



Paderborn

# Integriertes Mobilitätskonzept

## Endbericht

Dortmund / Paderborn 2023

---

## Impressum



Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Gutenbergstraße 34  
44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)  
Johannes Helmer, M. Sc.  
Christian Schipplück, M. Sc.  
Bjarne Flormann, cand. Raumplanung

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

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

## Inhaltsverzeichnis

---

<b>Inhaltsverzeichnis</b>	<b>3</b>	A. Fußverkehr & Barrierefreiheit	50
<b>Abbildungsverzeichnis</b>	<b>4</b>	B. Radverkehr & Mikromobilität	59
<b>Abkürzungsverzeichnis</b>	<b>5</b>	C. ÖPNV & Intermodalität	67
<b>1 Einleitung</b>	<b>6</b>	D. MIV & Wirtschaftsverkehr	80
<b>2 Ziele des Integrierten Mobilitätskonzepts</b>	<b>9</b>	E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	95
<b>3 Grundsätze der Mobilitätsplanung in Paderborn</b>	<b>12</b>	F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	103
A. Fußverkehr & Barrierefreiheit	13	G. Umwelt & Klimaschutz	117
B. Radverkehr & Mikromobilität	18	<b>5 Integriertes Handlungskonzept</b>	<b>123</b>
C. ÖPNV & Intermodalität	23	<b>6 Evaluationskonzept</b>	<b>128</b>
D. MIV & Wirtschaftsverkehr	30	6.1 Kernelemente des Evaluationskonzepts	129
E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	36	6.2 Detailevaluation von Projekten	133
F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	42	<b>7 Zusammenfassung &amp; Ausblick</b>	<b>134</b>
G. Umwelt & Klimaschutz	44	<b>8 Quellen</b>	<b>136</b>
<b>4 Maßnahmenkonzept</b>	<b>47</b>	<b>9 Anhang</b>	<b>137</b>

# Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: IMOK-Prozess im Überblick .....	7	Abbildung 31: Busspur Osnabrück (Radverkehr frei) .....	75
Abbildung 2: Szenarien im IMOK .....	8	Abbildung 32: Beispiel Mobilstation M, Wuppertal .....	77
Abbildung 3: SMART-Formel für die Auswahl der Zielwerte und Indikatoren .....	10	Abbildung 33: Ausstattungsmerkmale und Verortung von Mobilstationen .....	78
Abbildung 4: Zielkonzept des IMOK .....	11	Abbildung 34: Lkw-Führungsnetz .....	82
Abbildung 5: Handlungsfelder des IMOK .....	12	Abbildung 35: Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt .....	87
Abbildung 6: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit .....	14	Abbildung 36: Parkzonen in Paderborn .....	88
Abbildung 7: Netzbereiche und Ansprüche im Fußverkehr .....	16	Abbildung 37: Bewohnerparkzonen Paderborn .....	90
Abbildung 8: Netzbereiche im Fußverkehr .....	17	Abbildung 38: Carsharing Stellplätze in innerstädtischem Wohnquartier, Dortmund .....	94
Abbildung 9: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Radverkehr & Mikromobilität .....	19	Abbildung 39: Maßnahmenüberblick E1 .....	99
Abbildung 10: Verbindungstypen und Ansprüche im Radverkehr .....	21	Abbildung 40: Kinderbegehung, Singen .....	111
Abbildung 11: Verbindungsfunktionen im Radverkehr .....	22	Abbildung 41: Hinweise zur Durchführung von Erreichbarkeitschecks .....	112
Abbildung 12: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld ÖPNV & Intermodalität .....	24	Abbildung 42: Mögliche Bausteine einer Öffentlichkeitskampagne für das IMOK .....	116
Abbildung 13: Verbindungstypen und Ansprüche im Busverkehr .....	27	Abbildung 43: Übersicht Ansätze zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt .....	121
Abbildung 14: Verbindungsfunktionen im Busverkehr .....	28	Abbildung 44: Integriertes Handlungskonzept .....	124
Abbildung 15: System von Mobilstationen – Kategorien und Ausstattungsmerkmale .....	29	Abbildung 45: Zielwirkung der Maßnahmenfelder (dunkelblau = hoch, hellblau = niedrig bzw. kein) .....	125
Abbildung 16: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld MIV & Wirtschaftsverkehr .....	33	Abbildung 46: Mögliche Indikatoren zum Umsetzungsstand .....	129
Abbildung 17: Verbindungstypen und Ansprüche im Kfz-Perspektivnetz .....	34	Abbildung 47: Mögliche Erhebungsmethodiken / Instrumente – Wirkungsziele .....	131
Abbildung 18: Verbindungsfunktionen im Kfz-Verkehr .....	35		
Abbildung 19: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit .....	39		
Abbildung 20: Verbindungstypen und Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten .....	40		
Abbildung 21: Integrierte Netzkarte .....	41		
Abbildung 22: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit .....	43		
Abbildung 23: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Umwelt & Klimaschutz .....	46		
Abbildung 24: Umsetzung des IMOK (schematische Darstellung) .....	48		
Abbildung 25: Aufbau der Steckbriefe .....	49		
Abbildung 26: wichtige Durchlässe von gesamtstädtischen Barrieren (rot: prioritär zu prüfen) .....	55		
Abbildung 27: niveaugleiche Zufahrt für den Fuß- und Radverkehr, Bocholt .....	58		
Abbildung 28: Gestaltung Fahrradstraße, Göttingen .....	62		
Abbildung 29: Abstellzone E-Scooter, Hamburg .....	64		
Abbildung 30: Maßnahmenübersicht C1 Ausbau des SPNV-Angebots .....	71		



## Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz	min.	mindestens
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub	MIV	Motorisierter Individualverkehr
ALF	Anruf-Linien-Fahrt	nph	Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
B+R	Bike und Ride	NWL	Nahverkehr Westfalen Lippe
bspw.	beispielsweise	o.ä.	oder ähnlich
bzw.	beziehungsweise	ODV	On-Demand-Verkehrs
ca.	circa	ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
d.h.	das heißt	ÖV	Öffentlicher Verkehr
DFI	Dynamische Fahrgastinformation	P+R	Park und Ride
E-...	Elektro-...	Pkw	Personenkraftwagen
EFA	Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (der FGSV)	RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) (der FGSV)
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (der FGSV)	RIN	Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (der FGSV)
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen	s.	siehe
FöRi	Förderrichtlinie	SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ggf.	gegebenenfalls	Str.	Straße
IMOK	Integriertes Mobilitätskonzept der Stadt Paderborn	u.a.	unter anderen
Kfz	Kraftfahrzeug	v.a.	vor allem
km	Kilometer	vgl.	vergleiche
Lkw	Lastkraftwagen	VwV-StVO	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung
LSA	Lichtsignalanlage (Ampel)	z.B.	zum Beispiel
m	Meter	z.T.	zum Teil
max.	maximal		

# 1 Einleitung

Die Stadt Paderborn hat das Integrierte Mobilitätskonzept (IMOK) erstellt, um die strategischen Grundsätze und Leitlinien der zukünftigen Mobilitäts- und Verkehrsplanung für die nächsten 15 Jahre und darüber hinaus festzulegen. Damit werden Lösungsansätze auf aktuelle und zukünftige Problemstellungen in der Stadt – insbesondere zunehmende Verkehrsbelastungen und demographischer Wandel – bereitgestellt, aber auch über die Stadtgrenzen hinausgehende Herausforderungen – wie Klimaschutz, Energiewende, Digitalisierung und Pendlerverkehre – behandelt. Diese Herausforderungen erfordern eine Neuausrichtung, auch im Mobilitätsbereich. Daher sind eine stärkere Vernetzung und Priorisierung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fuß- und Radverkehr sowie öffentliche Verkehrsmittel) sowie eine stärkere Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) vor allem in der Kernstadt wichtige Ansätze des IMOK.

In den vergangenen Jahren ist das IMOK in einem Dialogverfahren mit Politik, Verbänden und Institutionen sowie der Bevölkerung erarbeitet worden. Mit einer dialogorientierten Vorgehensweise sind Vorschläge und Anregungen frühzeitig in den Prozess mit eingeflossen und konnten auf ihre Umsetzbarkeit geprüft werden. Insgesamt wurde für Paderborn so eine ganzheitliche, verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsstrategie für die nächsten Jahre entwickelt. Es wurden verkehrsmittelübergreifend zunächst Ziele und darauf aufbauend Handlungserfordernisse, Projekte und Maßnahmen definiert. Zum anderen wird das IMOK ein umsetzungsorientiertes Handlungskonzept für die Verkehrsplanung in den nächsten Jahren darstellen und als Orientierungsrahmen für die zukünftige Mobilitäts- und Verkehrsplanung dienen. Hierzu wurden Maßnahmenbündel erarbeitet, die unter Abwägung der Dringlichkeit und

der Finanzierbarkeit weiter ausgearbeitet werden müssen und somit eine flexible Umsetzung ermöglichen.

Wie bereits erwähnt, ist das IMOK verkehrsmittelübergreifend und integrativ ausgerichtet. Unter anderem werden Potenziale und Möglichkeiten zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV aufgezeigt. Gleichzeitig werden auch Ansätze zur verträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs in den dicht besiedelten Bereichen, bei Beibehaltung der Erreichbarkeit, dargestellt. Weitere behandelte Themen sind die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel auf einer Strecke (Intermodalität) sowie Aspekte des öffentlichen Raumes, der Straßenraumgestaltung und des Umwelt- und Klimaschutzes. Neben diesen vorrangig baulichen Ansätzen werden insbesondere bei den Themenbereichen Mobilitätsmanagement und Öffentlichkeitsarbeit verkehrsrelevante organisatorische und kommunikative Ansätze empfohlen.

Der vorliegende Bericht stellt die Kernergebnisse des Erarbeitungsprozesses, die Handlungsstrategien und die Maßnahmen zusammen. Damit reiht sich das vorliegende Handlungskonzept in eine Reihe weiterer Berichte zum IMOK ein, die auf der Homepage zu finden sind, und baut auf deren Ergebnissen auf:

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

Zusätzlich hat der breite Beteiligungsprozess die Arbeit und die Ergebnisse des IMOK geprägt. Die Bausteine des Beteiligungsprozesses und der Prozessablauf sind im folgenden Kapitel dargestellt.

