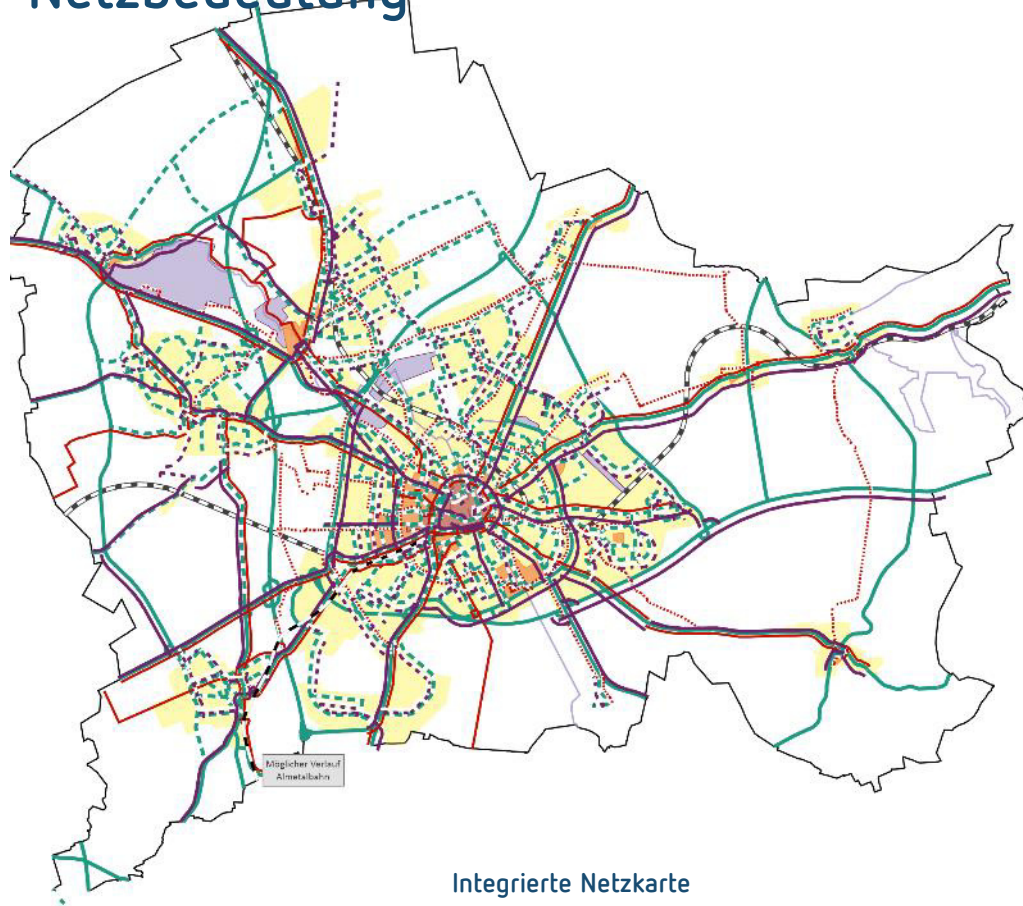
Integrierte Straßenraumgestaltung

Bei der Umgestaltung von Straßenzügen, bspw. bei Einrichtung eines Radfahrstreifens, ergeben sich in Paderborn immer wieder die folgenden Fragestellungen:

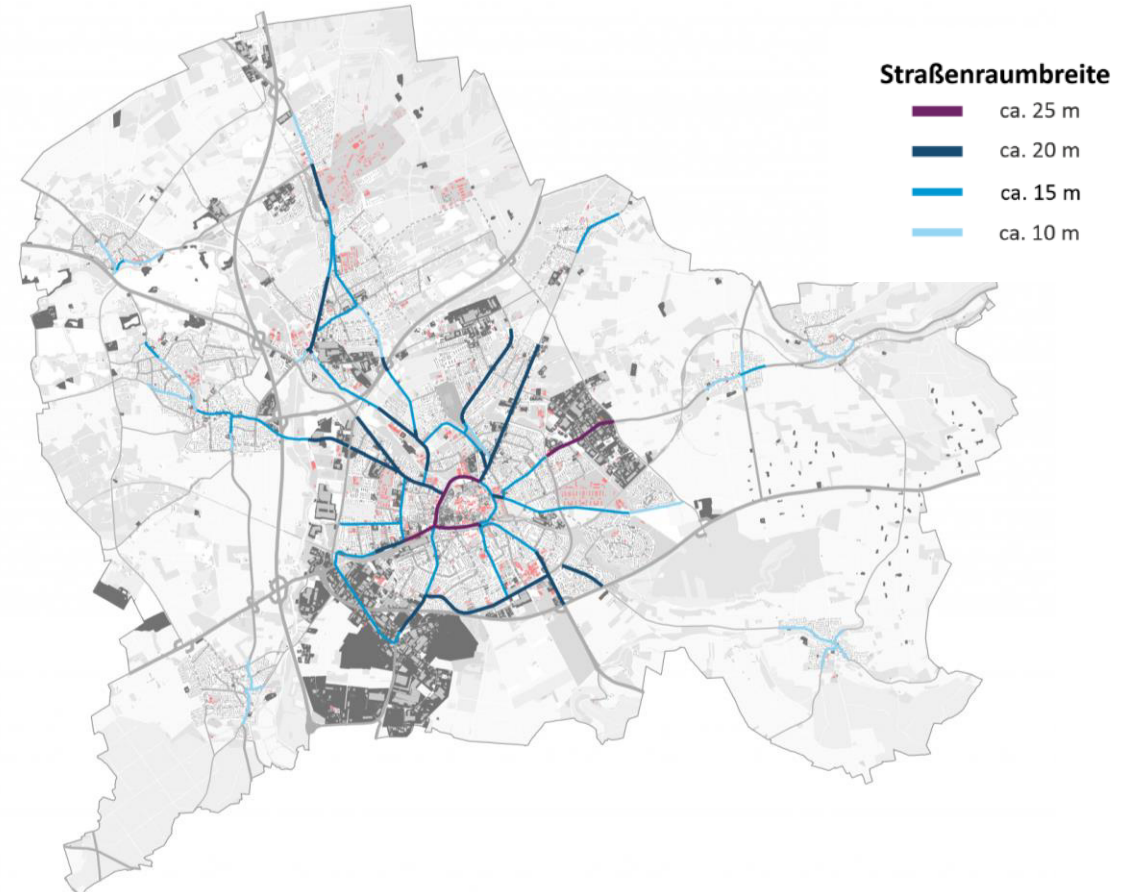
- Welche Flächenbedarfe und weiteren Ansprüche ergeben sich aus den umliegenden Nutzungen?
 - Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten?
 - Welche Flächenbedarfe gehen mit den Ansprüchen einher?
 - Wie sollen der Straßen- und öffentliche Raum gestaltet werden?
-
- Raumkategorien
- Gesamtstädtische Netze je Verkehrsart (als Basis für integrierte Netzkarte)
- Straßenraumtypen & Ideal-Querschnitte, ggf. Anwendung auf Straßenzüge (aktuell in Erarbeitung)

Integrierte Straßenraumgestaltung

Anwendung der Querschnitte aus Zusammenspiel von Straßenraumbreite und Netzbedeutung



Integrierte Netzkarte



Straßenraumbreite

Typische Straßenräume Paderborns

Straßenräume Paderborns im Hauptstraßennetz

- Angebaute Straßen
- Einspurige Straßen: 10-15m
- Zweispurige Straßen: 20-25m

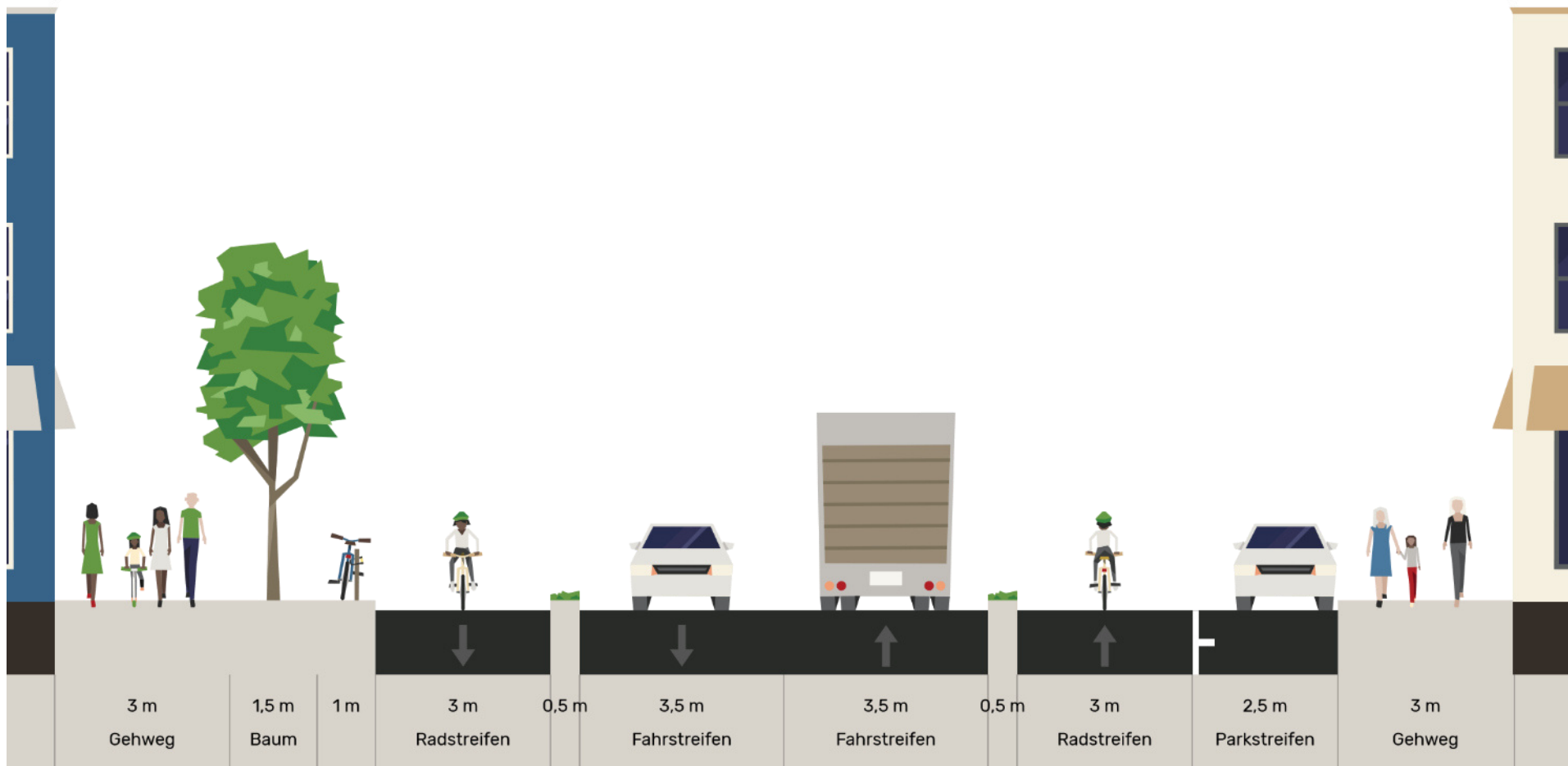
Typische Kombinationen der integrierten Netzkarte

- Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten
- Radhaupttroute, Kfz- und Busverkehr mittlere Bedeutung
- Kfz-Haupttroute, Rad- und Busverkehr mittlere Bedeutung
- Bushaupttroute, Kfz- und Radverkehr mittlere Bedeutung
- Fuß Hauptbereich, Rad- und Bus mittlere Bedeutung

Weitere Aspekte: Parken und Baumbestand



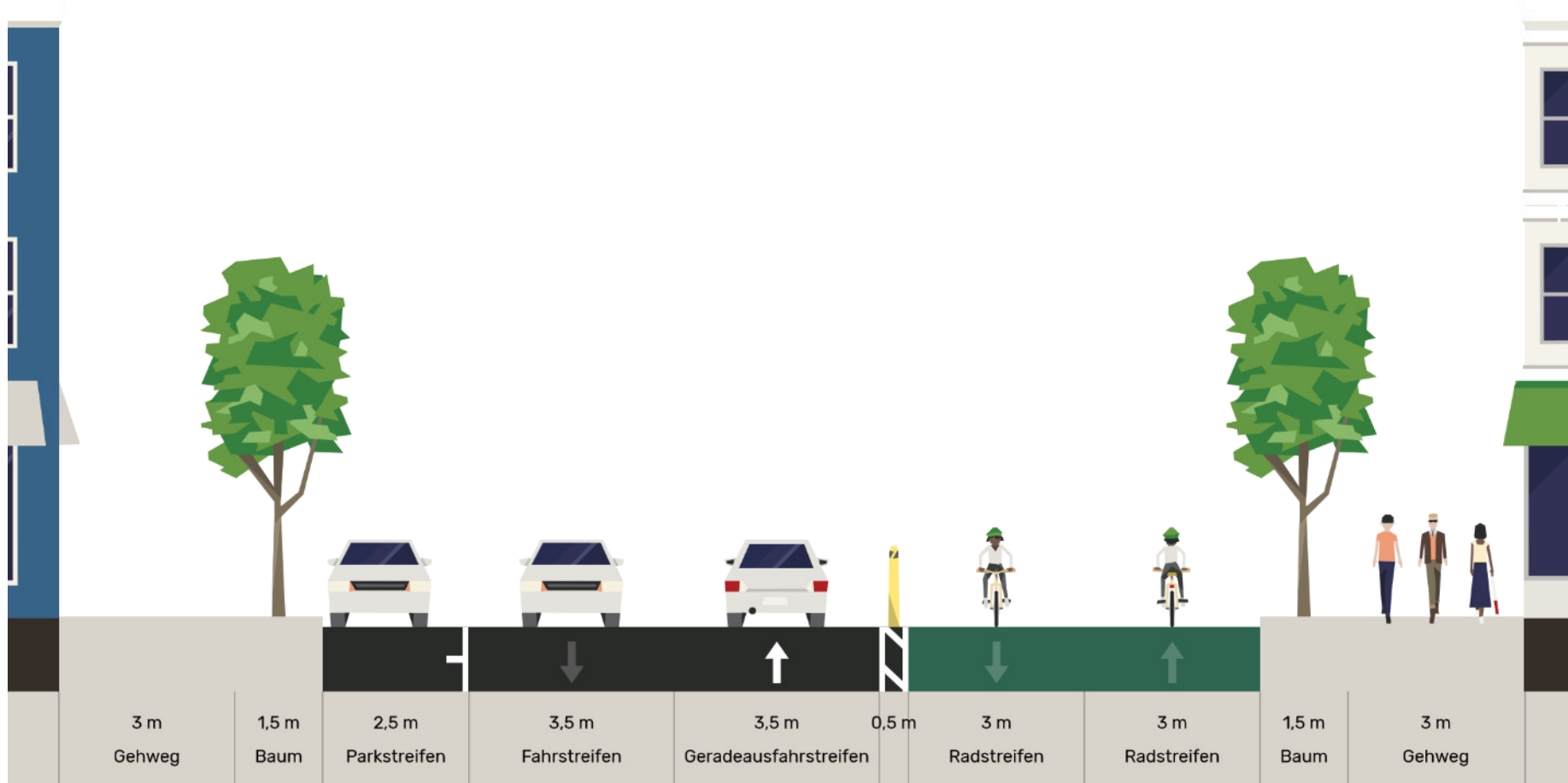
Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 25m



Fokus & Merkmale

- Tempo 50
- Radfahrstreifen mit Trennmarkierung
- Parken
- Breiter Seitenraum
- Beispiel: Bahnhofstraße, Innerer Ring