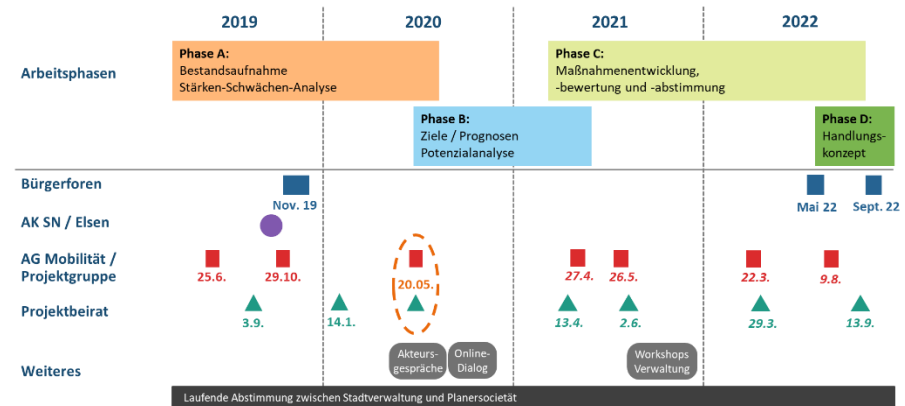
## 1.1 Prozessablauf und Planungsdialog

Die Erarbeitung des IMOK begann 2019 mit der Analyse von Mobilität und Verkehr in Paderborn (und z.T. darüber hinaus) sowie der Auseinandersetzung mit den verschiedenen Themenfeldern. Hierfür wurden u.a. die Stadtstruktur, das Mobilitätsverhalten sowie die Unfalldaten ausgewertet und die Stadt mit dem Fokus auf die einzelnen Verkehrsträger begutachtet (mittels Begehungen und Befahrungen). Die Ergebnisse wurden in den drei Dokumenten der Bestandsanalyse festgehalten: Teil A Grundlagen und Auswertungen, Teil B Analysetexte und Teil C Kartenband.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie den Erkenntnissen aus der Beteiligung wurden gemeinsam mit Projektgruppe und -beirat (siehe dazu auch Erläuterungen rechts) **qualitative und quantitative Ziele** für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in Paderborn definiert. Hierbei half die Betrachtung verschiedener **Szenarien** mit unterschiedlichen Entwicklungspfaden, die Möglichkeiten und Rahmenbedingungen für die Zukunft zu untersuchen (siehe folgendes Kapitel). Aufbauend auf dem Zielkonzept wurden **Grundsätze der Mobilitäts- und Verkehrsplanung** (siehe Kapitel 3) und das **Maßnahmenkonzept** (siehe Kapitel 4) entwickelt, welche zur Zielerreichung beitragen.

Während im Jahr 2019 die Öffentlichkeit in drei Bürgerforen in Elsen, Schloß Neuhaus und der Innenstadt zur aktuellen **Bewertung der bestehenden Mobilitätsangebote** zusammenkam, stand in 2020 angesichts der Corona-Pandemie die digitale Beteiligung im Vordergrund: Im Sommer 2020 konnte die Öffentlichkeit verschiedene **Oberziele** bewerten und konkrete **Anregungen zu Zielwerten und möglichen Maßnahmen** geben.

Abbildung 1: IMOK-Prozess im Überblick



Eigene Darstellung

Zusätzlich hat die Planersocietät in dieser Zeit **Fachgespräche** mit städtischen Akteur:innen und Initiativen durchgeführt. Die Dokumentationen zu den verschiedenen Beteiligungsbausteinen sind auf der Homepage zu finden.

Begleitet wurde der Prozess durch zwei Arbeitskreise:

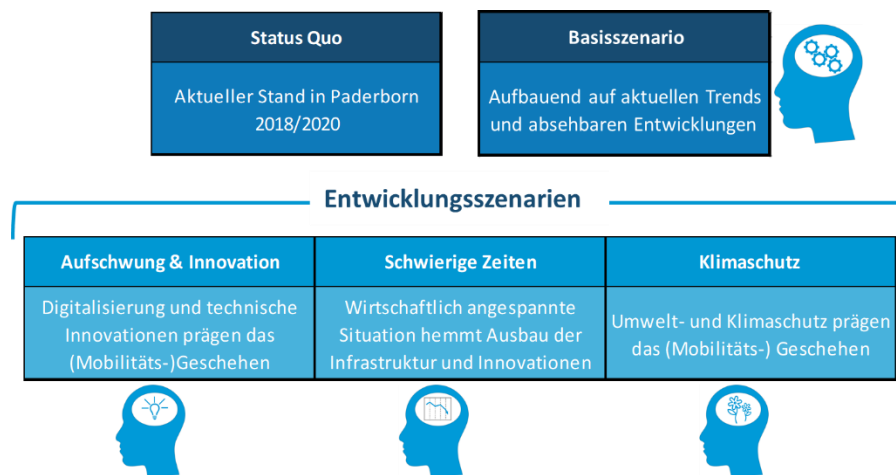
- die Projektgruppe (zunächst AG Mobilität), bestehend aus politischen Vertreter:innen,
- den Projektbeirat, in dem Akteur:innen aus der Stadtgesellschaft Paderborns vertreten waren.

Eine Übersicht der teilnehmenden Institutionen ist in Anhang 9.1 zu finden. In Anhang 9.2 ist die Grafik des IMOK-Prozesses nochmal größer dargestellt.

## 1.2 Szenarien der Verkehrsentwicklung

Das Integrierte Mobilitätskonzept soll die planerischen Leitlinien für die zukünftige Mobilitätsentwicklung in Paderborn darstellen. Dazu sind neben Analysen zur aktuellen Mobilität und der Verkehrsinfrastruktur in Paderborn auch eine Abschätzung der zukünftigen Herausforderungen und Entwicklungen wichtig, um diese bei der Definition von Zielen sowie der Erarbeitung und Umsetzung von Maßnahmen zu berücksichtigen. Während eine exakte Vorhersage der zukünftigen Entwicklungen nicht möglich ist, sind doch einige Trends auf lokaler Ebene (wie bauliche Entwicklungen) oder regionaler und globaler Ebene (wie Digitalisierung und Klimawandel) erkennbar. Um diese ungewissen Entwicklungen zusammenzubringen und daraus mögliche Zukunftsbilder abzuleiten, wurden Szenarien erarbeitet. Aus den verschiedenen Zukunftsbildern lassen sich Anforderungen für das IMOK und im Zusammenspiel mit den definierten Zielen des IMOK Maßnahmen- und Handlungserfordernisse ableiten.

Abbildung 2: Szenarien im IMOK



Eigene Darstellung

Aus der Szenarienbetrachtung ergeben sich trotz unterschiedlicher Entwicklungsperspektiven absehbare, wahrscheinliche Entwicklungsrichtungen. Aus diesen können weitgehend sichere Themenfelder und Handlungsbedarfe abgeleitet werden, die es im Rahmen der Maßnahmenentwicklung und -umsetzung zu berücksichtigen gilt:

- Teilhabe für „Senior:innen“ ermöglichen
- Pendlerströme umweltfreundlich abwickeln
- Lieferverkehre umweltfreundlich abwickeln
- Voraussetzungen für alternative Antriebe schaffen
- Raum für den Umweltverbund schaffen
- Umgang mit unklarer finanzieller Ausstattung der Stadt Paderborn

Diesen Aspekten stehen Themenfeldern gegenüber, die durch eine hohe Unsicherheit und ungewisse Entwicklung gekennzeichnet sind. Ebenso sind es Fragestellungen, die zumindest in Teilen über den Einflussbereich der Stadt hinausgehen und interkommunaler oder nationaler Entscheidungen und Diskussionen bedürfen. Diese Fragestellungen gilt es im Rahmen der Maßnahmenentwicklung, aber auch in weiteren Planungen und Konzepten der Stadt zu berücksichtigen:

- Wie entwickeln sich die Mobilitätsbedürfnisse?
- Welche Funktion nehmen der stationäre Einzelhandel und die Zentren ein?
- Welche Rolle nimmt der Schienengüterverkehr ein?
- Wie schaffen wir Raum für Innovationen?

## 2 Ziele des Integrierten Mobilitätskonzepts

Durch das IMOK werden strategische Weichenstellungen der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Paderborn getroffen. Das Zielkonzept formuliert dabei die angestrebte Entwicklungsrichtung („qualitative Ziele“) und fungiert mittels Umsetzungs- und Wirkungszielen als wichtige Grundlage für die Maßnahmenentwicklung und spätere Evaluation des IMOK („quantitative Ziele“). Das Zielkonzept ist somit als „roter Faden“ für den Erarbeitungs- und Umsetzungsprozess des IMOK angelegt. Es wurde im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen und in den prozessbegleitenden Arbeitskreisen intensiv diskutiert und letztlich am 25.06.2020 („Qualitatives Zielkonzept“) und 02.09.2021 („Quantitatives Zielkonzept“) durch den Rat der Stadt Paderborn beschlossen.

Das in Abbildung 4 dargestellte Zielkonzept ist in drei Ebenen gegliedert: **Oberziele**, die durch jeweils drei **Unterziele** konkretisiert werden, und Zielwerte, die die Messbarkeit der Ziele gewährleisten. Bei den Zielwerten ist zwischen **Wirkungszielen** (regelmäßige Messung einer Zieldimension anhand von zentralen Indikatoren zur Verkehrsveränderung, z.B. Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds) und **Umsetzungszielen** (Realisierung wichtiger Handlungsempfehlungen, z.B. Einrichtung einer Open-data-Plattform bis spätestens 2025) zu unterscheiden.

Eine Grundvoraussetzung für die Zielerreichung sind die vier Vs der Verkehrsplanung:

<p><b>Verkehere vernetzen und Mobilität verbessern</b></p>	<p><b>Verkehere verträglich und sicher abwickeln</b></p>
<p>Durch integrierte Standort- und Verkehrsplanung mit barrierefreien, vernetzten und vielfältigen Mobilitätsangeboten Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit auch ohne Pkw</p> <p>Multimodalität als Grundlage für nachhaltigen Individualverkehr</p>	<p>„Sicherer + leiser + weniger Emissionen“ v.a. Handlungsrahmen des Bundes und der EU</p> <p>Verkehrsräume zu Gunsten der Belange des Umweltverbundes und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität gestalten</p>
<p><b>Verkehere auf den Umweltverbund verlagern</b></p>	<p><b>Verkehrszunahme vermindern</b></p>
<p>Intensive Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs (Angebotsoptimierung und -ausweitung)</p> <p>Neben einer guten Infrastruktur v.a. auch Akzeptanzsteigerung für klimafreundliche Mobilität als maßgebliche Voraussetzung</p>	<p>Verkehrsminimierung durch kurze Wegebeziehungen in der Stadt („Stadt der guten Naherreichbarkeit“)</p> <p>Langfristige Strategie mit raumstrukturellen Ansätzen der kompakten und durchmischten Stadt</p>

Eigene Darstellung



Mit dem IMOK soll eine integrierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zur Förderung einer menschengerechten Stadt unterstützt werden. Insbesondere durch

- ... die prioritäre Ausweisung von Entwicklungsschwerpunkten an bereits gut mit dem Umweltverbund erschlossenen Standorten  
→ *Größere Siedlungserweiterungen finden vorrangig an Standorten im Umfeld von bestehenden SPNV-Haltepunkten und/oder ÖPNV- bzw. SPNV-Achsen statt*
- ... die parallele Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung  
→ *Bei Standortentwicklungen werden von Anfang an Qualitätskriterien und Vorgaben definiert, welche Maßnahmen im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt umzusetzen sind*
- ... eine stärkere innere Verdichtung und Nutzungsmischung  
→ *Fokussierung auf Siedlungslücken, Wiedernutzung brach gefallener Flächen, lokal verträgliche Nachverdichtung, dichte Strukturen bei Siedlungserweiterungen*
- ... die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen zur Schaffung attraktiver Mobilitätsalternativen  
→ *Qualifizierte Mobilitätskonzepte als Teil der Standortentwicklung: Aufzeigen bzw. Vorhalten von am Standort geeigneten Maßnahmen, die ein multimodales Verkehrsverhalten unterstützen (z.B. Einbindung Car-/Bike-sharing, Vergünstigungen für die Nutzung des ÖPNV wie beispielsweise Jobtickets, umfassende Information der Nutzer:innen zu den nachhaltigen Mobilitätsangeboten)*

Zur Erreichung der Ziele des IMOK erfolgt ein stärkeres Ineinandergreifen von Maßnahmen zu Angebotsverbesserungen (Pull-Strategien; z.B. Verbesserung des ÖPNV-Angebots) und Einschränkungen (Push-Strategien; z.B. gezielte Erhöhung der Parkgebühren).

Methodisch sei darauf hingewiesen, dass bei der Auswahl der Zielwerte und Indikatoren („quantitative Ziele“) nach der sog. **SMART-Formel** vorgegangen wurde, die in nachfolgender Abbildung veranschaulicht ist:

Abbildung 3: SMART-Formel für die Auswahl der Zielwerte und Indikatoren

### SMART-Formel:

<b>S</b>	<b>spezifisch</b>	= konkrete / präzise Formulierung
<b>M</b>	<b>messbar</b>	= Quantität / Objektivität / Messbarkeit gegeben
<b>A</b>	<b>akzeptiert</b>	= wissenschaftlich anerkannter Aspekt
<b>R</b>	<b>realistisch</b>	= generelle Erreichbarkeit / keine Utopie
<b>T</b>	<b>terminiert</b>	= konkreter zeitlicher Rahmen / Deadline

Eigene Darstellung

Abbildung 4: Zielkonzept des IMOK

Oberziele	Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Unterziele	Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
	Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitäts-schnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
	Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Zielwerte / Indikatoren	Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
	Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).
					Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.
					Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat		

Eigene Darstellung

### 3 Grundsätze der Mobilitätsplanung in Paderborn

Die Grundsätze der Mobilitäts- und Verkehrsplanung in Paderborn stellen eine konzeptionelle und handlungsleitende Ebene zwischen den Zielen und den Maßnahmenansätzen des IMOK dar. Für die anvisierte Mobilitätswende ist eine Anpassung der Verkehrsinfrastruktur Paderborns erforderlich. Dafür wurden die fachlichen Grundlagen für die zukünftige Verkehrsplanung (und Stadtentwicklung) in Form der Grundsätze je Verkehrsart und für die Querschnittshandlungsfelder erarbeitet (siehe Abbildung 5): insbesondere wurden je Verkehrsart vier Verbindungstypen entwickelt, die die jeweiligen Anforderungen an die Gestaltung der Straßen und Wege sowie der Knotenpunkte beinhalten.

Abbildung 5: Handlungsfelder des IMOK

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

Eigene Darstellung

Damit liefern die Grundsätze Rahmenbedingungen für die bei Straßenumbauten anstehenden Abwägungsprozesse. Sie definieren je Verkehrsart die Ausbaustandards. Insofern bilden die Grundsätze der Verkehrsplanung ergänzend zu den verkehrswissenschaftlichen Regelwerken (z.B. Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA oder Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen – RASt der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen) die fachliche Grundlage für die Verkehrsplanung in Paderborn. Die Grundsätze dienen zur transparenten und einheitlichen Abwägung von Zielkonflikten bei Beachtung der Belange aller Verkehrsteilnehmenden in Planungsprozessen der Verkehrsplanung. Sie ermöglichen eine bessere verkehrsmittelübergreifende Verkehrsplanung und helfen, eine Vereinheitlichung der Planungen und baulichen Umsetzung zu erreichen. Die Grundsätze ermöglichen somit die Verfolgung einer transparenten und langfristigen Verkehrsplanungsstrategie in Paderborn.

## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Das Zufußgehen ist die natürlichste und elementarste Fortbewegungsart des Menschen. Jeder Weg, egal mit welchem Verkehrsmittel, beginnt und endet zu Fuß – sei es der Weg vom/zum Parkplatz, zur Haltestelle oder auch zum Fahrradabstellplatz. Der Anteil des Fußverkehrs lag bei der Modal Split Erhebung 2018 bei 18 %; wird der Modal Split der Binnenwege in den Sozialräumen bzw. Stadtteilen betrachtet, liegt der Anteil mit 37 % am höchsten von allen Verkehrsmitteln. Dies zeigt, dass vor allem auf kurzen Entfernungen (bis zu 2 km) die eigenen Füße für die Alltagsmobilität von großer Bedeutung sind.

Hinzu kommt, dass das Zufußgehen gesund ist, die selbstständige Mobilität vor allem für Gruppen wie z. B. Kinder, Ältere und Mobilitätsbeeinträchtigte sichert sowie vor dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung eine immer wichtigere Rolle einnimmt. Zudem ist das Zufußgehen kostenlos und verursacht weder Schadstoffe noch Lärm; zu Fuß Gehende benötigen außerdem den geringsten spezifischen Flächenbedarf von allen Verkehrsteilnehmenden. Eine Kommune lebt auch von guten Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten. Zu Fuß Gehende tragen zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schaffen Standortvorteile für Handel, Dienstleistung und Tourismus.

Zu bedenken sind die unterschiedlichen Fußverkehrsgruppen (z.B. Kinder/Jugendliche/Menschen im Rentenalter, körperlich beeinträchtigte Personen, Spaziergänger:innen/Sportler:innen), die unterschiedliche objektive und subjektive Anforderungen an den Raum stellen. Allgemeingültige Vorgaben und Grundsätze für den Fußverkehr sind in den technischen Regelwerken festgehalten (z.B. EFA und RASt).

Mobilität ist nicht nur ein Bedürfnis, sondern auch Grundvoraussetzung für eine umfassende Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und Daseinsvorsorge

in der Stadt Paderborn und darüber hinaus. Mobilität ist notwendig zur Inklusion und muss dementsprechend für alle Einwohner:innen, Pendelnde und Besuchende zugänglich sein. Darüber hinaus drückt Mobilität auch Lebensstil aus, sowohl im Alltag als auch touristisch.

Mobilität ist nicht für alle komfortabel und barrierefrei. Es wird davon ausgegangen, dass für ca. 10 % der Bevölkerung eine barrierefreie Infrastruktur Grundvoraussetzung für die persönliche Mobilität ist und weitere 30 % der Bevölkerung auf eine gute Zugänglichkeit (möglichst barrierefrei) der Verkehrsinfrastruktur angewiesen sind. Vor allem der demografische Wandel aber auch temporäre körperliche Einschränkungen führen dazu, dass insgesamt ca. 40 % der Bevölkerung unmittelbar Barrierefreiheit benötigen.

Wege, Kreuzungen und Querungen sind entsprechend der verschiedenen Bedürfnisse und Einschränkungen (z.B. mobilitätseingeschränkt, seh-/hörgeschädigt) zu planen. Dabei ist, um möglichst vielen Personen mit Behinderung die Mobilität zu ermöglichen, das Zwei- bzw. Mehr-Sinne-Prinzip anzuwenden. Das heißt, es werden bei der Gestaltung immer mindestens zwei Sinne angesprochen (optisch, akustisch, taktil).

Für die barrierefreie Fortbewegung sind auch Informationsangebote von essenzieller Bedeutung. Darunter fallen z.B. die Verfügbarkeit von Informationen zu Wegeverbindungen oder Fahrtenangeboten, die mit verschiedenen Sinnen aufgenommen werden können (z. B. durch erhabene Profilschrift, Brailleschrift und akustische Informationen an wichtigen Orten/Haltestellen). Auch die möglichst barrierefreie Nutzbarkeit der Fahrzeuge und Haltepunkte des Bus- und Bahnverkehrs ist ein wichtiger Baustein der Barrierefreiheit und im Personenbeförderungsgesetz verankert. Zur Berücksichtigung der Belange von mobilitätseingeschränkten Personen bietet es sich an, deren Vertreter:innen konsequent in die Planungsprozesse einzubeziehen (siehe auch Zielkonzept).

Abbildung 6: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Fußverkehr & Barrierefreiheit

Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.  Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.  Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025				Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.
Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld		Oberziele		Unterziele		Zielwerte / Indikatoren

Eigene Darstellung



## Grundsätze des Fußverkehrs & Barrierefreiheit

In Abbildung 6 ist das Zielkonzept des IMOK dargestellt; hervorgehoben sind die Zielwerte, die eine deutliche Entwicklungsrichtung für den Fußverkehr und die Barrierefreiheit und Maßnahmen in diesem Handlungsfeld enthalten. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen und der geltenden gesetzlichen Grundlagen auf Landes- / Bundesebene wurden die folgenden Grundsätze der Mobilitätsentwicklung für dieses Handlungsfeld festgelegt:

### Fußverkehrsbereiche

- Zur Erreichung der Ziele des IMOK sind Umgestaltungen von Straßenzügen und Kreuzungen (wie Flächenumverteilungen, Anpassung von Vorfahrtsregelungen oder LSA-Programmen) zu Gunsten des Umweltverbunds notwendig. Von diesen Änderungen ist der Fußverkehr, welcher an nahezu allen Verkehrsachsen stattfindet, betroffen und gleichberechtigt zu berücksichtigen. Um die Belange des Fußverkehrs auf gesamtstädtischer Ebene darzustellen, wurde das Stadtgebiet in vier Fußverkehrsbereiche eingeteilt.
- Die Fußverkehrsbereiche sind in Abbildung 7 dargestellt und enthalten je nach Netzbereich Ansprüche an die Gestaltung der Wege und Knotenpunkte. Die Verteilung im Paderborner Stadtgebiet ist in Abbildung 8 dargestellt.
- Die Ansprüche sind bei der Umgestaltung von Straßenzügen mit den Ansprüchen anderer Verkehrsarten und der umliegenden Nutzungen abzuwägen (siehe E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit S.95).

## Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren

- Bahntrassen, übergeordnete Straßen und Gewässer können bei unzureichenden Querungsmöglichkeiten zu Barrieren im Stadtgebiet werden. Gerade für zu Fuß Gehende und Radfahrende ergeben sich dadurch Umwege, die bei diesen umwegesensiblen Verkehrsarten, dazu führen können, dass Wege nicht zu Fuß oder per Rad zurückgelegt werden.
- Zur Aktivierung der Potenziale und weiteren Förderung des Fuß- und Radverkehrs sind daher an gesamtstädtischen Barrieren Verbesserungsmaßnahmen an bestehenden Querungsmöglichkeiten oder die Neueinrichtung von Querungsmöglichkeiten zu prüfen.

### Abbau von AngstFreiräumen

- Die meist subjektive Einschätzung von Räumen mit Sicherheitsdefiziten soll durch die Einrichtung eines Online-Melders zur Abfrage und Erfassung ermittelt werden. Potenziale werden bei der Verknüpfung mit dem städtischen Geoportal bzw. Mängelmelder RADar gesehen.
- Zur Verbesserung soll ein systematisierter Maßnahmenkoffer zum Abbau der Defizite entwickelt werden. Themen für diesen sind u.a.: Beleuchtung, Einsehbarkeit, Grünschnitt, Sauberkeit.

### Nutzung niveaugleicher Zufahrten im Neubau

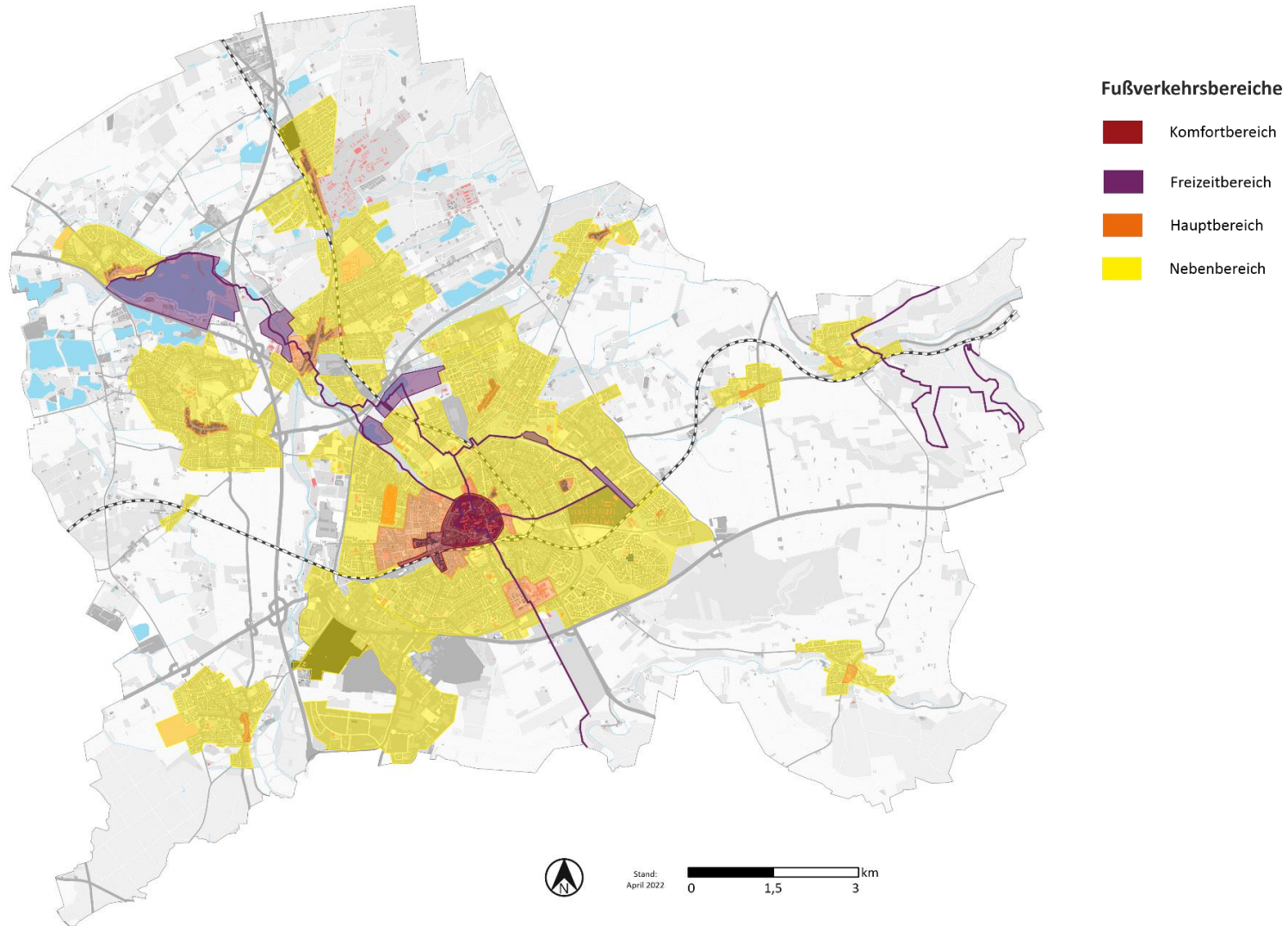
Bei Straßenneubauten sollen die Zufahrten niveaugleich für den Fuß- und Radverkehr gebaut werden. So kann der Vorrang verdeutlicht und eine sowohl sichere als auch eindeutig erkennbare Infrastruktur geschaffen werden.

Abbildung 7: Netzbereiche und Ansprüche im Fußverkehr

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

Eigene Darstellung, in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV RIN 2008) und Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (FGSV RAST 2006)

Abbildung 8: Netzbereiche im Fußverkehr



Eigene Darstellung

## B. Radverkehr & Mikromobilität

Radfahren liegt nicht nur im Trend, sondern ist auch ein wichtiger Faktor zur Realisierung der Zukunftsansprüche der Mobilität. Es ist eine emissionsfreie, preiswerte und zugleich auch schnelle Fortbewegungsart. Radfahren ist zugleich gesund und trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensqualität in der Stadt bei. Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split 2018 liegt bei rund einem Viertel (23 %). Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten (z. B. Pedelecs/E-Bikes auch für Langstrecken und Pendler, Lastenfahräder etc.) stellt der Radverkehr im städtischen Umfeld auch im Alltagsverkehr eine komfortable und klimaneutrale Alternative zum Kfz-Verkehr dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen.

Der Gestaltung der Radinfrastruktur liegen neben der Straßenverkehrsordnung (StVO) und deren Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO) vor allem die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) der FGSV zu Grunde. In diesem im Jahr 2010 veröffentlichten Grundlagenwerk werden auf Basis aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse Empfehlungen für die Gestaltung einer sicheren Infrastruktur gegeben, die ein sicheres, komfortables und zügiges Vorankommen für den Radverkehr gewährleisten soll. Die ERA sind nicht mit einer gesetzlichen Verordnung gleichzusetzen, in der VwV-StVO wird jedoch ausdrücklich auf deren Berücksichtigung hingewiesen (VwV-StVO zu § 2, Abs. 4 Satz 2, 5). Vor Gericht gelten die Regelwerke der FGSV als anerkannte Regeln der Technik bzw. als Stand der Technik.

Aussagen zu den Standards der Radwege in Paderborn sind schon in den Grundsätzen des Radverkehrs festgehalten, welche im Januar 2020 als Grundlage für Radverkehrsplanungen vom Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt beschlossen wurden. In ihnen werden Aussagen zu Breiten von Radverkehrsanlagen, Führungsformen, Benutzungspflichten und Knotenpunkten getroffen, welche z.T. über die Vorgaben der ERA (Stand 2020) hinausgehen und ein einheitliches Bild sowie eigene Qualitätsstandards zum Radverkehr in Paderborn sichern sollen.

Radabstellanlagen sind ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsförderung. Das Rad muss in Wohnungsnähe oder an den Zielen sicher, standfest, einsehbar und nach Möglichkeit witterungsgeschützt abstellbar sein. Mit der weiteren Verbreitung von Pedelecs und E-Bikes müssen die Abstellanlagen höheren Sicherheitsansprüchen genügen. Außerdem müssen die Abstellangebote nach Abstelldauer angepasst und gestaffelt werden: für langfristiges Abstellen am Bahnhof oder Arbeitsplatz werden höhere Ansprüche als beim kurzfristigen Abstellen am Supermarkt gefordert.

Abbildung 9: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Radverkehr & Mikromobilität

Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025			Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.