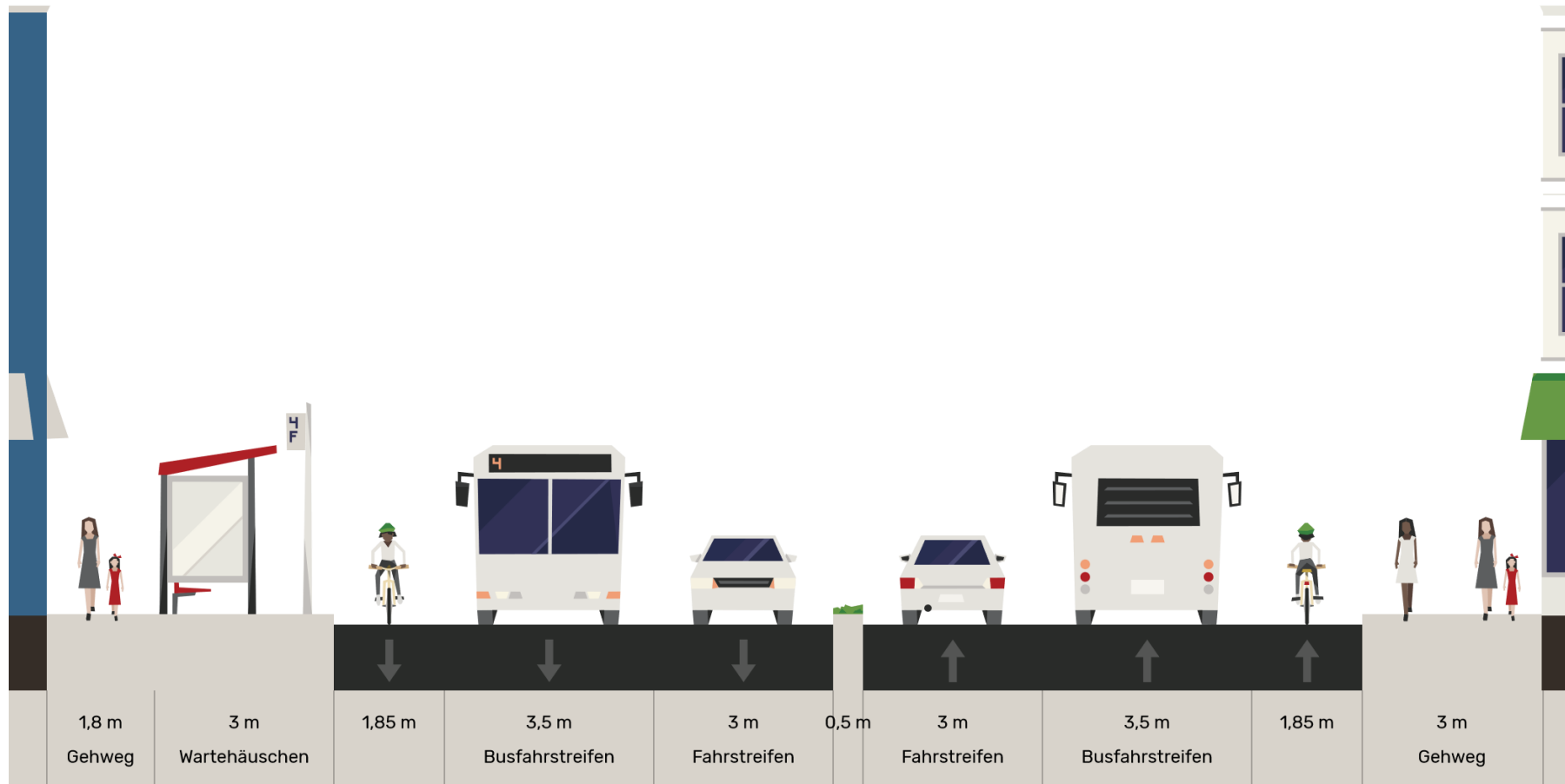
Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 25m



Fokus & Merkmale

- Eigene Trassenführung im Radverkehr (Spuren können auch auf beiden Seiten getrennt verlaufen)
- Beispiel: Bahnhofstraße, Innerer Ring

Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 25m

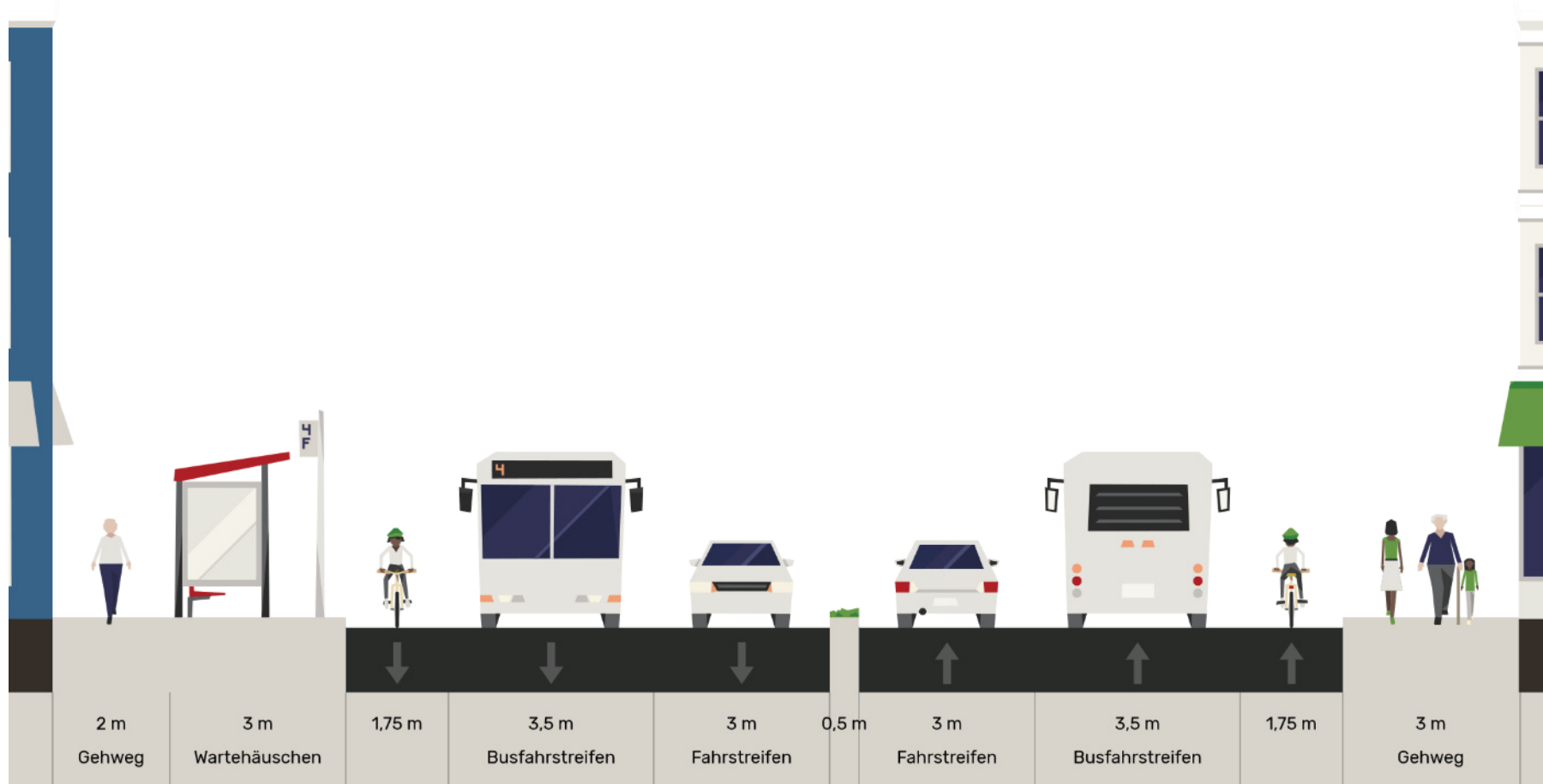


Fokus & Merkmale

- Tempo 50
- Hohe Verkehrsbelastung im Kfz-Verkehr
- Schutzstreifen für den Radverkehr
- Auf zentralen Kfz-Achsen

- Beispiel: Bahnhofstraße, Innerer Ring

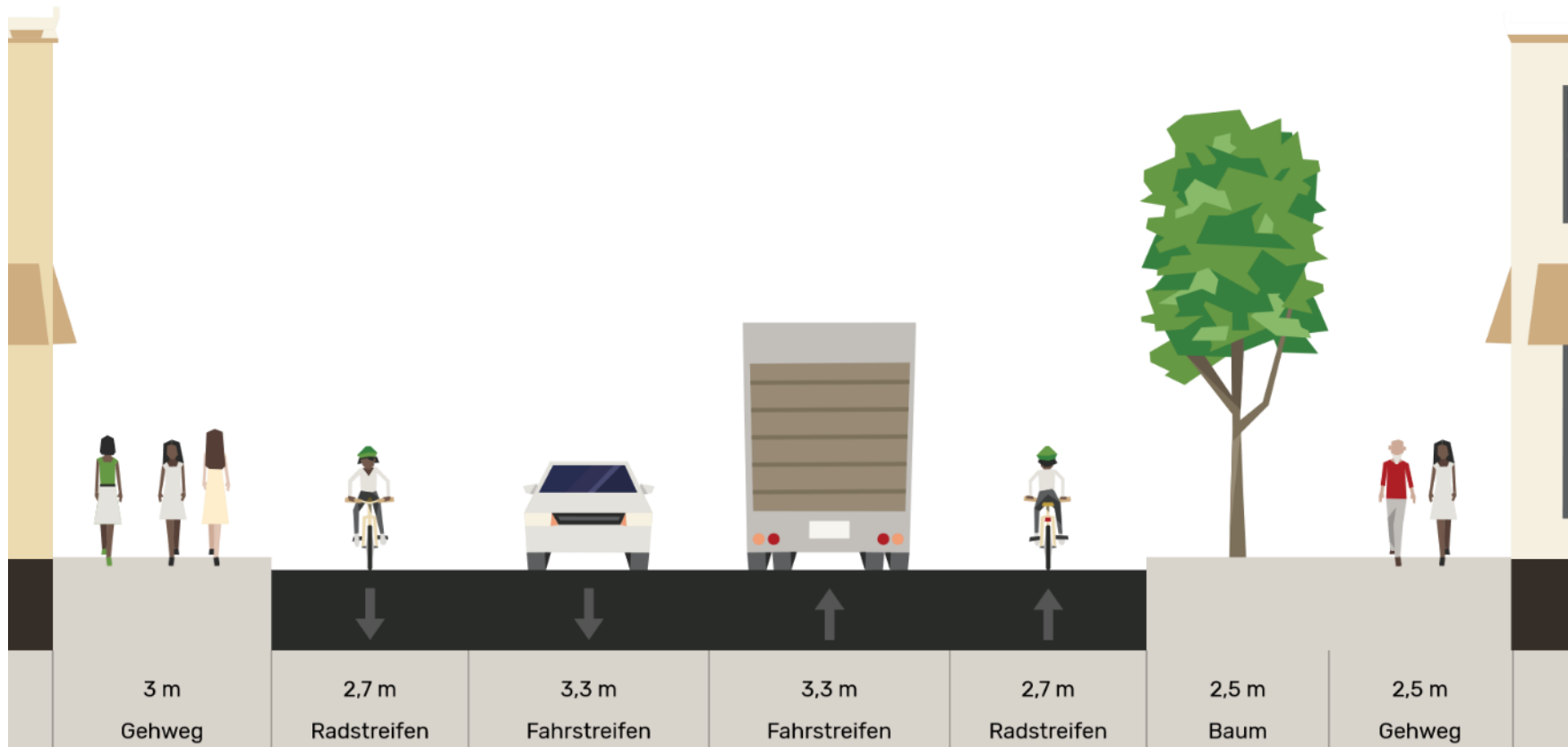
Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 25m