Eigene Darstellung

Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld	Oberziele	Unterziele	Zielwerte / Indikatoren
--	-----------	------------	-------------------------



### Grundsätze des Radverkehrs & Mikromobilität

In Abbildung 9 ist das Zielkonzept des IMOK dargestellt, hervorgehoben sind die Zielwerte, die eine deutliche Entwicklungsrichtung für den Radverkehr und die Mikromobilität und Maßnahmen in diesem Handlungsfeld enthalten. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen und der geltenden gesetzlichen Grundlagen auf Landes- / Bundesebene sowie den Grundsätzen des Radverkehrs der Stadt Paderborn und des Radverkehrskonzeptes des Kreises Paderborn wurden die folgenden Grundsätze der Mobilitätsentwicklung für das Handlungsfeld Radverkehr & Mikromobilität festgelegt:

#### Radverkehr: Verbindungstypen und Ansprüche

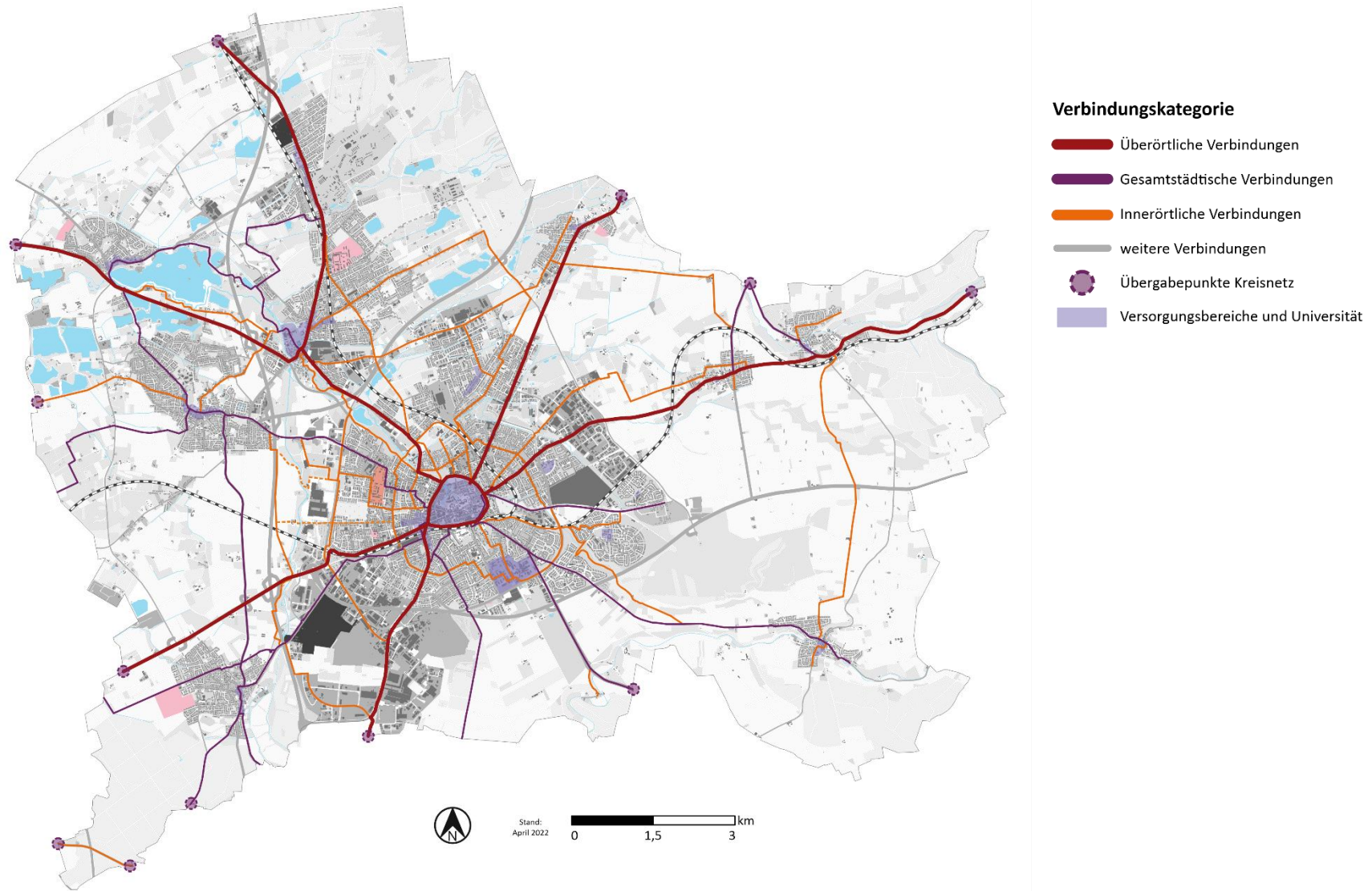
- Zur Erreichung der Ziele des IMOK sind Umgestaltungen von Straßenzügen und Kreuzungen (wie Flächenumverteilungen, Anpassung von Vorfahrtsregelungen oder LSA-Programmen) zu Gunsten des Umweltverbunds notwendig. Von diesen Änderungen ist auch der Radverkehr, welcher an nahezu allen Verkehrsachsen stattfindet, betroffen und gleichberechtigt zu berücksichtigen. Um die Belange des Radverkehrs auf gesamtstädtischer Ebene darzustellen, wurden vier Verbindungstypen entwickelt.
  - In Abbildung 13 ist eine Differenzierung des Straßennetzes hinsichtlich der Verbindungsfunktion im Radverkehr dargestellt. Aus dieser Einordnung leiten sich die in Abbildung 12 definierten Ansprüche und zu prüfenden Ausstattungsmerkmale für die jeweiligen Strecken ab.
- Die Ansprüche des Radverkehrs sind bei der Umgestaltung von Straßenzügen und Knotenpunkten mit den Ansprüchen anderer Verkehrsarten und der umliegenden Nutzungen abzuwägen (siehe E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit S.95).

Abbildung 10: Verbindungstypen und Ansprüche im Radverkehr

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

Eigene Darstellung, in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV RIN 2008) und die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (FGSV ERA 2010)

Abbildung 11: Verbindungsfunktionen im Radverkehr



Eigene Darstellung

## C. ÖPNV & Intermodalität

Ein Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ermöglicht allen Menschen – unabhängig von Alter, Herkunft, Einkommen und Führerscheinbesitz – eine umweltfreundliche Grundmobilität. Der in der Mobilitätserhebung 2018 festgestellte ÖPNV-Anteil am Modal Split von 7 % deutet auf ein großes noch unausgeschöpftes Potenzial hin.

An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass der Großteil der Maßnahmen des Handlungsfelds Gegenstand des ÖPNV-Konzeptes der Stadt Paderborn, welches in den Nahverkehrsplan des Nahverkehrsverbundes Paderborn/Höxter einfließt, sowie der Nahverkehrsplanung der Verkehrsverbände ist. Da es sich beim IMOK um einen strategischen Gesamtplan handelt, der alle Verkehrsarten umfasst, sind die Maßnahmen hier ausgeführt. Eine Prüfung und Umsetzung vieler Maßnahmen ist oder wird Gegenstand der Fortschreibung des ÖPNV-Konzeptes sein. Die Laufzeit des ÖPNV-Konzeptes der Stadt bzw. eines Nahverkehrsplans beträgt ca. 5 Jahre. Das IMOK umfasst mit ca. 15 Jahren eine deutlich längere Laufzeit und enthält daher einige strategische Maßnahmenvorschläge bzw. Prüfaufträge, die über die 5 Jahre eines NVPs hinausgehen.

In vielen deutschen Städten nehmen Aspekte der Verkehrswende und somit alternative Mobilitätsangebote einen wachsenden Stellenwert ein. Viele junge Menschen verhalten sich zunehmend multimodal, sind mal mit dem Fahrrad, mal mit Bus und Bahn oder mal mit dem Carsharing-Fahrzeug unterwegs. In diesem Zusammenhang sind Maßnahmen mit Bezug zum ÖPNV gleichzeitig auch wichtige Ergänzungen zur Stärkung des Umweltverbundes. Dieser vereint die umweltverträglichen Mobilitätsangebote in einem Gesamtangebot als Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Hinzu kommt eine gestiegene Wahlfreiheit im Mobilitätsverhalten (höhere Verkehrsmittelverfügbarkeiten, neue Mobilitätsformen). Die Bus- und Bahnangebote inkl. Takt- und Verbindungsqualität, Tarifen, Marketing und Information müssen daher verstärkt auch auf diese wahlfreien Nutzenden eingehen, indem Nutzungshemmnisse abgebaut werden und das Image des ÖPNV bzw. SPNV generell verbessert wird. Für die Stadt Paderborn als Oberzentrum und Kreisstadt gehört auch die Berücksichtigung regionaler Verkehrsströme und Zusammenhänge in die Betrachtung.

Mit dem Ziel, die ÖPNV-Nutzung in Paderborn deutlich zu steigern, geht somit ein hohes Handlungserfordernis in diesem Themenfeld einher. Dies betrifft insbesondere die Angebotsqualität, den Komfort z.B. in Bezug auf die Haltestellenausstattung und die Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Abbildung 12: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld ÖPNV & Intermodalität

Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025			Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.
				Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat		

Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld    Oberziele    Unterziele    Zielwerte / Indikatoren

Eigene Darstellung



## Grundsätze des ÖPNV & Intermodalität

In Abbildung 12 ist das Zielkonzept des IMOK dargestellt, hervorgehoben sind die Zielwerte, die deutliche Entwicklungsrichtungen für den ÖPNV und die Intermodalität sowie die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld enthalten. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen und der geltenden gesetzlichen Grundlagen auf Landes- / Bundesebene sowie dem Zukunftsnetz des PaderSprinters (Stand: März 2022) und dem ÖPNV-Konzept der Stadt Paderborn (2018) wurden die folgenden Grundsätze der Mobilitätsentwicklung für das Handlungsfeld ÖPNV & Intermodalität festgelegt:

### Busverkehr: Verbindungstypen und Ansprüche

- Zur Erreichung der Ziele des IMOK sind Umgestaltungen von Straßenzügen und Kreuzungen (wie Flächenumverteilungen, Anpassung von Vorfahrtsregelungen oder LSA-Programmen) zu Gunsten des Umweltverbunds notwendig. Von diesen Umgestaltungen ist auch der Busverkehr, insbesondere im Hinblick auf eine attraktive Reisezeit betroffen. Um die Belange des Busverkehrs auf gesamtstädtischer Ebene darzustellen, wurden vier Verbindungstypen mit jeweils eigenen Ansprüchen an die Straßengestaltung entwickelt.  
Der Bahnverkehr wurde an dieser Stelle nicht berücksichtigt, da er weitestgehend unabhängig vom Straßennetz ist und auf separaten Trassen geführt wird.
- In Abbildung 16 ist eine Differenzierung des Straßennetzes hinsichtlich der Verbindungsfunktion im Busverkehr dargestellt. Aus dieser Einordnung leiten sich die in Abbildung 15 definierten Ansprüche für die jeweiligen Strecken ab.

- Die Ansprüche sind bei der Umgestaltung von Straßenzügen mit den Ansprüchen anderer Verkehrsarten und der umliegenden Nutzungen abzuwägen (siehe E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit S.36).

### Beschleunigung des Busverkehrs

- Das Zielkonzept formuliert klare Vorgaben:
  - Alle Stadtteile Paderborns sollen mit der Innenstadt in einem Pkw/Bus-Fahrtzeitverhältnis von max. 1,5 angebunden werden.
  - Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) sollen ÖPNV-Angebote realisiert werden, die im Vergleich zwischen Bus und Pkw ein Fahrtzeitverhältnis von mindestens 1,25 aufweisen (zwischen den jeweiligen Bahnhöfen der Kommunen).