Fokus & Merkmale

- Fokus Busverkehr: eigene Busspur
- Beispiel: Bahnhofstraße, Innerer Ring

Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 20m



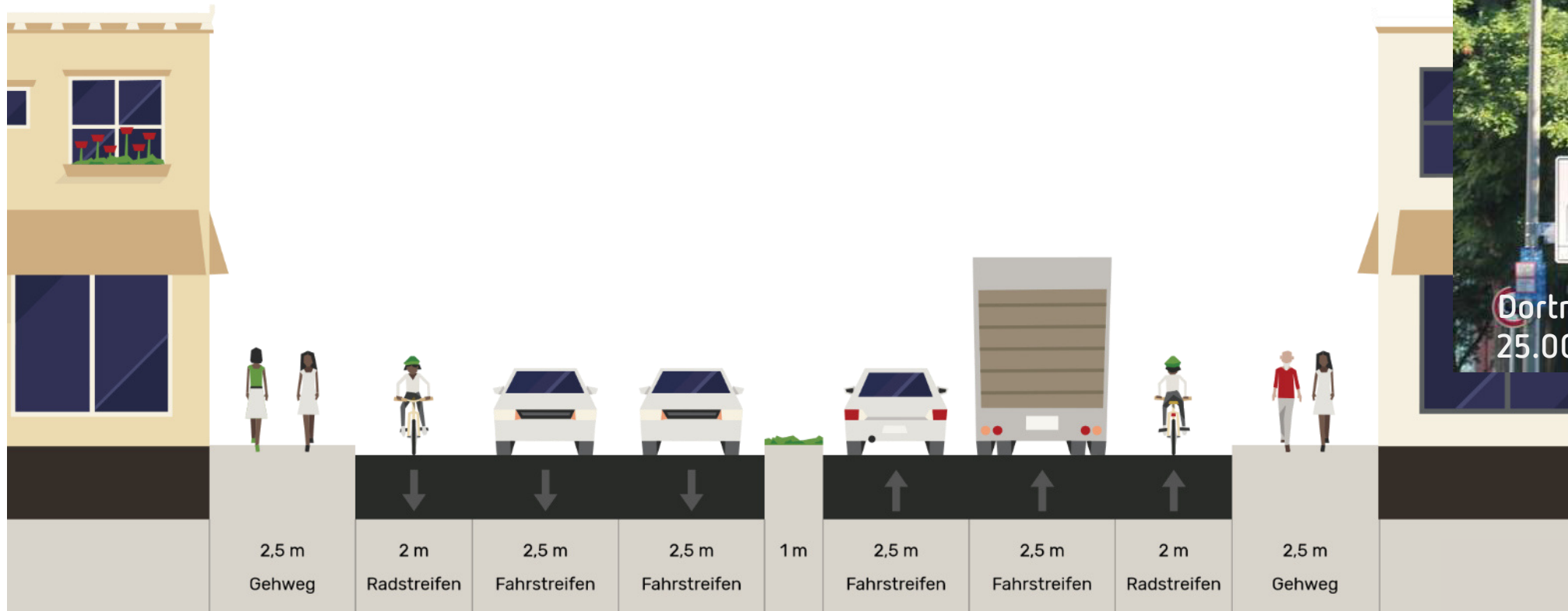
Fokus & Merkmale

- Radfahrstreifen
- Beispiel: Neuhäuserstraße, Elsener Straße, Südring

Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 20m

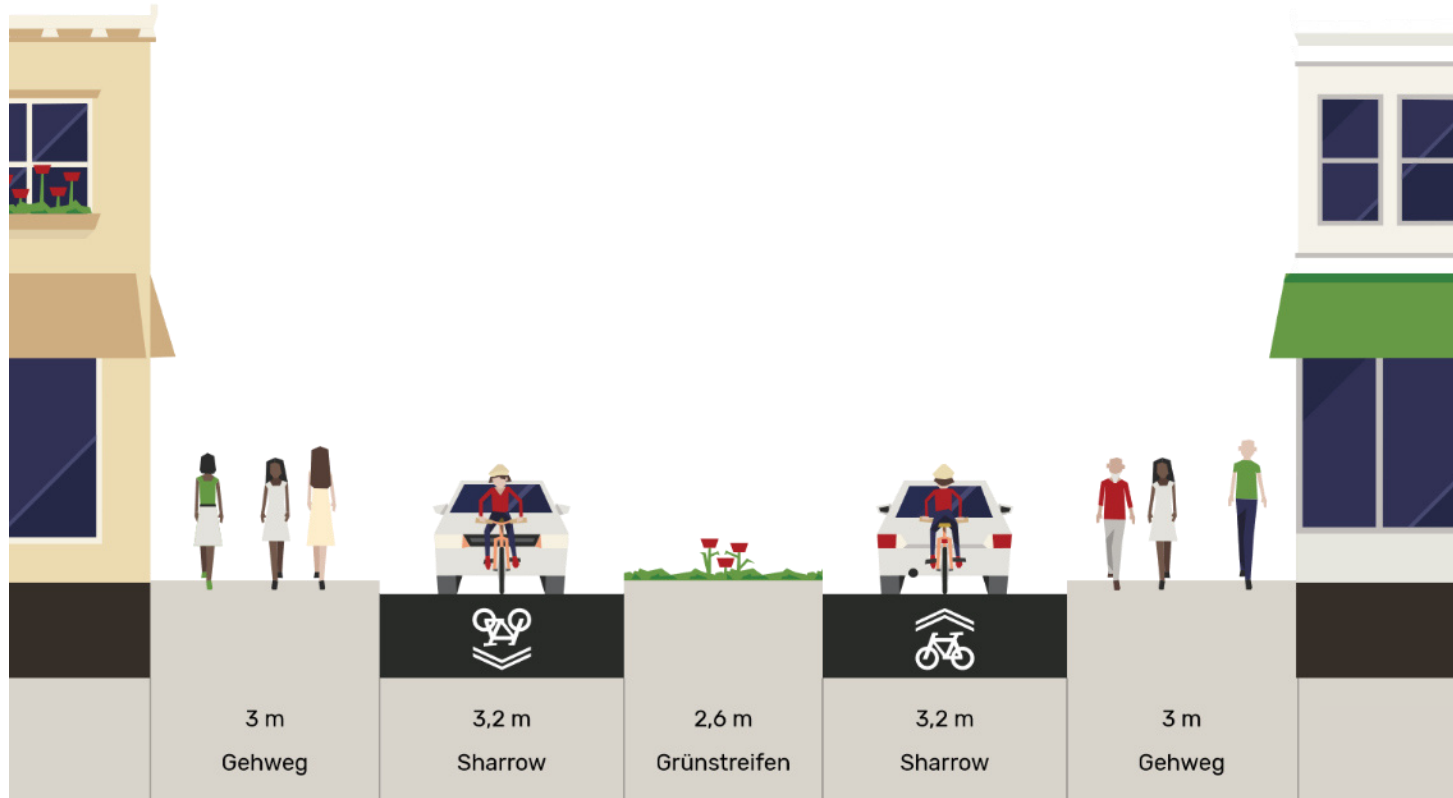
Überbreite
Fahrbahn

- Beispiel: Neuhäuserstraße, Elsener Straße, Südring



Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 15 m

Fokus Fußverkehr & Aufenthaltsqualität

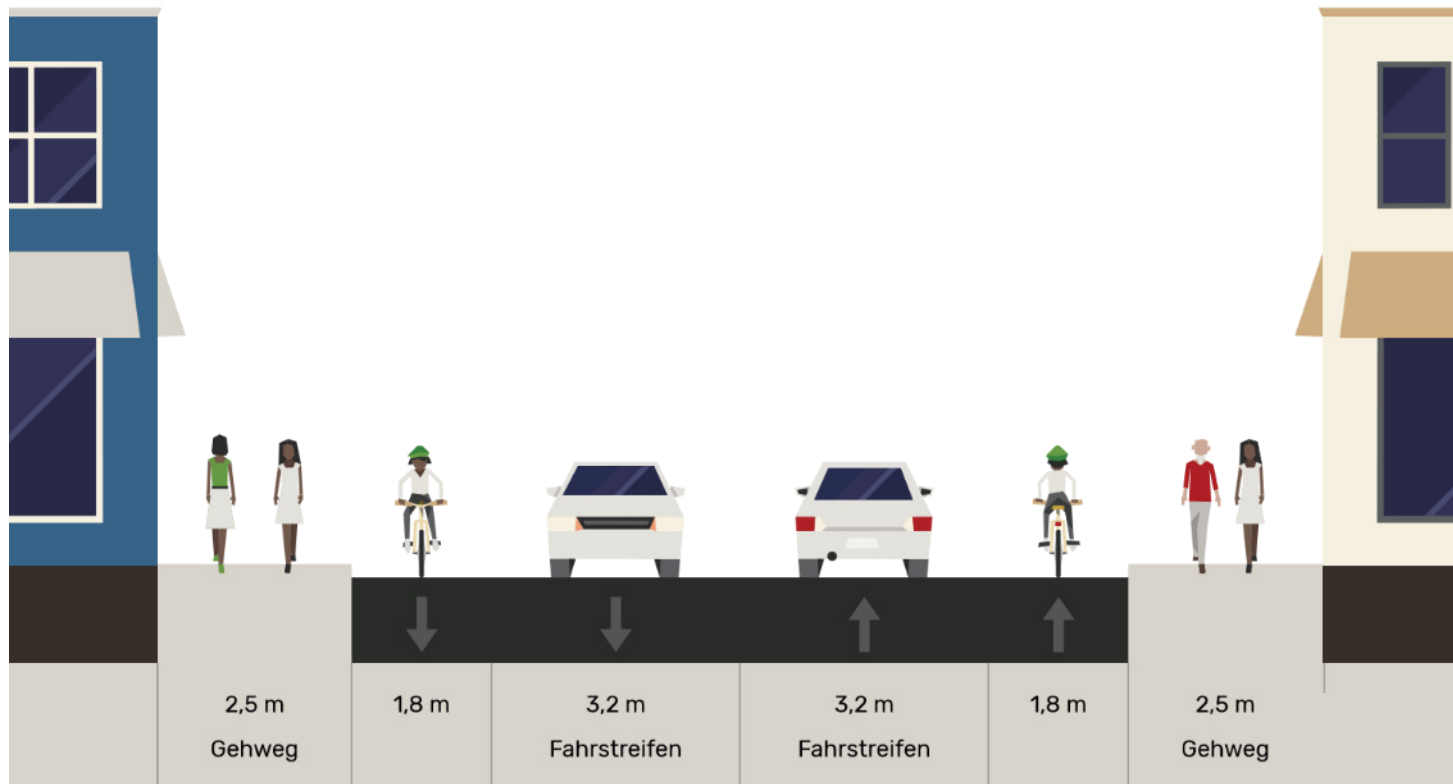


Fokus & Merkmale

- Fußverkehr, Aufenthaltsqualität
- Tempo 30
- Mittelstreifen: erleichtert Querung, abschnittsweise überfahrbar zum Überholen / Abbiegen; Begrünung / Verschattung
- Beispiel: Löffelmannweg, Riemekestraße, Driburger Straße

Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 15 m

Fokus Radverkehr

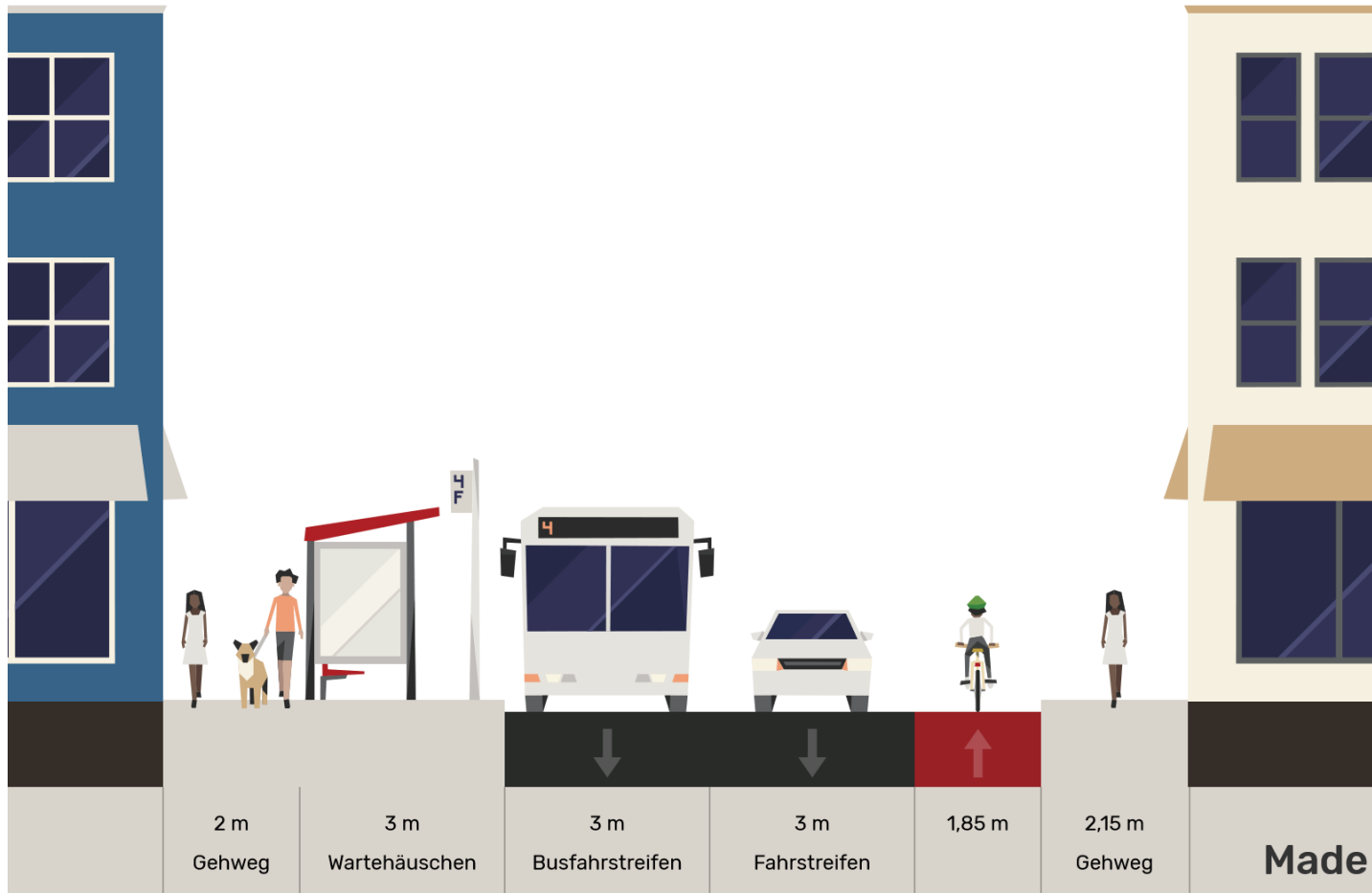


Fokus & Merkmale

- Tempo 50
- Radverkehr
- Beispiel: Löffelmannweg, Riemekestraße, Driburger Straße

Hohe Anforderungen aller Verkehrsarten – 15 m

Fokus Busverkehr

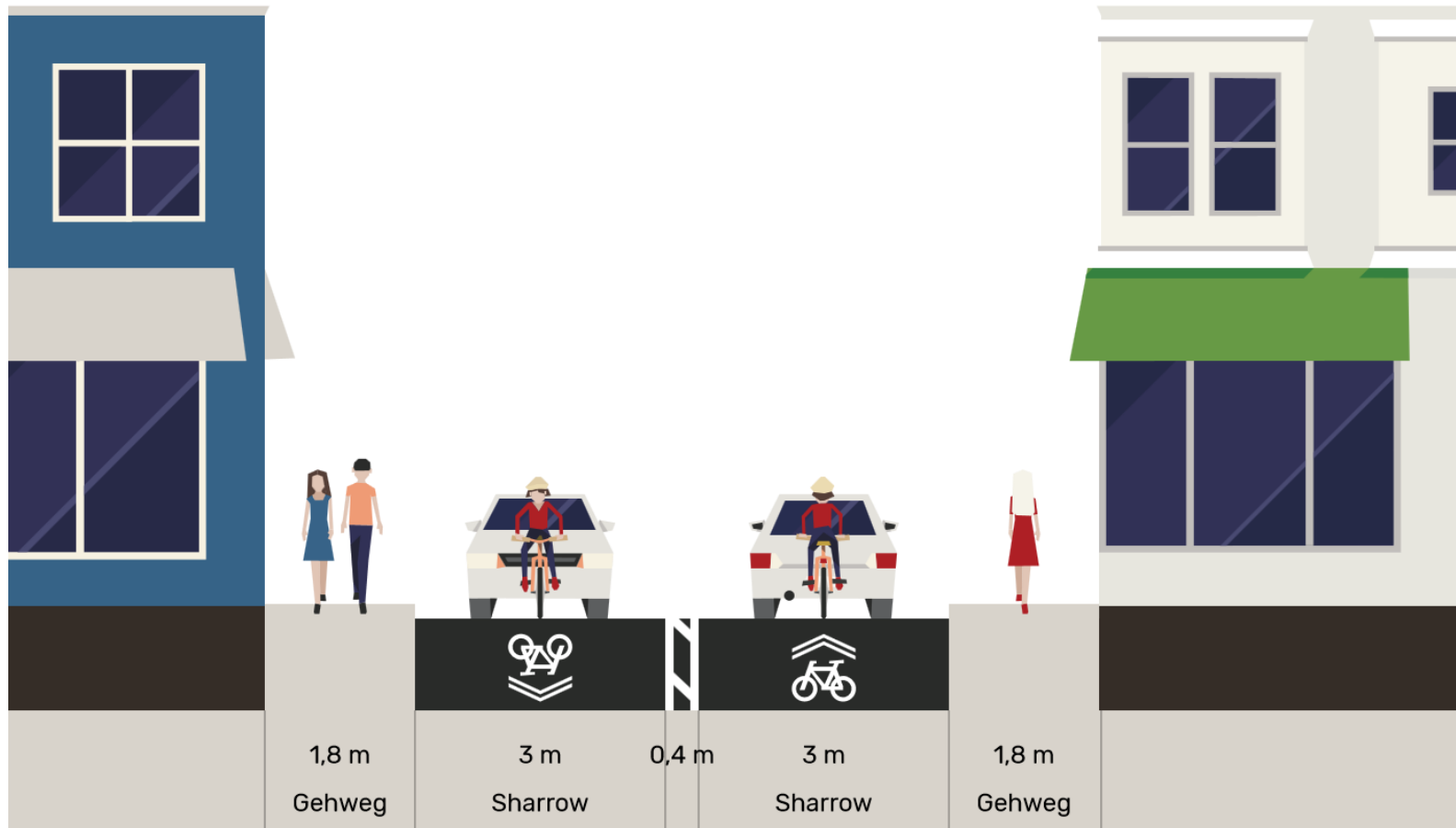


Fokus & Merkmale

- Tempo 50
- Rad-Schutzstreifen in beide Richtungen
- Buskaps im Straßenraum
- Beispiel: Löffelmannweg, Riemekestraße, Driburger Straße

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Fokus Fuß- und Radverkehr – 10 m



Fokus & Merkmale

- Tempo 30
- Mischverkehrsführung Radverkehr
- Mittelstreifen zur Vermeidung des Überholens ohne ausreichend Abstand (ggf. auch Querungsmöglichkeit)
- Busverkehr fraglich (Überholen von Fahrrädern nur eingeschränkt möglich)

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Integrierte Straßenraumgestaltung

★ Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen

- Abbau von Konflikten auf Basis der Straßenraumverträglichkeitsanalyse
- Sukzessive Umgestaltung zur Umsetzung der Perspektivnetze

★ Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren

- Maßnahmenkoffer zur Aufwertung von Wohnstraßen und Vermeidung von Durchgangsverkehren;
- Einbeziehung der Quartiersarbeit vor Ort; Stadt stellt gewisse personelle und finanzielle Ressourcen für Beratungen und Maßnahmen zur Verfügung.



Modellquartiere der Nahmobilität

Wozu?

- Quartiere Paderborns aktuell teils stark auf Autoverkehr ausgerichtet
- Ziel: Quartiere stärker auf die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie Aufenthaltsqualität ausrichten

„Modellquartiere der Nahmobilität“, was heißt das?

- Maßnahmenkoffer mit typischen Maßnahmen
- Verwaltung und Bewohnerschaft erarbeiten gemeinsam Quartierskonzept, in dem die Maßnahmen ausgewählt und verortet werden
- Anhand von Modellquartieren werden Vorgehen und Zusammenarbeit erprobt
- Ausweitung auf weitere Quartiere Paderborns

Beteiligungsbausteine

- Befragungen bzw. Interessensbekundungen durch Quartiersinitiativen / BürgerInnen
- Workshops mit BewohnerInnen zur Maßnahmenentwicklung
- Temporäre Umgestaltung zur Testung von Ansätzen

- Ggf. Haushaltstitel „Quartiersgestaltung“: BewohnerInnen, Quartiersinitiativen können Maßnahmen aus dem Maßnahmenkoffer beantragen (bspw. Bänke, Radabstellanlagen), damit diese im eigenen Quartier umgesetzt werden („kleinteiliger Ansatz“)

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Modellquartiere der Nahmobilität

Ein Maßnahmenkoffer typischer Maßnahmen der Nahmobilitätsförderung, eine engagierte Bewohnerschaft und ein Haushaltstitel „Quartiersgestaltung“ ermöglichen die sukzessive und partizipative Umgestaltung der Quartiere Paderborns.