Basierend auf einem Fahrtzeitvergleich (durchgeführt Juni 2021) wurden Verbindungen mit erhöhtem Beschleunigungsbedarf ermittelt und in C 2.7 Weitere Maßnahmen der Busbeschleunigung integriert.

- Auf den Hauptachsen des Busverkehrs findet eine konsequente Umsetzung der Busbeschleunigung statt. Die Beschleunigung kann durch bauliche, verkehrsrechtliche und technische Maßnahmen erreicht werden.
- Zusätzlich sichert das Vorbehaltsnetz wichtige Verbindungen des Busverkehrs, in Form eines Erhalts von Tempo 50-Strecken.

### Aufbau von Mobilstationen

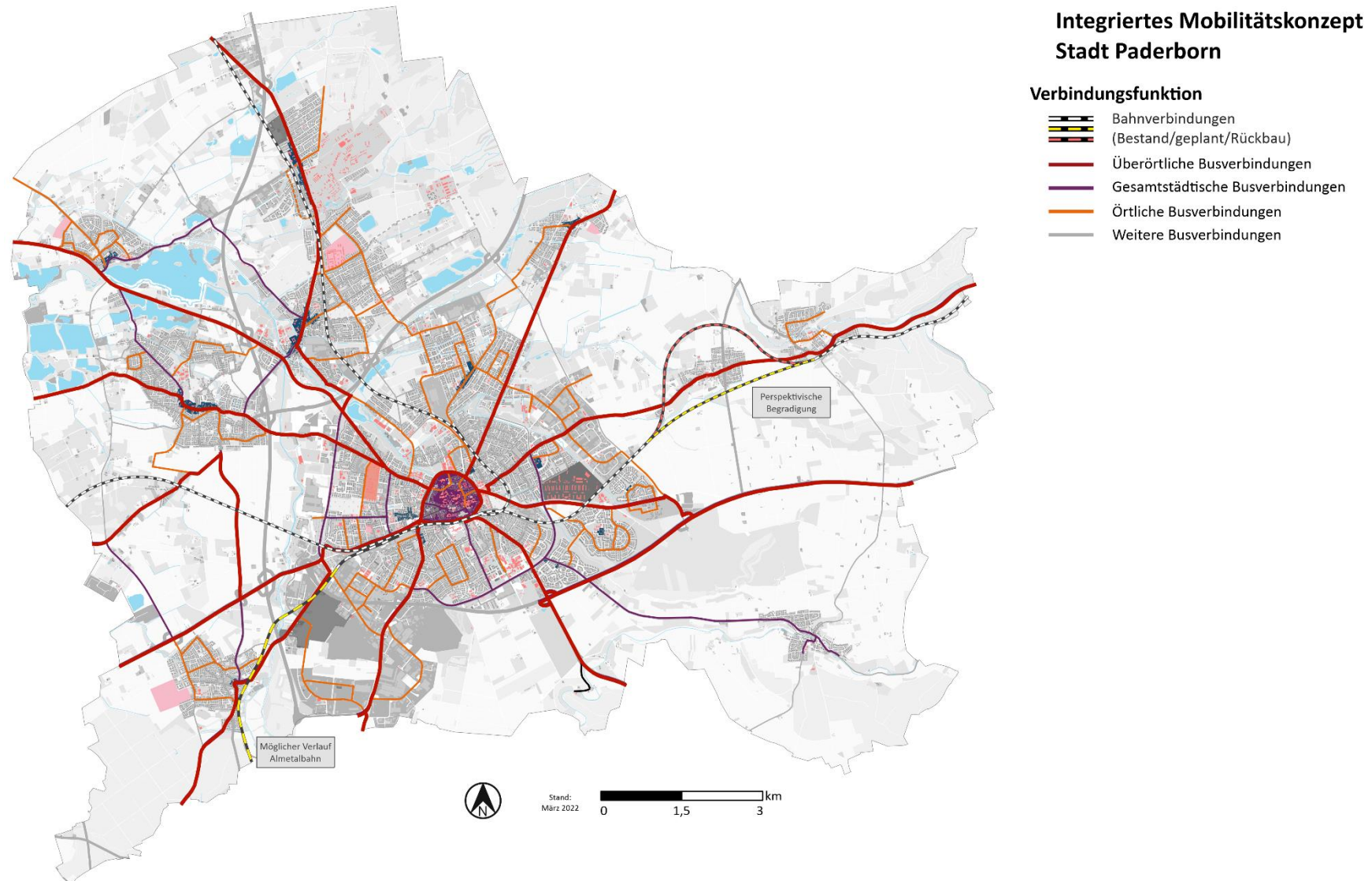
- Zur Attraktivierung des ÖPNVs und der Verbesserung der Voraussetzungen für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsarten auf einem Weg („Intermodalität“) sind die Haltestellen des ÖPNVs zu Mobilstationen weiterzuentwickeln.
- Die Ausstattung der Haltestellen des ÖPNVs erfolgt nach einem flexibel handhabbaren System von Mobilstationen. Dafür wurden vier Haltestellenkategorien entwickelt und mit erforderlichen (sowie optionalen) Ausstattungsmerkmalen hinterlegt (siehe Abbildung 15).
- Eine erste Zuordnung der Paderborner Haltestellen in diese Systematik ist in Maßnahme C 3.1 Aufbau eines Systems von Mobilstationen (S.76) erfolgt.

Abbildung 13: Verbindungstypen und Ansprüche im Busverkehr

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

Eigene Darstellung, in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV RIN 2008) und die Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV EAÖ 2013)

Abbildung 14: Verbindungsfunktionen im Busverkehr



Eigene Darstellung

Abbildung 15: System von 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)	-	-	-	-	-	
<b>Ausstattungsmerkmale je Kategorie:</b> x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich		Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radabstellanlagen (überdacht)	Fahrradverleihstation	öffentliches Fahrradwerkzeugset	E-Scooterleih	Lastenradverleih	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	
		<b>Radverkehr</b>				<b>Motorisierter Verkehr</b>				<b>Weitere Angebote</b>												
		<b>Ausstattungsmerkmale</b>																				

Eigene Darstellung, in Anlehnung an Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements (FöRi-MM)

## D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Der Kfz-Verkehr nimmt in Paderborn eine dominierende Rolle ein. So wurden 2018 53% der Wege mit dem Pkw zurückgelegt und rund 90% der Haushalte verfügen über mindestens ein Auto<sup>1</sup>. Diese Dominanz des Kfz-Verkehrs spiegelt sich auch in der Gestaltung und Nutzung der öffentlichen Räume (dichtes Straßennetz, große Flächenanteile sind dem Kfz-Verkehr vorbehalten) wider; die damit verbundenen Kfz-Verkehre führen zu Umwelt- und Klimabehinträchtigungen (Lärm, Luftschadstoffe) und reduzieren die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums.

Andererseits ist das Auto für viele Personen wichtiger Bestandteil des Alltags: Zahlreiche Personen können sich ein Leben ohne eigenes Auto nicht vorstellen oder sind (partiell auch nur scheinbar) darauf angewiesen. Auch im Wirtschaftsverkehr, gerade beim Gütertransport, bei Handwerkern und Pflegediensten, nimmt der Kfz-Verkehr derzeit eine zentrale Rolle ein. Was sich sowohl in einer erhöhten Verkehrsbelastung als auch steigenden Flächenansprüchen auf den Straßen wie im Seitenraum widerspiegelt.

Vor diesem Hintergrund und den (globalen) Zielen, die Verkehrsemissionen zu senken, ergeben sich zwei grundsätzliche Handlungsansätze im MIV & Wirtschaftsverkehr:

- Verlagerung von Verkehren auf den Umweltverbund (und damit Reduzierung der Kfz-Verkehre): gerade auf kurzen Wegen, zum Einkauf oder zum Arbeitsplatz. Besonders durch die zunehmende Verbreitung von Lastenfahrrädern und die Erprobung alternativer Zustellkonzepte können auch im Wirtschaftsverkehr Verlagerungseffekte erzielt werden.
- Verträglichere und umweltfreundlichere Abwicklung der zukünftigen Kfz-Verkehre: bspw. durch Senkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, Verlagerung der Verkehre auf unsensible Bereiche oder die Förderung alternativer, ressourcensparender Antriebe.  
(vgl. hierzu auch Kapitel 2 mit den „Vs“ der Verkehrsplanung, S.9)

---

<sup>1</sup> Haushaltsbefragung zur Mobilität in Paderborn 2018

## Grundsätze des MIV & Wirtschaftsverkehrs

In Abbildung 16 ist das Zielkonzept des IMOK dargestellt, hervorgehoben sind die Zielwerte, die eine deutliche Entwicklungsrichtung für den MIV & Wirtschaftsverkehr und Maßnahmen in diesem Handlungsfeld enthalten. Vor dem Hintergrund dieser Zielsetzungen und der geltenden gesetzlichen Grundlagen auf Landes-/Bundesebene wurden die folgenden Grundsätze der Mobilitätsentwicklung für das Handlungsfeld MIV & Wirtschaftsverkehr festgelegt:

### Kfz-Perspektivnetz

- Zur Erreichung der Ziele des IMOK sind Flächenumverteilungen zu Gunsten des Umweltverbunds notwendig. Um gleichzeitig die Belange des Kfz-Verkehrs und die schnelle Erreichbarkeit besonders relevanter Zielorte des Kfz-Verkehrs (insbes. Gewerbegebiete) langfristig sicherzustellen, wird ein Kfz-Perspektivnetz zur Weiterentwicklung des Kfz-Strasennetzes empfohlen.
- Das Perspektivnetz basiert auf den in Abbildung 17 dargestellten Verbindungstypen. Das Netz ist in Abbildung 18 dargestellt und enthält die anzustrebende Verbindungsfunktionen je Straßenabschnitt für das Jahr 2035 und definiert Ansprüche, die sich je nach Verbindungsfunktion ergeben.
- Diese Ansprüche sind bei der Umgestaltung von Straßenzügen mit den Ansprüchen anderer Verkehrsarten und der umliegenden Nutzungen abzuwägen (siehe E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit S.36).