Maßnahmenkoffer

Attraktive Gehwege

- Ausreichend breite, sichere und barrierearme Fußwege („Ordnung d. Gehwegparkens“)
- sichere und barrierearme Knotenpunkte („sichere Knotenpunkte“: taktile Leitelemente, Sichtbeziehungen, Aufpflasterung, Markierungen, modale Filter)
- Regelmäßige und barrierearme Querungsmöglichkeiten (und „vorgezogene Seitenräume“)
- Teils Bevorrechtigung des Fußverkehrs („Gehwegüberfahrten“ und Verkehrsberuhigte Bereiche)

Attraktive Radwegeinfrastruktur

- Je nach Bedeutung im Netz: Fahrradstraßen, Fahrradzone / Mischverkehr
- Abstellmöglichkeiten, Lastenradverleih

Aufenthaltsqualität

Merkmale

- Attraktive Gehwege
- Attraktive Radinfrastruktur
- Hohe Aufenthaltsqualität
- Geringe Kfz-Belastung

- Sitz- und Spielmöglichkeiten, „Spiel- & Begegnungsabschnitte“
- Begrünung (dauerhaft und temporär)
- Stadtentwicklung: Unterstützung der Nutzungsmischung

Geringe Kfz-Belastung

- Reduziertes, geordnetes Kfz-Parken (Ziel: „Parken verstärkt in den privaten Raum verlagern“)
- Ggf. Quartiersdepots (zentrale Lieferadresse für Pakete, Kiosk, Bäckerei, o.ä.)
- Ggf. temporäre Lieferzonen für KEP-Dienstleister

Integrierte Straßenraumgestaltung

★ Aufwertung des Umfelds sensibler Einrichtungen

- Querungen und Straßenräume auf ihre Gestaltungsfreundlichkeit für Kinder oder Mobilitätseingeschränkte prüfen und optimieren.
- Auf Nebenstraßen: Prüfung einer weiteren Geschwindigkeitsreduktion auf Tempo 20.
- In Kombination mit Erreichbarkeitschecks, siehe Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

• Gestaltung von Ortseingängen?

- Identitätsstiftende und verkehrsberuhigende Gestaltung von Ortseingängen
- Teilweise schon vorhanden, Umgestaltung aller übrigen Ortseingänge (geschwindigkeitsreduzierend und identitätsstiftend)

★ Einrichtung von Sitz- und Spielrouten



- Zur optimierten Anbindung von Alltagszielen bzw. sensiblen Einrichtungen



E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit


Integrierte Straßenraumgestaltung

E 1.1: Attraktive und integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen


-  Erhöhte / hohe Umgestaltungspriorität (gem. Straßenraumverträglichkeitsanalyse 2020)
-  weitere Straßen, mit Empfehlung zur Umgestaltung

Arbeitsstand! Weitere Empfehlungen zur Umgestaltung können sich insbes. aus den Maßnahmen zur Busbeschleunigung und dem Radverkehrsnetz ergeben


E 1.2: Attraktive und integrierte Gestaltung von Wohnstraßen

-  Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und Vermeidung von Durchgangsverkehren

E 1.3: Aufwertung von sensiblen Bereichen

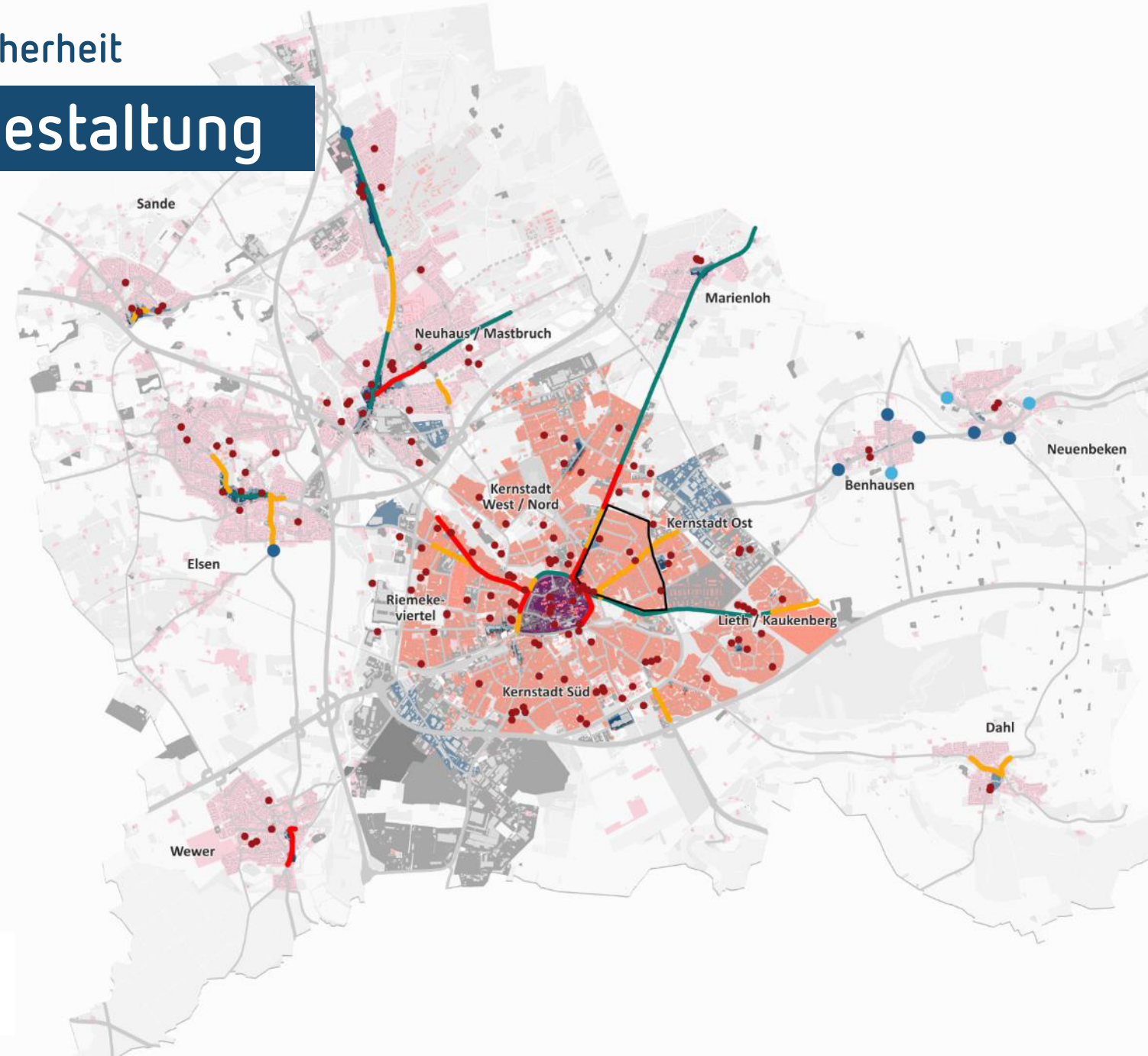
-  Sukzessive Prüfung und Optimierung von Straßenräumen hinsichtlich der Gestaltung für sensible Personen wie Kinder oder Mobilitätseingeschränkte.

E 1.4: Gestaltung von Ortseingängen

-  Identitätsstiftende und verkehrsberuhigende Gestaltung von Ortseingängen (vorhanden / Bedarf; am Bsp. Benhausen, Neuenbeken).

E 1.5: Einrichtung von Sitz- und Spielrouten

Ggf. in Quartieren mit erhöhtem Senioren- und oder Kinderanteil? Im Umfeld von sensiblen Einrichtungen? Thema für Nahmobilitätskonzept?



Gestaltung integrierter Knotenpunkte

Prämissen der Knotenpunktgestaltung

- Grundsätzlich 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 Wegeführung: 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 sein.
- 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.

Gestaltung integrierter Knotenpunkte

★ Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen

- Bedarfe der Anpassung von Knotenpunkten ergeben sich aus der Detailbetrachtung der Zielnetze bzw. der integrierten Netzkarte. Ausarbeitung wird nach Abschluss der Netzentwicklungen vorgenommen.
- **Maßnahmenprogramm zur Anpassung von LSA / -Programmen ein Thema für Paderborn?**
 - Online-Dialog zahlreiche Freifeldanmerkungen zur LSA-Anpassung (40): Weniger Anforderungssampeln für Fuß und Rad, bessere Ampelschaltung in Reihe (grüne Welle)
 - Bürgerforen: Rückbau von LSA mit Anforderungstaster (bspw. Schloßkreuzung, Heinz-Nixdorf-Ring)



Bsp. Entwurf zu B14 Umbau Stuttgart; tages- und wochentagsabhängige LSA-Steuerung

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Ansprüche an Knotenpunkte

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. Umweltpuren 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

Gestaltung integrierter Knotenpunkte

★ Sichere Knotenpunkte (in Wohnquartieren: ggf. Prüfung modaler Filter)

- Programm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten
- Gestaltungsmerkmale: Barrierefreier Umbau, (bauliche) Gewährleistung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsarten
- In Wohnquartieren: ggf. Prüfung modaler Filter
- Räumliche Schwerpunkte: urbane Wohnquartiere mit hohen Nutzungskonflikten? Hauptverkehrsachsen voraussichtlich über Umgestaltung von Knotenpunkten an HVS" abgedeckt



Sichere Verkehrsführung

★ Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit

- Empfehlung zur Beibehaltung des städtischen Netzwerks zur Koordinierung der Verkehrssicherheitsarbeit. Dabei sollen sowohl konkrete bauliche Maßnahmen besprochen, als auch Kampagnen und weitere weiche Maßnahmen abgestimmt werden.

Runder Tisch

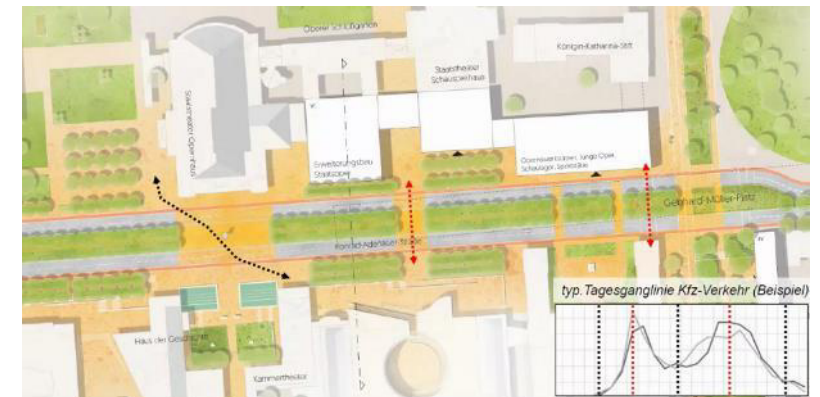
Polizei, Tiefbau, Verkehrsplanung, Ordnungsamt, Verkehrswacht, Politik, Vertreter*innen von Zielgruppen, z. B. Schulen, ADFC, ...

- Einstellung / Qualifizierung von Sicherheitsauditor*innen zur Auditierung aller Neuplanungen, sukzessive Bestandsaudits der Hauptnetze / Knotenpunkte?
- Aufsuchende präventive Verkehrssicherheitsarbeit weiterführen (z. B. an Schulen etc.; auch im Rahmen der Erreichbarkeitschecks möglich, siehe Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit)
- **Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung**
 - Verkehrsbeobachtung als Instrument der Unfallkommission



Weitere Maßnahmen

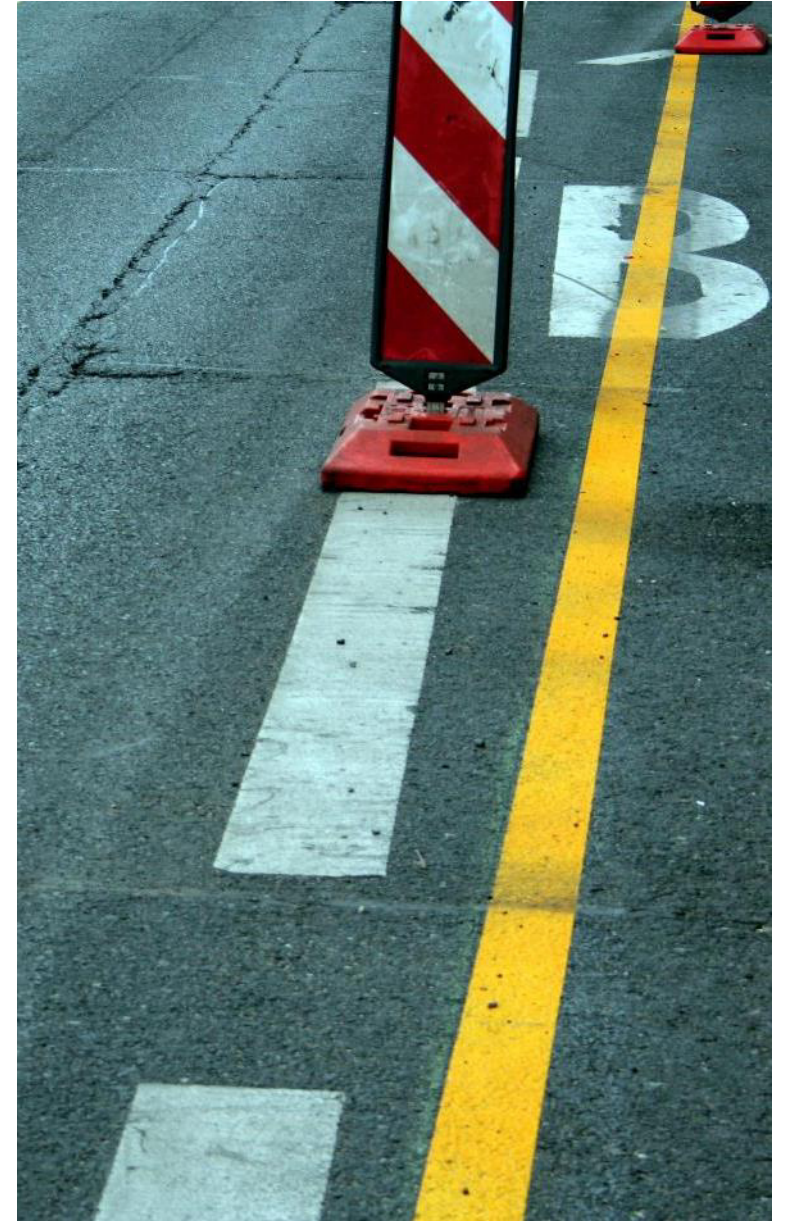
- **Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen**
 - Budget zur jahreszeitenbezogenen Pflege von Verkehrswegen
Überarbeitung / Erarbeitung einer Prioritätenliste zur Freihaltung von Schnee, Grünschnitt u.ä.
- **Ausbau von Dauerzählstellen**
 - Unterhaltung und weiterer Ausbau von verkehrsarten-übergreifenden Dauerzählstellen an den Hauptverkehrsrouten (siehe Zielfeld: Chancen d. Digitalisierung)
 - Übersicht zu aktuell vorhandenen Zählstellen und zum geplanten Ausbau von Zählstellen?
 - Nutzung der Verkehrsdaten zur stärkeren Verkehrs(arten) aufkommensabhängigen Steuerung von LSA



Bsp. Entwurf zu B14 Umbau Stuttgart; tages- und wochentagsabhängige LSA-Steuerung

Übersicht

- ★ Integrierte Straßenraumgestaltung
- ★ Gestaltung von integrierten Knotenpunkten
- ★ Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit
 - Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen



Maßnahmen

IMOK Paderborn

Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Juli 2022

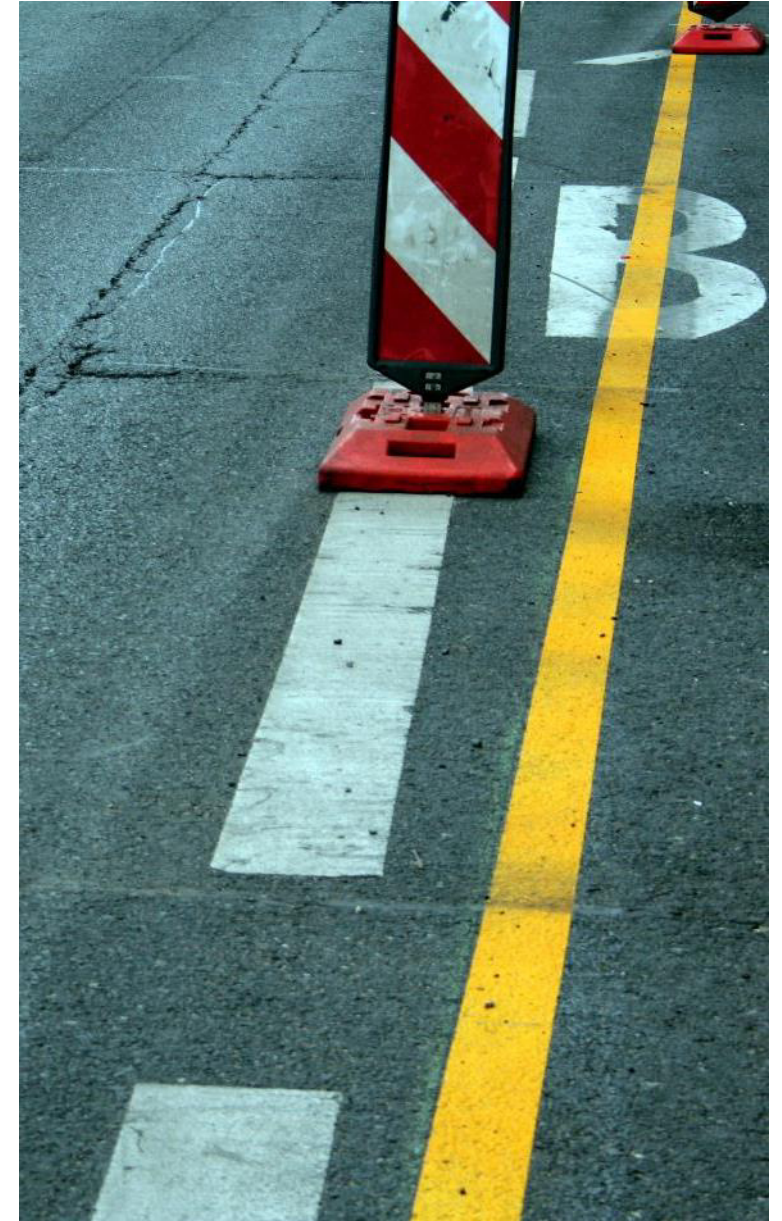
Handlungsfelder



Schlüsselprojekte/
-maßnahmen

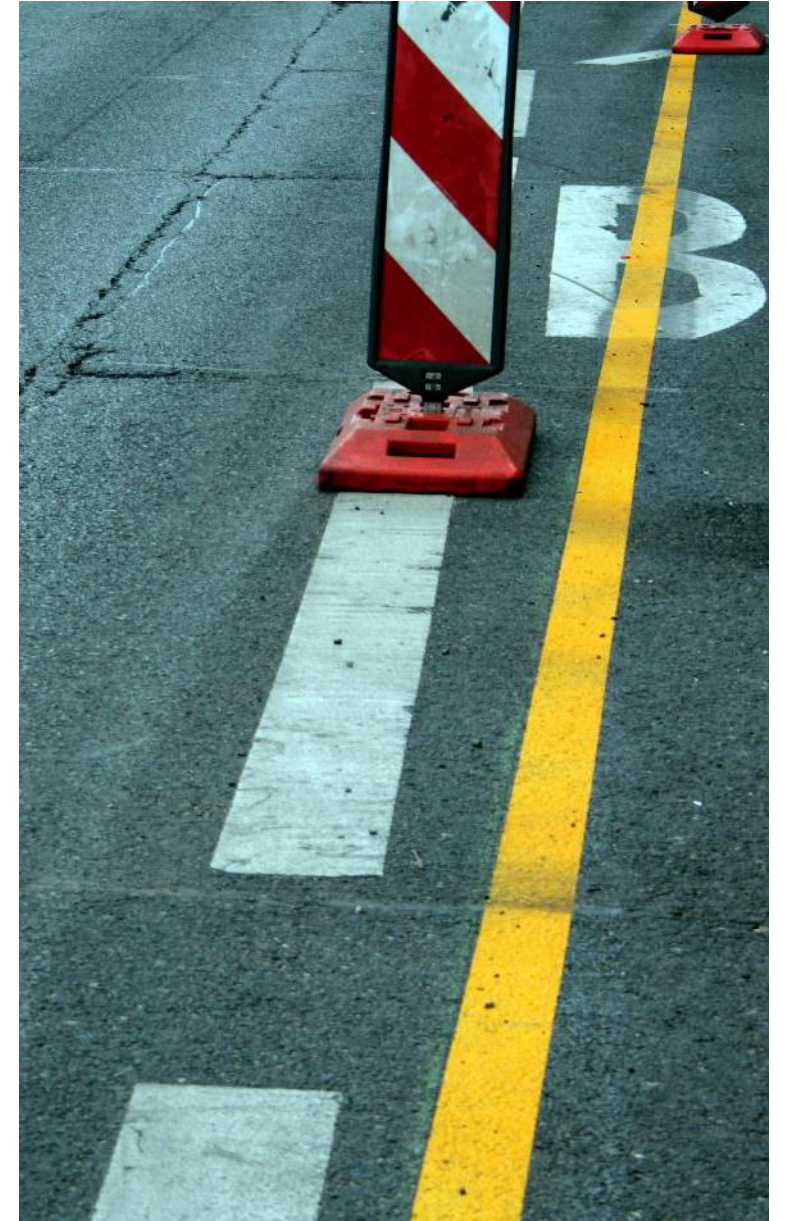
- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. **Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit**
- G. Umwelt & Klimaschutz

- H. Stadtteilkonzept Elsen
- I. Stadtteilkonzept Schloß Neuhaus



Übersicht

- ★ Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
- ★ Zielgruppenspezifische Angebote
 - Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Paderborn
 - Öffentlichkeitskampagnen zur Förderung des Umweltverbundes



Verständnis Mobilitätsmanagement

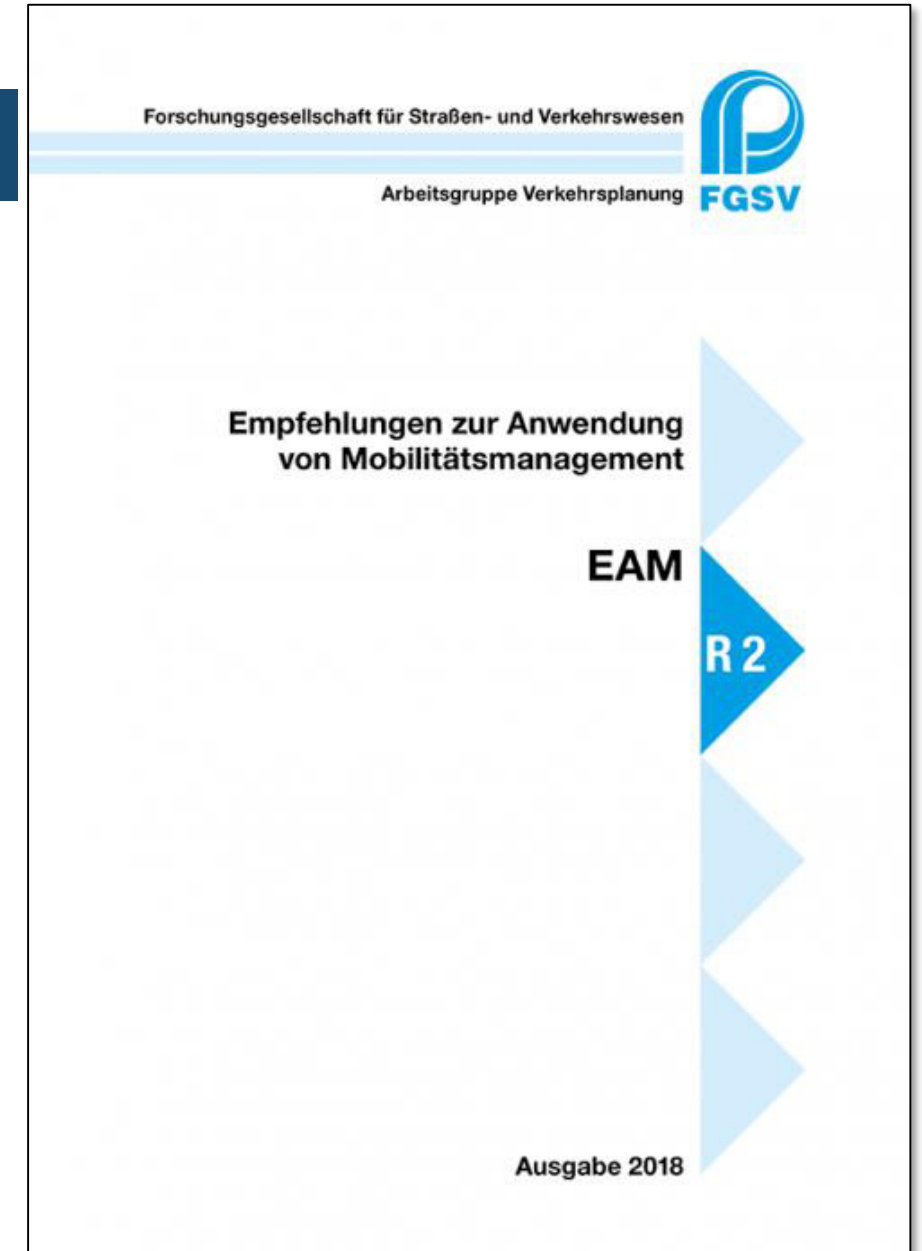
Mobilitätsmanagement (MM) ist ein strategischer Ansatz zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens.

Kernelemente

- Zielorientierung & Zielgruppenspezifisch
- Organisation & Kooperation
- Information & Beraten

Integrierte Verkehrsplanung

- Infrastrukturplanung
- Verkehrsmanagement
- Mobilitätsmanagement



Verständnis Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement

Koordiniert Planung und Umsetzung baulicher Maßnahmen sowie weiterer Angebote des Mobilitätsmanagements:

Verwaltung

- Netzwerke
- Öffentlichkeitsarbeit
- Vorbildfunktion
- ...

Betriebe

- Umkleide- und Duschkmöglichkeit
- Fahrradleasing
- Dienstreisen mit Rad / Bahn
- ...

Schule

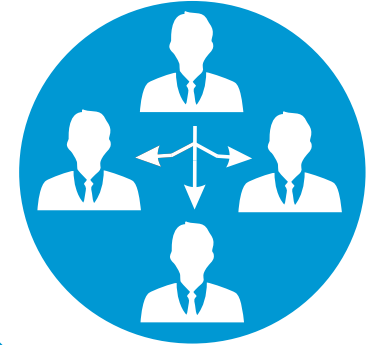
- Schulwegepläne
- Verkehrserziehung
- Elternhaltestellen
- Begleitete „Cycle-Train“
- ...

Weiteres

- Neubürgermarketing
- Lastenradverleih in Quartieren
- Mitfahrerbanke
- ...

Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

- **Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements**
 - Ausbau der Organisationsstrukturen und Aufbau eines Mobilitätsmanagementteams mit Unterstützung des Zukunftsnetz Mobilität NRW
 - ggf. Ausbau personeller Kapazitäten erforderlich
 - mindestens 1-2x pro Jahr ämterübergreifender Austausch zu größeren Projekten fortführen
 - Fortführung IMOK-Begleitgremium
 - Ziel: Beteiligung der Öffentlichkeit an Umsetzung und Weiterentwicklung des IMOKs
 - Zusammensetzung: Politik und gesellschaftliche Akteure
 - Häufigkeit: Mindestens ein Termin pro Jahr
 - Inhalte: Vorstellung und Diskussion von Zwischenergebnissen / Meilensteinen / Evaluation, Sammlung von Anregungen bei Weiterentwicklung von Maßnahmen



Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

★ Fortführung betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

- Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben weiterausbauen
- Gebührenstruktur für die private Nutzung der Pool-Pkw anpassen
- Stärkere Bewerbung des Jobtickets für Mitarbeitende der Verwaltung (bspw. über „Mobilitätsberatung“ bei Umzug von Mitarbeitenden oder neuen Mitarbeitenden, als Teil eines Starterpakets für neue Mitarbeitende)
- Weiterentwicklung des Jobtickets zu „1-€-Ticket“ (Aktuell: Jobticket kostet 45€, Stadt übernimmt 10€)
- Einrichtung und Bewerbung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten an allen Verwaltungsstandorten
- Möglichkeit zur Privatleihe des E-Lastenrad außerhalb der Nutzungszeiten der Verwaltung mit in die

kommende Buchungsplattform für Diensträder integrieren

- Perspektivisch: Prüfung das Dienstradangebot über ein öffentliches Radverleihsystem anzubieten

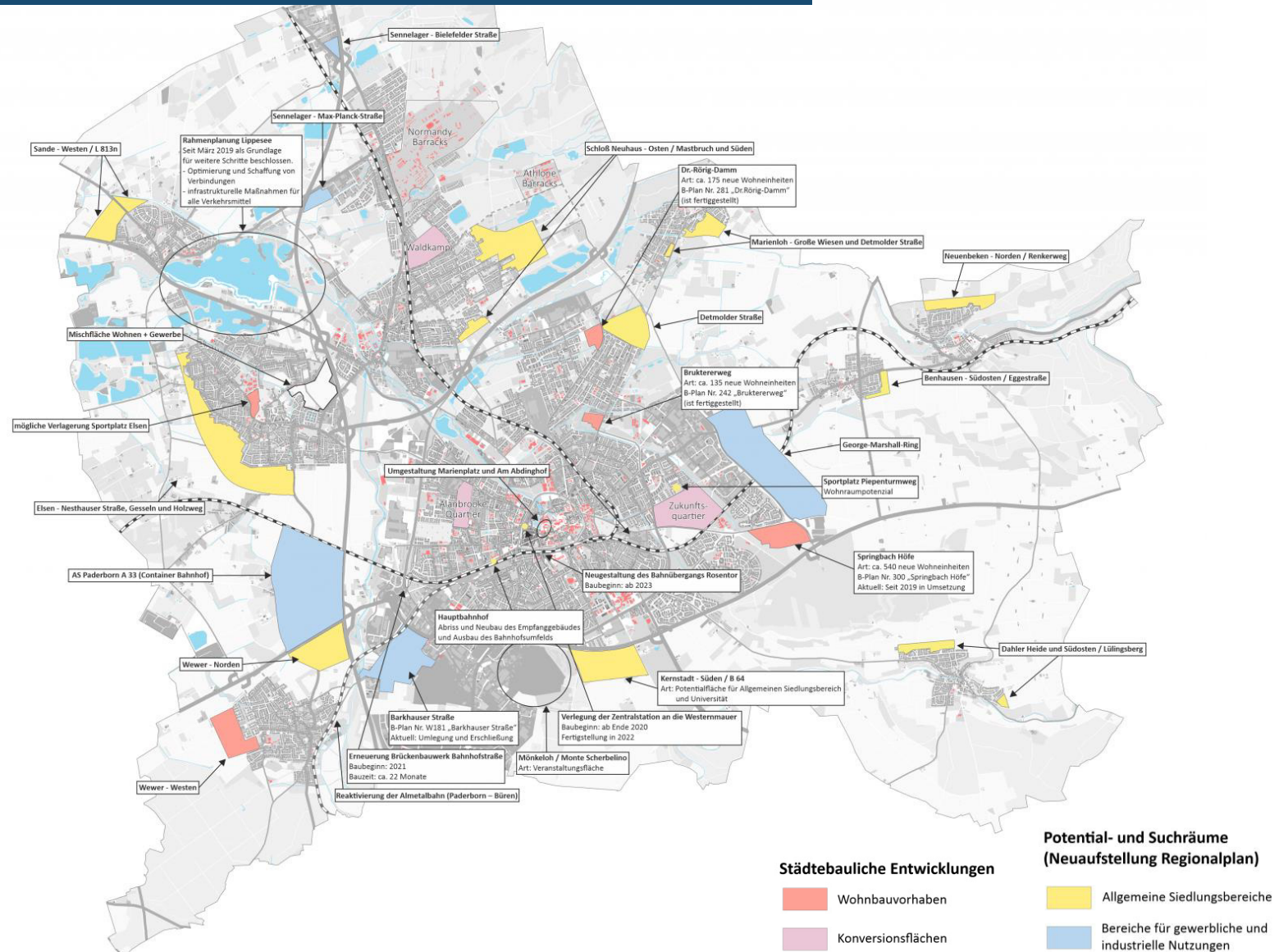
Weitere, übergeordnete Maßnahmen

- Digitalisierung in der Verwaltung weiter vorantreiben (siehe auch Projekt „Digitale Modellregion OWL“) und die Möglichkeiten von Homeoffice erweitern, um so Verkehre zu vermeiden.
- Sensibilisierung und Potentiale zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds ermitteln:
Mobilitätsumfrage innerhalb der Verwaltung, daraus Potentiale zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds ermitteln und Maßnahmen ableiten



Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung

- Zahlreiche Flächen in Paderborn werden aktuell überplant
- Nicht nur an den ehemaligen Kasernen werden so neue Bewohner:innen und Unternehmen nach Paderborn kommen
- Der Wechsel des Arbeitsplatzes und des gerade Wohnorts bietet die Chance neue Mobilitätsmuster zu entwickeln: durch ein gutes Angebot von Bus- und Bahn sowie attraktive Fuß- und Radwege
- Um diese Chance zu nutzen, wird die Nutzung verschiedener Konzepte und Ansätze empfohlen





Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung

Gesamtstädtisches Nahmobilitätskonzept

- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (siehe B1): Alltags- und Freizeitwege zur Anbindung an das städtische und kreisweite Radverkehrsnetz und Freizeitbereiche (siehe A.1 Fußverkehrsbereiche)
- Weiterentwicklung der Fußverkehrsbereiche (siehe A1) zu stadtteilbezogenen Fußverkehrsnetzen und Definition von Hauptfußwegeverbindungen je Stadtteil
- Empfehlungen zur Umsetzung konkreter Fuß- und Radwegeverbindungen

Quartierskonzepte

- Ausbildung zentraler Radverbindungen auf Quartiersebene mit Anbindung an das städtische und kreisweite Radverkehrsnetz und die Freizeitbereiche (siehe A.1 Fußverkehrsbereiche); Radverkehr mit Fußverkehr verbinden für Quartiere
- Parkraumerfassung
- Ordnung des Gehwegparkens (siehe Bsp. Faires Parken Karlsruhe)
- Prüfung der Nutzung von bestehenden Großparkplätzen als Quartiersgaragen bzw. Einrichtung neuer Quartiersgaragen, bei gleichzeitiger Reduzierung von Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum.
- Ausarbeitung von Beleuchtungskonzepten

Leitfaden Barrierefreiheit

- Beinhaltet Musterlösungen für die barrierefreie Gestaltung von Querungen und Wegen
- Als Orientierungshilfe für die Verwaltung
- Ermöglicht möglichst einheitliche Gestaltung von Wegen und Querungen

- Ggf. kann der Leitfaden auch Bestandteil des zu entwickelnden Nahmobilitätskonzepts Paderborn sein

Bebauungsplan

- Art und Maß der baulichen Nutzung mit großem Einfluss auf Verkehrserzeugung und Mobilitätsverhalten
- ausreichende Flächen für den Fuß- und Radverkehr (gerade auch straßenunabhängige Wege zwischen den einzelnen Baufeldern) sowie im Idealfall für den ÖPNV vorhalten; Mobilitätshubs und Sammelstellplätze

Vorhabenbezogene Mobilitätskonzepte

- Konzept in dem individuell der Stellplatzbedarf ermittelt sowie (Mobilitätsmanagement-) Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und damit Reduzierung des Stellplatzbedarfs entwickelt werden
- Für Wohnbauvorhaben im B-Plan verankert
- Bei Gewerbeentwicklungen für einzelne Betriebe und für Gewerbegebiete bei der Grundstücksvergabe

Mobilitätsinformationen

- Ergänzend und aufbauend auf den vorhabenbezogenen Mobilitätskonzepten werden Mobilitätshandbücher für größere Quartiersentwicklungen empfohlen
- Mobilitätshandbücher stellen die Mobilitätsangebote eines (neuen) Quartiers öffentlichkeitswirksam dar und vermitteln die Vorteile der Nutzung des Umweltverbunds
- Gerade für Entwicklung der Kasernenstandorte zu empfehlen

Zielgruppenspezifische Angebote

- ★ **Unternehmen: Unterstützung beim betrieblichen MM**
 - Alle größeren Betriebe (ab 100 Beschäftigten) beraten; ggf. auf Gewerbegebiete ausweiten (mehrere Unternehmen im Verbund beraten)
 - Vernetzung der Unternehmen wichtig, vorhandene Netzwerke zur Ansprache nutzen!
 - Beratungsangebote durch Stadt / Beratungsbüro

- ★ **Schulen: Sichere Schulwege**
 - Aktive Ansprache der Schulen
 - Erarbeitung von Schulwegeplänen sowie weiterer Angebote, wie Walking-Bus, Cycle-Train oder auch Elternhaltestellen.
- **Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks**
 - Begehungen bspw. im Umfeld von Kindertagesstätten und Pflegeeinrichtungen
 - Entwicklung kurzfristiger Maßnahmen mit Betroffenen



F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Maßnahmenübersicht

F2.1: Unterstützung von Unternehmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement

■ Gewerbegebiete

F2.2: Sichere Schulwege

● Schule

F2.3: Erreichbarkeitschecks

● Kita

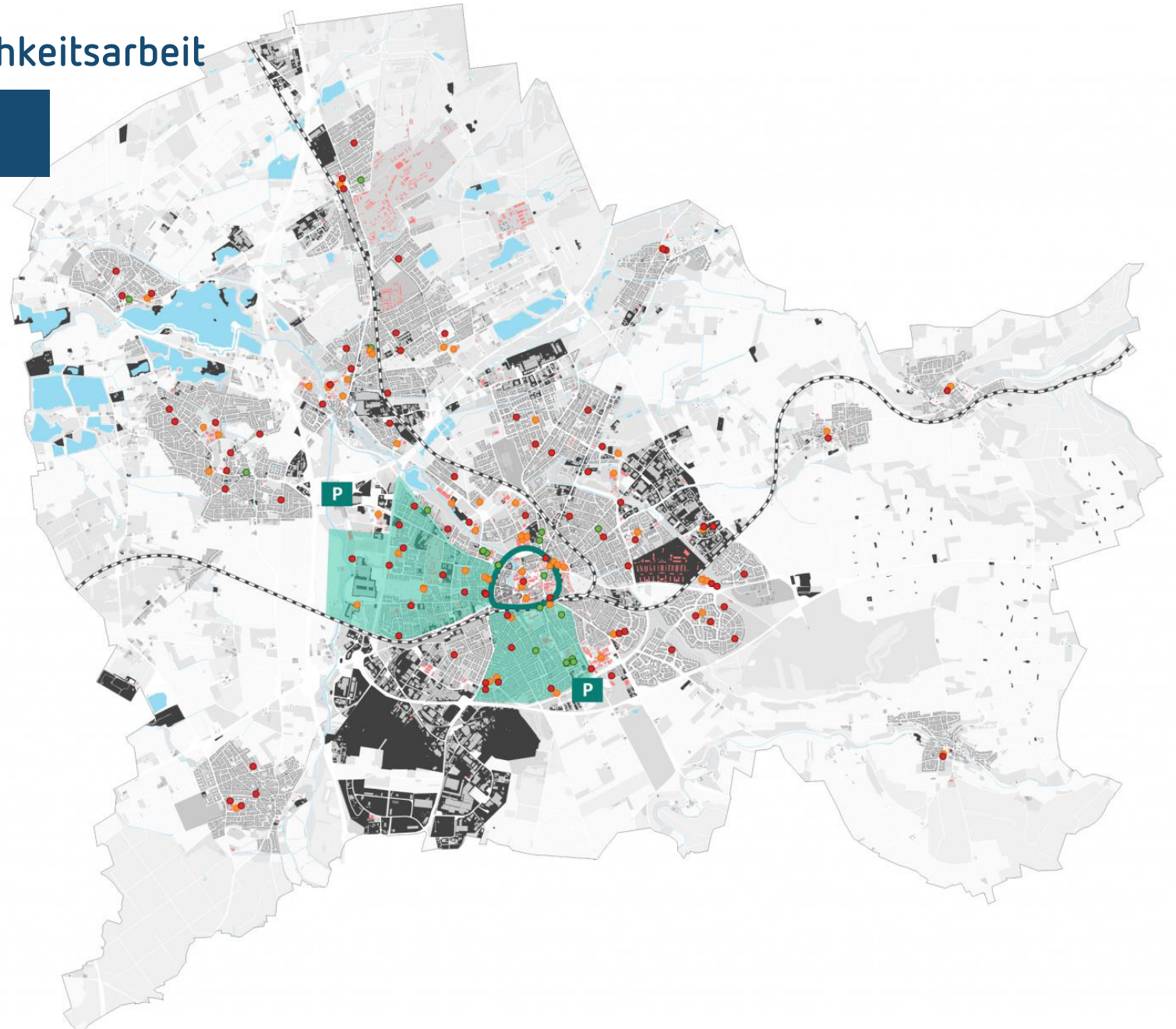
● Pflegeeinrichtung

F4: Öffentlichkeitskampagne

— Möglicher Aktionstag autofreier Wallring

■ Möglicher Aktionstag autofreies Riemekeviertel / autofreie Südstadt

■ P Mögliche Ausweichparkmöglichkeiten Südring-Center und Stadion



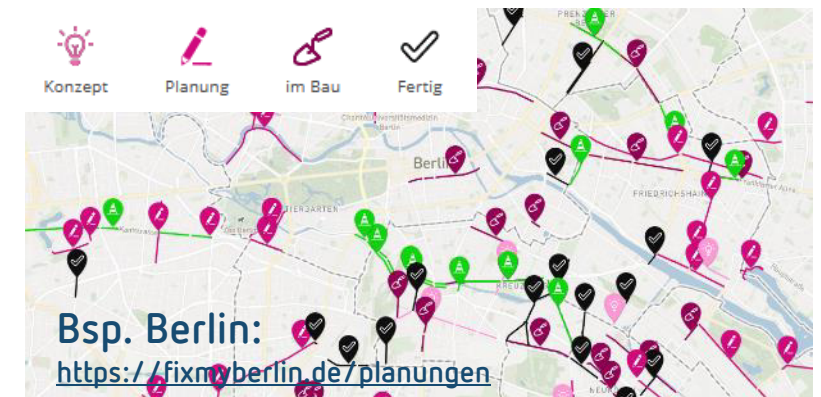
Zielgruppenspezifische Angebote

- **Neubürgermarketing**
 - Laufende Weiterentwicklung der bestehenden Neubürger-Paket: Integration eines Gratis-ÖPNV-Ticket für einen Monat / „1-€-Ticket“ für 3 Monate anbieten (ähnlich dem Jobticketangebot der Stadt: Abo für 1 € pro Tag)
 - Informationsangebot bzgl. Angeboten und Möglichkeiten des Umweltverbunds je nach Wohnstandort



Einrichtung einer Verkehrsdatenplattform

- Weiterentwicklung des Geoportals der Stadt/ Kreises zu einer Verkehrsdatenplattform, mit zusätzlichen Inhalten:
 - Stärkere Verknüpfung der bereits (andernorts) verfügbarer Informationen: bspw. aktuelle Baumaßnahmen / Störungen (durch Straßen- und Brückenbauamt), Integration des Rad-verkehrsnetzes (bereits geplant), Verortung aktueller Planungen und Konzeptinhalte
 - Entwicklung und Einrichtung eines Informationssystems zu barrierefreien Wegen und Wegeketten (perspektivisch auch zu schattigen Wegen denkbar).
 - Informationsangebot bzgl. Angeboten und Möglichkeiten des Umweltverbunds je nach Wohnstandort (siehe F2.4 Neubürger:innen: Weiterentwicklung des Neubürger:innenmarketings)
 - In den Mängelmelder sollte eine Abfrage zu Angsträumen als temporäres, interdisziplinäres Angebot (siehe Abbau von Angsträumen) integriert und der Bearbeitungsstatus der Meldungen seitens der Verwaltung ergänzt werden.
 - Ggf. personelle Kapazitäten für das Beschwerdemanagement ausbauen
 - Ggf. können zu Planungen und Konzepten Interaktionsmöglichkeiten zur Bewertung / Priorisierung / Einschätzung der Inhalte integriert werden
 - Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit Smart City Call AP 5



F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Entwicklung Öffentlichkeitskampagne zur Förderung des Umweltverbunds

Ziele

- Bewerbung & Sensibilisierung für bewusstere Mobilität
- Bekanntheitsgrade alternativer Mobilitätsformen ausbauen
- Akzeptanz für Veränderungen und bauliche Maßnahmen schaffen

Bausteine

- Ausbau personeller und finanzieller Ressourcen
- Enge Zusammenarbeit zw. Amt für Öffentlichkeitsarbeit und Stadtmarketing und den Maßnahmen planenden und umsetzenden Ämtern
- Aktionstage: Parking Day, Tag der Mobilität, kostenloser ÖV an Veranstaltungstagen, autofreie Straße / Ring / Wohnquartier / Zentrum Elsen / Schloß Neuhaus
- Online-Plattform (s. oben)
- Berücksichtigung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen insbes. auch nach Wohnort / Mobilitätsangeboten
- Informationen (bspw. zu veränderten Verkehrsregelungen, zu Fahrradstraßen bereits anvisiert)



F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

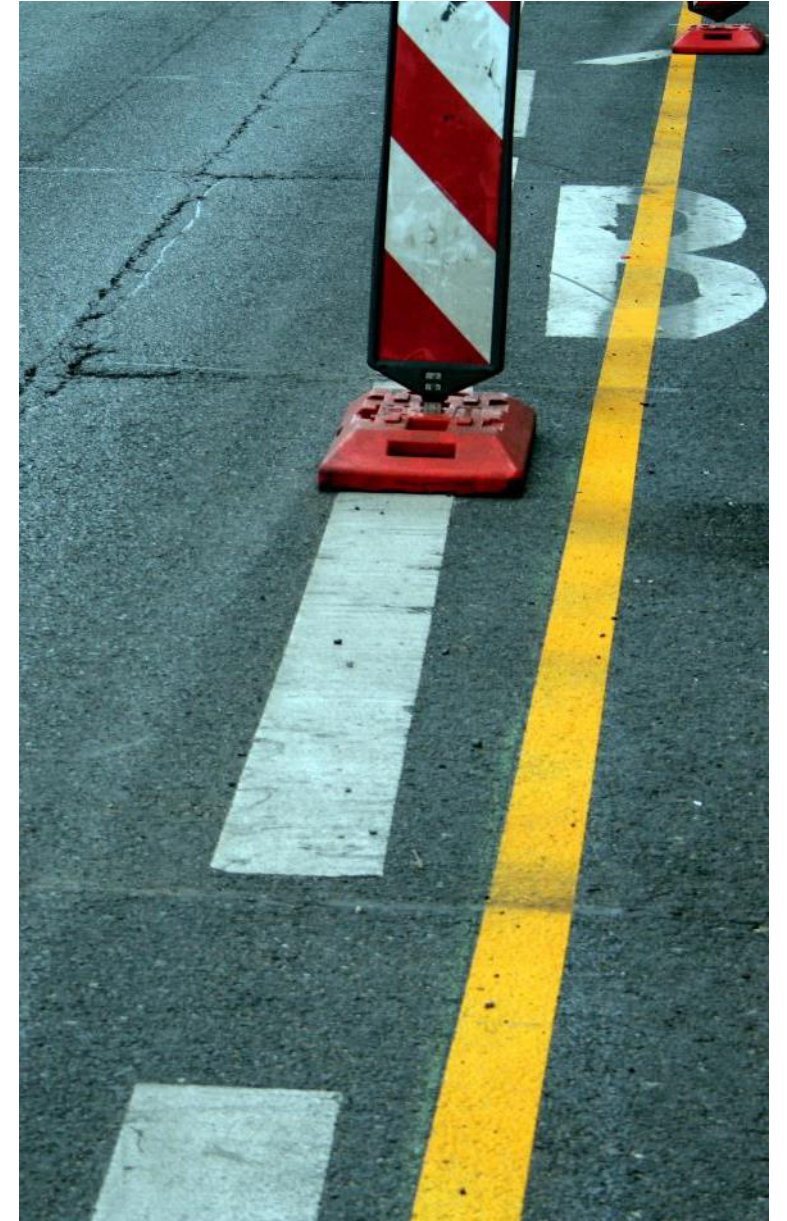
Bausteine Öffentlichkeitskampagne

- Empfehlung zur Erarbeitung einer Öffentlichkeitskampagne
- Ziele:
 - Bewerbung & Sensibilisierung für bewussteren Mobilität
 - Bekanntheitsgrade alternativer Mobilitätsformen ausbauen
 - Akzeptanz für Veränderungen und bauliche Maßnahmen schaffen



Übersicht

- ★ Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
- ★ Zielgruppenspezifische Angebote
 - Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Paderborn
 - Öffentlichkeitskampagnen zur Förderung des Umweltverbundes



Maßnahmen

IMOK Paderborn

Umwelt & Klimaschutz

Juli 2022

Handlungsfelder

★ Schlüsselprojekte/
-maßnahmen

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

- H. Stadtteilkonzept Elsen
- I. Stadtteilkonzept Schloß Neuhaus



Übersicht

- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Ausweitung der Straßenraumbegrünung
- ★ Verkehrliche Entlastung der Kernstadt
- ★ Interkommunale Zusammenarbeit zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf den Umweltverbund



G. Umwelt- und 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



G. Umwelt- und Klimaschutz

- **Umsetzung Lärmaktionsplan**
 - Umsetzung der lokalen Anpassungsmaßnahmen (offenporiger Asphalt, Geschwindigkeitsreduzierung etc.)
 - Priorität auf Maßnahmen mit sehr hohen Lärmbetroffenheiten (Geschwindigkeitsreduzierungen, Straßenraumgestaltung, Fahrbahnsanierung) und an Lärmbrennpunkten (Münsterstraße, Borchener Straße, Giselastraße, Berliner Ring, Alter Hellweg, Benhausener Straße)
- **Ausweitung der Straßenraumbegrünung**
 - Dachbegrünung von Haltestellen (bei Neubau)
 - Mitdenken von Grün bei Umbauten
 - Festlegung von Standards der Straßenraumbegrünung



Lärmbrennpunkte des Pflichtnetzes innerhalb des untersuchten Straßennetzes (vgl. Lärmaktionsplan Stufe II 2017)



G. Umwelt- und 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.

Umwelt- und Klimaschutz

- Wichtiger Anlass des IMOKs
- Primär durch Förderung des Umweltverbunds
- Klimaschutzkonzept, Lärmaktionsplan, ...