### Reduktion des Kfz-Verkehrs am Inneren Ring:

- Reduzierte Kfz-Verkehre am Inneren Ring erhöhen die Luft- und Umweltqualität in der Innenstadt, tragen zur Verflüssigung des Busverkehrs bei und erhöhen den Gestaltungsspielraum für eine verstärkte Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs in der Straßenraumgestaltung.
- Zur Kfz-Reduktion soll der Durchgangsverkehr (d.h. Start & Ziel des Verkehrs liegt außerhalb des Inneren Rings) auf den äußeren Ring verlagert werden.
- Der Innere Ring übernimmt primär Erschließungsfunktion für Anwohner:innen, Besuchende, angrenzende Parkieranlagen, u.ä.
- Der Erreichbarkeit der Innenstadt per Kfz bleibt gewährleistet.

### Optimierung der Parkraumstrategie - Kernstadt

- Kfz-Parken soll auf Großparkplätze, Parkbauten und privaten Raum verlagert werden, freiwerdende Flächen im Straßenraum können zur Aufwertung des öffentlichen Raums genutzt werden.
- In den Wohnquartieren soll das Parken stärker geordnet werden, z.B. durch Ausweitung des Bewohnerparkens oder die Rücknahme des halbseitigen Gehwegparkens. Damit können Verkehrssicherheit sowie die Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten erhöht werden.



### Optimierung der Parkraumstrategie - Innenstadt

- Ziel ist es, den öffentlichen Raum vom ruhenden Kfz-Verkehr zu entlasten und dadurch Verkehrssicherheit, Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualität zu erhöhen. Dazu tragen die folgenden Grundsätze bei:
  - Zahl der Parkplätze soll nicht erhöht werden, stattdessen sukzessiver Abbau der Parkraumkapazitäten im Straßenseitenraum
  - Fokus auf Nutzung der Parkbauten und Großparkplätze
  - Parktarife in Parkbauten und Großparkplätzen sind 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)
- Durch die Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems sollen die Parksuchverkehre reduziert und effizienter abgewickelt werden.
- 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.

### Optimierung der Parkraumstrategie – Wohnquartiere

- Zugunsten der Verkehrssicherheit, Aufenthalts- und Nahmobilitätsqualität soll das Parken verstärkt in den privaten Raum verlagert werden.

- Ordnung des Parkens im öffentlichen Raum: z.B. durch Ausweitung des Bewohnerparkens, Rücknahme von halbseitigen Gehwegparken
- Temporäre Lieferzonen in dicht besiedelten Quartieren (tagsüber Lieferzone, nachts Anwohnerparken) können bei steigenden Problemen durch Lieferverkehre zur schnelleren Zustellung und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen.
- 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.

### Perspektiven zum Lieferverkehr

- Reduzierung der Konflikte zwischen Lieferverkehr und anderen Verkehrsteilnehmenden und Nutzungen; gleichzeitig Steigerung der Verkehrssicherheit, eine umweltverträgliche Abwicklung der Lieferverkehre sowie eine möglichst schnelle und zuverlässige Belieferung.
- Ein umweltfreundliches Lieferungskonzept soll die Lärm- und Schadstoffbelastungen gerade in den Zentren reduzieren.
- Perspektivisch soll von im Stadtgebiet verteilten Mikrodepots die Feinverteilung der Waren umweltfreundlich erfolgen.
- Einrichtung von Liefer- und Ladezonen mindestens in den Zentren, bei Bedarf auch in Wohnquartieren.

Abbildung 16: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld MIV & Wirtschaftsverkehr

Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätsschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)  Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.  Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.  Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
					Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.
<div style="display: flex; justify-content: space-between; align-items: center;"> <span>Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld</span> <span>Oberziele</span> <span>Unterziele</span> <span>Zielwerte / Indikatoren</span> </div>						

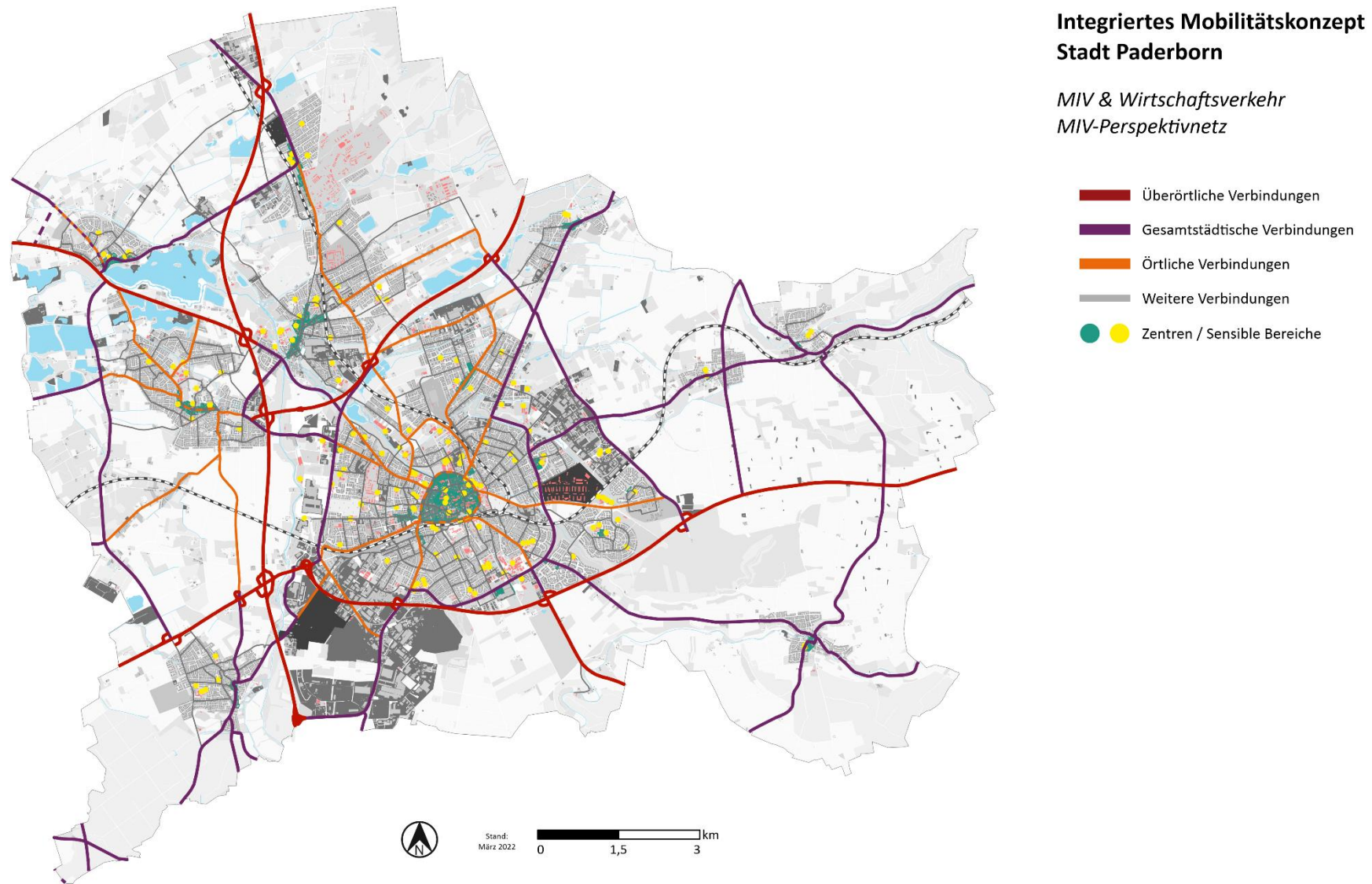
Eigene Darstellung

Abbildung 17: Verbindungstypen und Ansprüche im Kfz-Perspektivnetz

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

Eigene Darstellung, in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (FGSV RIN 2008)

Abbildung 18: Verbindungsfunktionen im Kfz-Verkehr



Eigene Darstellung

## E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Straßenräume sind Hauptbestandteile des öffentlichen Raumes und Lebens einer Stadt. Die Gestaltung der Straßenräume trägt daher entscheidend zu den Qualitäten einer Stadt bei, wobei die Gestaltung je nach umgebender Bebauung und Nutzung variiert: Begrünungselemente, Sitz- und Spielmöglichkeiten, ansprechend gestaltete Fassaden sowie geringe Einflüsse durch fahrende und ruhende Kfz sind allgemein anerkannte Qualitätsmerkmale attraktiver öffentlicher Räume – die sich in unterschiedlicher Intensität auf zentralen Plätzen und Hauptstraßen, aber auch in den Wohnstraßen einer Stadt wiederfinden. Aus einer hohen Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume können letztlich Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus, aber auch Wohnen entstehen.

Neben diesen Einflüssen auf öffentliches Leben, Wirtschaftskraft und Image einer Stadt stellen Straßenräume immer auch Verkehrswege dar und ermöglichen die Mobilität von Menschen und Gütern in der Stadt. Daher müssen die Straßenräume den unterschiedlichen Ansprüchen, die die Verkehrsarten und die umliegenden Nutzungen an den Straßenraum stellen, gerecht werden (siehe Abbildung 20 und Abbildung 21).

Aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit sind dabei selten alle Ansprüche erfüllbar und stattdessen eine Abwägung der unterschiedlichen Belange notwendig. Dabei stellt die Verkehrssicherheit einen sehr wichtigen Belang dar: gut einsehbare Straßenräume ermöglichen gute Sichtbeziehungen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten und tragen so zur Vermeidung von Unfällen bei. Verkehrssichere öffentliche (Straßen-)Räume tragen letztlich wiederum zu einer steigenden Attraktivität der Stadt und der Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) bei.

## Grundsätze der Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Vor dem Hintergrund der beschriebenen konkurrierenden Flächenansprüche und den in Abbildung 19 hervorgehobenen Zielen des IMOK, die eine deutliche Entwicklungsrichtung für die Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit beinhalten, wurden die folgenden Grundsätze entwickelt.

### Prämissen der Straßenraumgestaltung

- In der FGSV von 2006 gibt es hierzu ein Leitbild der städtebaulichen Bemessung, an der es sich zu orientieren gilt.<sup>2</sup>  
Bei der Gestaltung von Straßenräumen sind als konzeptionelle Grundlagen die folgenden Fragestellungen zu berücksichtigen:
  - Welche Flächenbedarfe und weiteren Ansprüche ergeben sich aus den umliegenden Nutzungen?  
Bspw. steht in den Zentren die Schaffung attraktiver Bewegungs- und Verweilräume, in den Gewerbegebieten eher die schnelle und verträgliche Erreichbarkeit im Vordergrund.
  - Welche verkehrliche Bedeutung hat der Straßenzug für die einzelnen Verkehrsarten?  
Die Bedeutung der Straßenzüge wurde für die einzelnen Ansprüche (Fuß, Rad, KFZ, ÖPNV) herausgearbeitet und mündete in der integrierten Netzkarte (siehe Abbildung 21)

- Welche Flächenbedarfe und sonstigen Anforderungen gehen mit den Ansprüchen einher?  
Die unterschiedlichen Ansprüche der Verbindungstypen sind in Abbildung 20 dargestellt.