Ansätze zur Aufwertung der Kernstadt

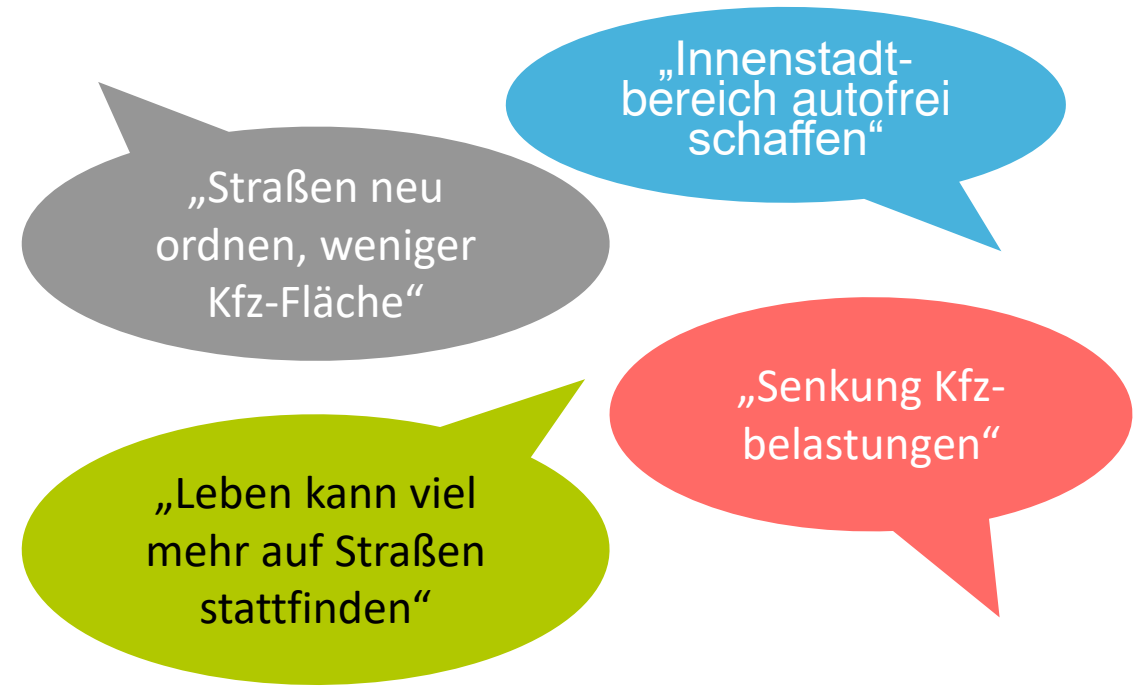
Ausgangslage

- Innenstadt: Aushängeschild der Stadt
- Zentrale Wohnstandorte
- Sehr hohe Flächennutzungskonflikte zwischen Verkehrsarten & umliegenden Nutzungen

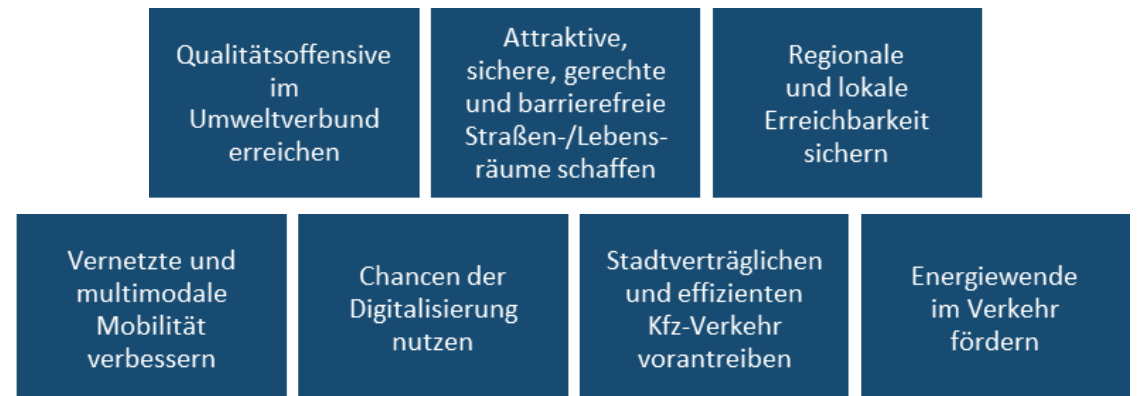
Zielvorstellung und Leitprinzipien

- Attraktive Bewegungs- & Verweilräume
- Bevorzugung Fuß- und Radverkehr
- Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV
- Kfz-Verkehr als Gast: möglichst nur Quell-/Zielverkehre mit Erschließungsfunktion

Aus der Beteiligung



Oberziele IMOK



Ansätze zur Aufwertung der Kernstadt

Ausgangslage

- Innenstadt: Aushängeschild der Stadt
- Zentrale Wohnstandorte
- Sehr hohe Flächennutzungskonflikte zwischen Verkehrsarten & umliegenden Nutzungen

Zielvorstellung und Leitprinzipien

- Attraktive Bewegungs- & Verweilräume
- Bevorzugung Fuß- und Radverkehr
- Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV
- Kfz-Verkehr als Gast: möglichst nur Quell-/Zielverkehre mit Erschließungsfunktion

Push- & Pullstrategie

Zuwegung zur Innenstadt für den Umweltverbund verbessern

- Bewohner:innen
- Einpendler:innen



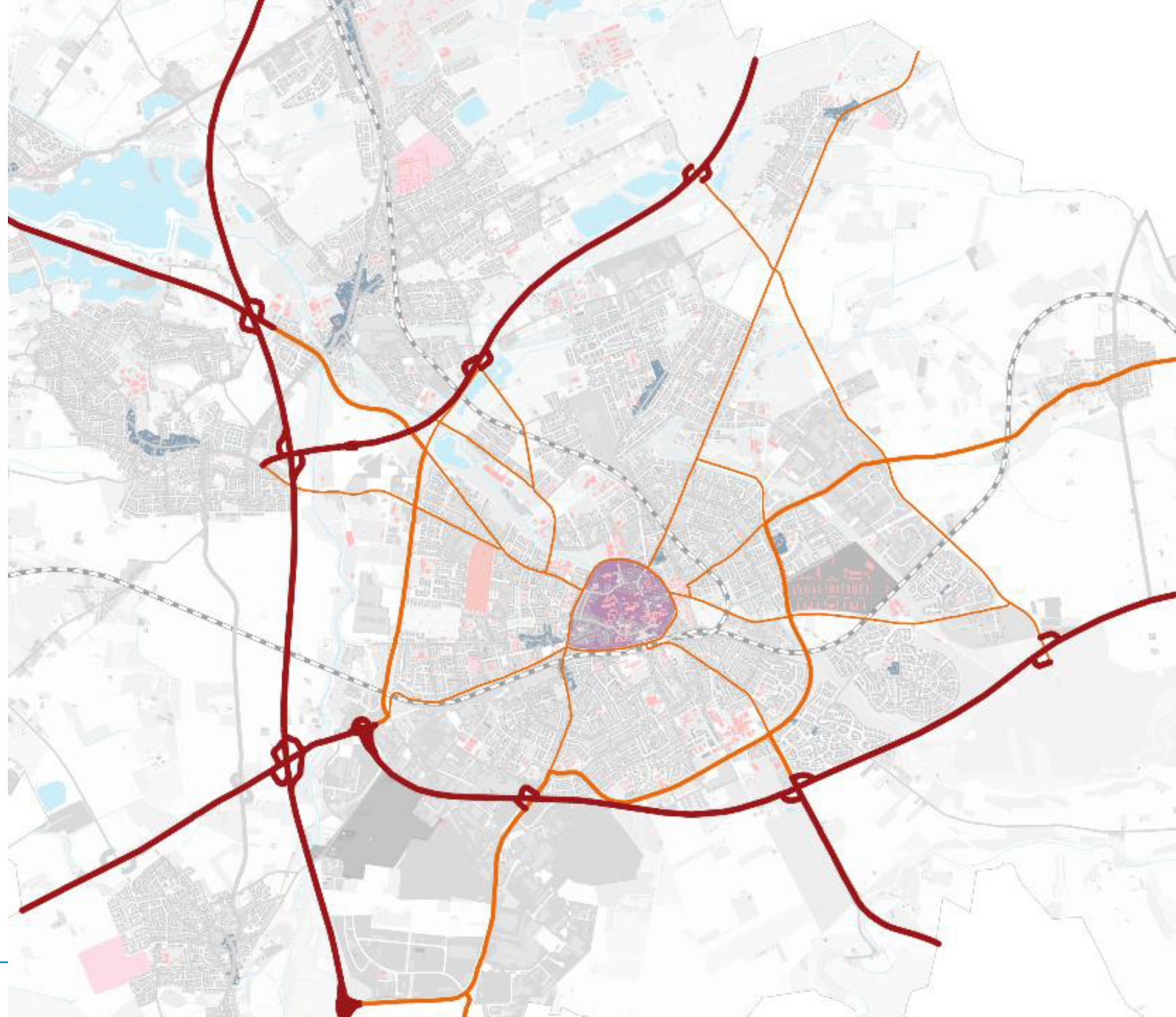
Aufwertung Innenstadt

- Umwandlung Kfz- Flächen
- Gestaltung von Aufenthaltsflächen und Begrünung

Entwicklung der Kernstadt

Erreichbarkeit der Kernstadt

- Zentrale **Kfz-Zugänge** in Kern- und Innenstadt
- **Übergeordnetes Kfz-Netz**



Entwicklung der Kernstadt

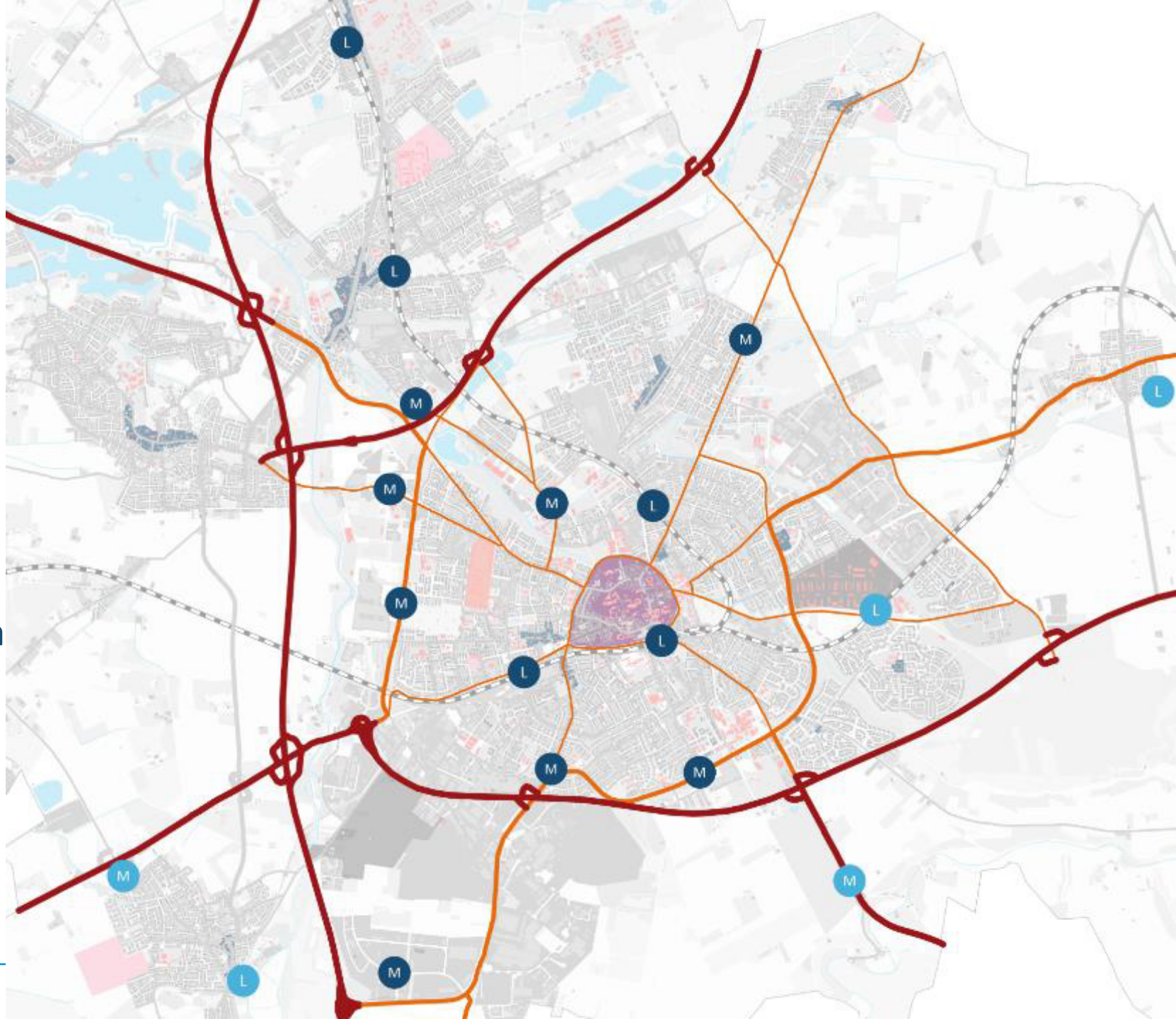
Erreichbarkeit der Kernstadt

- Zentrale **Kfz-Zugänge** in Kern- und Innenstadt

- **Übergeordnetes Kfz-Netz**

- Verkehrsgünstig gelegene
- **Mobilstationen** bieten Pkw-Parkplätze
(**bestehende** / **neue** Haltestellen)

siehe Maßnahme C 3.1

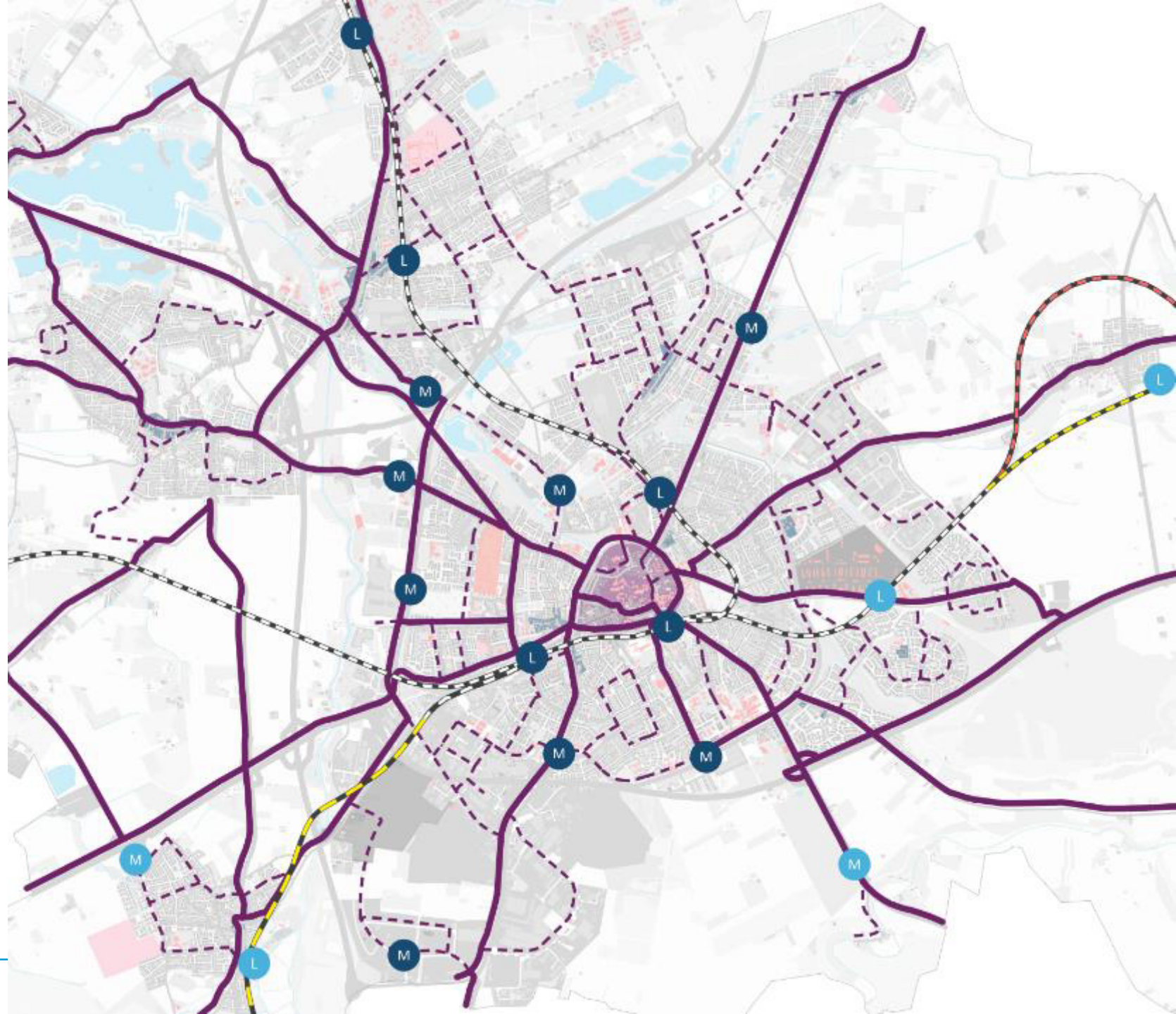


Entwicklung der Kernstadt

Mobil in der Kernstadt

- Verkehrsgünstig gelegene Mobilstationen bieten Pkw-Parkplätze
- Schnelle und dichtgetaktete **Busangebote** ermöglichen den Umstieg auf den Busverkehr

siehe Maßnahmen C2



Entwicklung der Kernstadt

Mobil in der Kernstadt

- Verkehrsgünstig gelegene **Mobilstationen** bieten Pkw-Parkplätze
- Schnelle und dichtgetaktete **Busangebote** ermöglichen den Umstieg auf den Busverkehr
- Breite und sichere **Radwege** ermöglichen die schnelle Fahrt mit dem Rad zum Zielort
- Attraktive **Freizeitwege** ermöglichen einen entspannten Weg zum Zielort



Entwicklung der Kernstadt

Mobil in der Kernstadt

Umstiegspunkte

- ● Farbsymbolik: Weiterentwicklung Bestandshaltestelle / Neueinrichtung Mobilstation
- ● Mobilstationen mit großer Bedeutung beim Umstieg von Pkw auf den Bus-, Bahn- oder Radverkehr (teils auch Fußverkehr)

ÖPNV-Angebot

- — Bahnverbindungen (Bestand/geplant/Rückbau)
- — Überörtliche & gesamtstädtische Busverbindungen
- - - - Örtliche Busverbindungen

Radverkehrsnetz

- — Überörtliche Verbindung
- — Gesamtstädtische Verbindungen
- - - - Örtliche Verbindungen
- — Freizeitweg/bereich: hochwertige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr



Entwicklung der Kernstadt

Verbesserte Anbindung im Radverkehr

Beispiel: Verbindung Innenstadt-Elsen-Sande (s. B 1.1)



Radfahrstreifen Bocholt

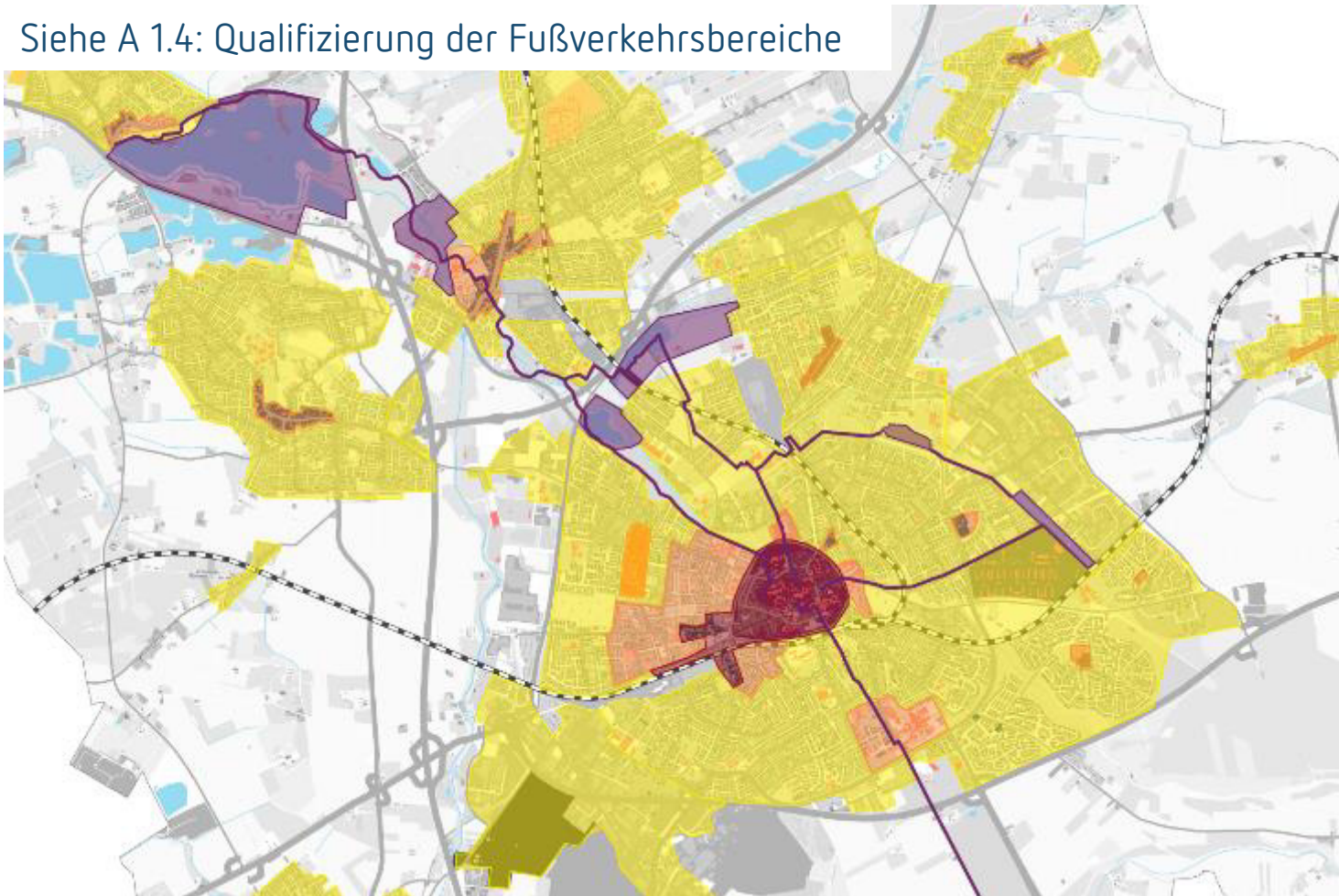


Fahrradstraße Bremen

Entwicklung der Kernstadt

Optimierung im Fußverkehr

Siehe A 1.4: Qualifizierung der Fußverkehrsbereiche



Ansätze zur Aufwertung der Kernstadt

Ausgangslage

- Innenstadt: Aushängeschild der Stadt
- Zentrale Wohnstandorte
- Sehr hohe Flächennutzungskonflikte zwischen Verkehrsarten & umliegenden Nutzungen

Zielvorstellung und Leitprinzipien

- Attraktive Bewegungs- & Verweilräume
- Bevorzugung Fuß- und Radverkehr
- Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV
- Kfz-Verkehr als Gast: möglichst nur Quell-/Zielverkehre mit Erschließungsfunktion

Push- & Pullstrategie

Zuwegung zur Innenstadt für den Umweltverbund verbessern

- Bewohner:innen
- Einpendler:innen



Aufwertung Innenstadt

Umwandlung Kfz- Flächen

- Gestaltung von Aufenthaltsflächen und Begrünung

Langfristige Perspektive für den Inneren Ring

- Weitergehende Umbaumaßnahmen des Inneren Rings können zur Aufwertung des Zentrums beitragen und Qualitätssteigerungen des Umweltverbunds bewirken
- Dazu sind jedoch deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Wall erforderlich
 - Ergeben sich durch den Ausbau des Umweltverbunds (insbesondere Handlungsfelder A-C),
 - für eine weitere Reduzierung des Kfz-Verkehrs sind entsprechende Push-Maßnahmen erforderlich (wie Parkraumbewirtschaftung)
- Entsprechende Konzepte zur Weiterentwicklung des Inneren Rings sind daher voraussichtlich erst ab 2030 zu entwickeln
- Perspektiven, die auf eine deutliche Reduktion Kfz-Verkehrs angewiesen sind (und zu einer solchen beitragen), werden im Folgenden aufgezeigt

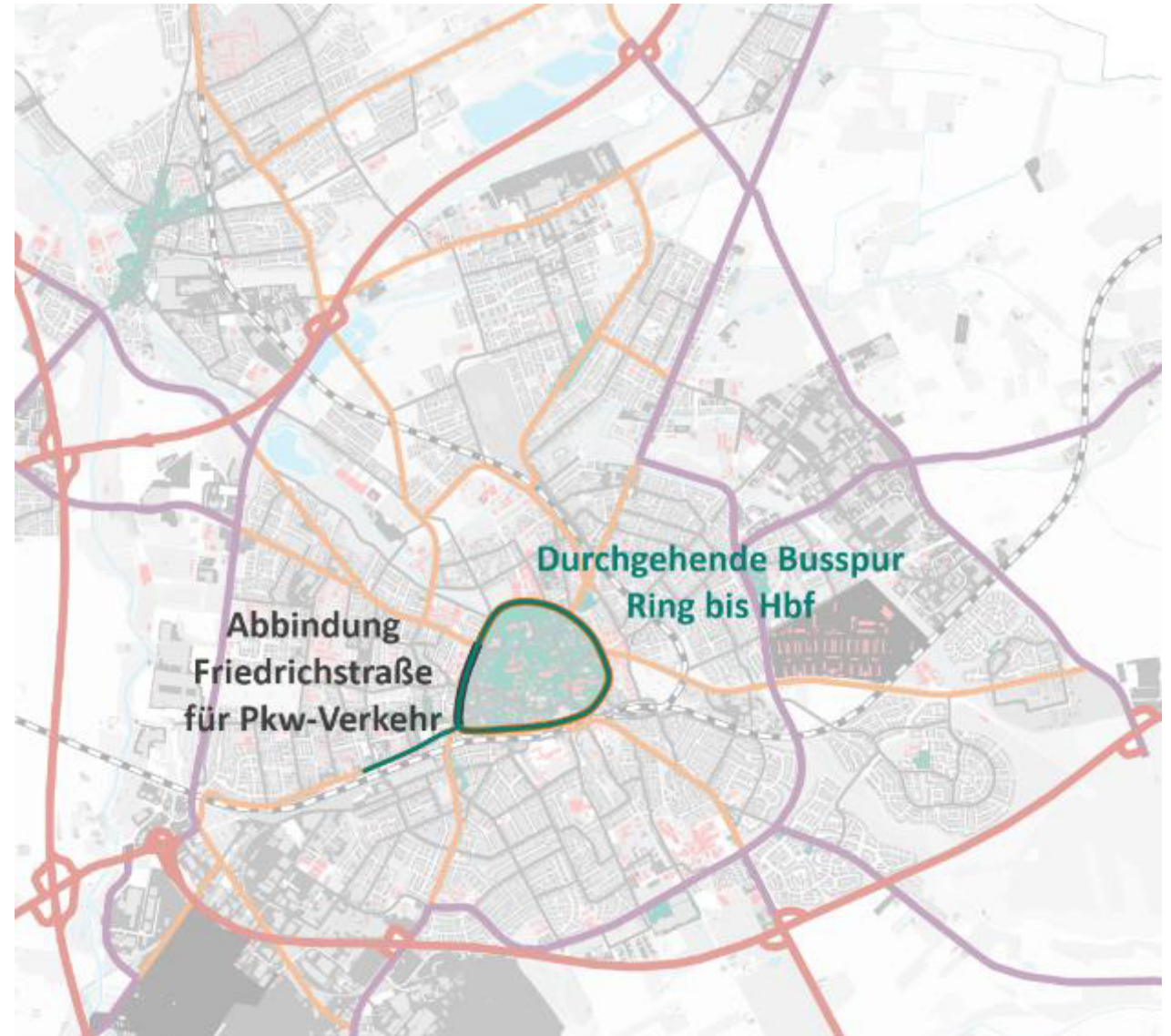
Perspektive Innerer Ring V1

Ziele

- Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Beschleunigung für Busverkehr

Mögliche Ansätze

- Einrichtung Busspuren
- Einrichtung breite Radfahrstreifen
- Begrünter Mittelstreifen zur Querung für den Fußverkehr (Dunkelampeln ermöglichen sichere Querung für vorsichtigeren Fußgänger)
- Abbindung für den PKW-Verkehr (ggf. für Berechtigte (Anwohner:innen, Rettungsdienste, usw.) Nutzung der Busspur frei, über digitale Zugangsberechtigung)
- Umbau Knotenpunkte Neuhäuser Tor, Westerntor



Langfristige Perspektive für den Inneren Ring

- Die dargestellten Ansätze sind ab ca. 2030 detaillierter auf ihre Machbarkeit und Vor- und Nachteile hin zu untersuchen:
 - Erschließung der Parkieranlagen
 - Abschätzung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Kernstadt mit dem Verkehrsmodell
 - Verkehrsführung und Querschnitte
- Aufgrund der unklaren Entwicklungen bis 2030 ist Flexibilität erforderlich. Ggf. sollten daher auch weitere Optionen zur Weiterentwicklung des Inneren Rings entwickelt werden.

G. Umwelt- und Klimaschutz

- **Maßnahmen zur Klimaanpassung**
 - Verwendung heller Oberflächenmaterialien
 - Reflektion von Sonnenstrahlen und dadurch Entgegenwirkung der Aufheizung von Oberflächen und der Stadtluft
 - Verschattung von Straßen, Wegen und Plätzen
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität und
 - Potenziale für Entsiegelungen ergreifen
 - Prüfung von Möglichkeiten den Versiegelungsgrad zu verringern; v.a. bei Neu- und Umbauten aber auch im Bestand



Übersicht

- Ausbau der Ladeinfrastruktur
- Ausweitung der Straßenraumbegrünung
- ★ Verkehrliche Entlastung der Kernstadt
- ★ Interkommunale Zusammenarbeit zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf den Umweltverbund