### Prämissen der Knotenpunktgestaltung

- Grundsätzliche Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Knotenpunkten und im LSA-Umlauf (Vermeidung von Anforderungsampeln und Senkung der Wartezeit in der Nahmobilität)
- Anforderungsampeln erkennen den Bedarf frühzeitig und berührungslos
- Barrierefreie Gestaltung: durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen, akustische Signale an LSA-Knoten
- Direkte Wegführung: 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

<sup>2</sup> Leitbild der städtebaulichen Bemessung (nach FGSV 2006): Demnach sind innerörtliche Straßenräume vom Rand aus zu planen mit dem Ziel, ein Verhältnis von 30 % je Seitenraum und 40 % für die befahrbaren Flächen (d.h. insbesondere die Fahrbahn) zu erzielen. Das heißt, dass zunächst

die Ansprüche der Seitenraumverkehre (zu Fuß Gehende, ggf. auch Radfahrende) sowie weitere Seitenraumaktivitäten (bspw. Gastronomie, Begrünung, Kinderspiel) zu berücksichtigen sind.



### Hinweise zum Umgang mit Zielkonflikten

- Zielkonflikte ergeben sich insbesondere aus Anforderungen der Verkehrsarten, bspw. ausreichende Querungszeiten für Senioren und Beschleunigung des Busverkehrs
- Abwägung der Ansprüche der Verkehrsarten und Zielkonflikte vor dem Hintergrund des räumlichen Umfelds (Flächengerechtigkeit) und der umliegenden Nutzungen sowie der Bedeutung der Verkehrsarten bezüglich ihres Netztyps auf dem jeweiligen Straßenabschnitt (siehe Abbildung 20)
- Bei Baustellen ist die sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umleitungen sind bei Baumaßnahmen auf Strecken des Radverkehrsnetzes erforderlich und müssen ausreichend beschildert werden.
- Eine bauliche Abtrennung der Radverkehrsanlage ist an den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen gemäß IMOK-Kategorisierung zu prüfen. Dabei ist eine intensive Abwägung der Interessen aller beteiligten Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Priorisierung aus dem IMOK durchzuführen.

Abbildung 19: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätsschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.  Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.  Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025				Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.

Eigene Darstellung

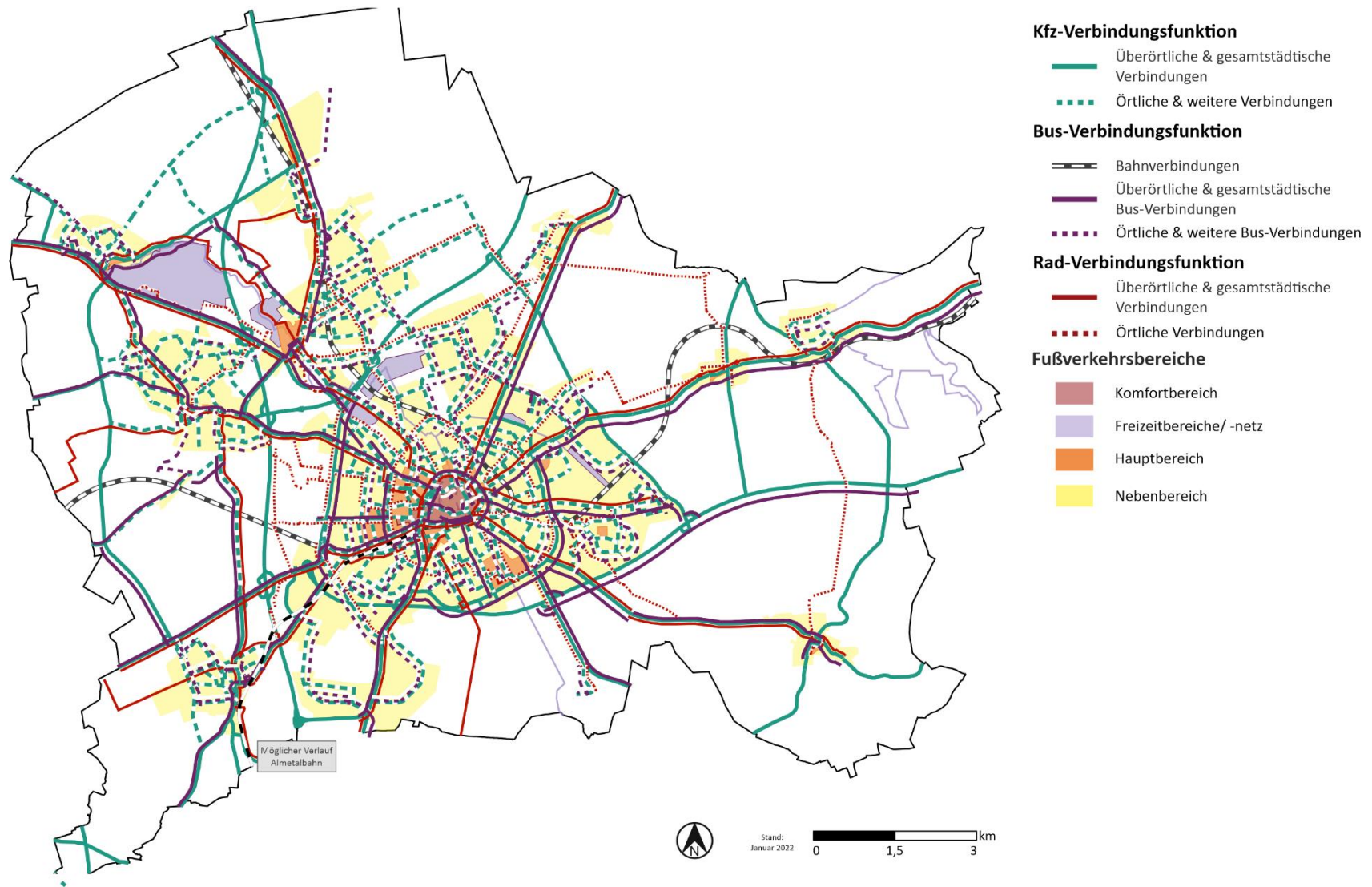
Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld    Oberziele    Unterziele    Zielwerte / Indikatoren

Abbildung 20: Verbindungstypen und Ansprüche der verschiedenen Verkehrsarten

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

Eigene Darstellung

Abbildung 21: Integrierte Netzkarte



Eigene Darstellung

## F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Mobilitätsmanagement ist ein strategischer Ansatz, das Mobilitätsverhalten hin zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds und zur Vermeidung von nicht notwendigen Wegen zu beeinflussen. Dabei stehen im Mobilitätsmanagement koordinierende und organisatorische sowie informierende und beratende Maßnahmen im Vordergrund, womit sich die Maßnahmenfelder dieses Handlungsfeldes stark von den vielfach eher baulich, infrastrukturellen Maßnahmenfeldern der anderen Handlungsfelder unterscheiden.

Ein wichtiges Merkmal des Mobilitätsmanagements ist der stark vernetzende Charakter, der den Austausch und die Einbeziehung verschiedener Akteur:innen des Mobilitätsgeschehens betrifft. Diese Vernetzung zielt auf die Verbesserung von Abläufen (bspw. in der Verwaltung oder in Betrieben) und verstärkte Information und Aktivierung von Akteur:innen (bspw. im schulischen Bereich oder in größeren Betrieben) ab. Je nach Zielstellung und Zielgruppen des Mobilitätsmanagements sind daher unterschiedliche Ansätze erforderlich, die als sich weiterentwickelnde und weiter zu entwickelnde Prozesse zu verstehen sind.

Angebotsverbesserungen und Qualitätssteigerungen im gesamten Mobilitäts- und Verkehrssystem wirken nur dann schnell und erfolgreich, wenn die Veränderungen bei den potenziellen Nutzenden bekannt sind und wahrgenommen werden. Daher müssen durch dauerhafte öffentliche Präsenz von Mobilitätsthemen, bspw. in Form spezifischer Kampagnen- und Öffentlichkeitsarbeit, die Mobilitätsangebote bekannt gemacht werden.

Um ein modernes Mobilitätssystem umsetzen zu können, müssen Vorbehalte und emotionale Barrieren insbesondere gegenüber neuen und auch unkonventionellen Angeboten sowie Veränderungen in der Straßenraumaufteilung abgebaut werden. Dies gilt gerade auch im Zusammenhang mit anstehenden Baumaßnahmen im Straßenraum, die für eine erfolgreiche Mobilitätswende notwendig sind, aber während der Bauzeiten zu Einschränkungen für umliegende Einrichtungen und die Bewohnerschaft führen können.

Letztlich soll die Öffentlichkeitsarbeit dazu beitragen, das Verständnis für die anstehenden Maßnahmen zu erhöhen, möglichst Sympathien zu wecken und im Idealfall eine Identifikation der Anliegenden (und der Öffentlichkeit im Allgemeinen) mit den Veränderungen zu erreichen. Dabei ist zu berücksichtigen, welche Kommunikationsziele verfolgt, welche Zielgruppen angesprochen (bspw. Beschäftigte, Schulkinder) und wie und mit welchen Methoden kommuniziert werden soll (bspw. ernst/lustig, Zeitungsaufmacher/Aktionstage).

In Abbildung 22 ist das Zielkonzept des IMOK dargestellt; hervorgehoben sind die Zielwerte, die eine deutliche Entwicklungsrichtung für das Handlungsfeld und dessen Maßnahmen enthalten.

Abbildung 22: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitäts-schnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025			Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.
				Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat		

Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld

Oberziele

Unterziele

Zielwerte / Indikatoren

Eigene Darstellung



## G. Umwelt & Klimaschutz

Der Sektor Verkehr hat mit einem Anteil von 27% am Endenergieverbrauch einen erheblichen Einfluss auf die Treibhausgas-Emissionen der Stadt Paderborn. Während in den anderen Sektoren der Stadt Paderborn sinkende Emissionen zu erkennen sind, unterliegt der Verkehrssektor einem gegenläufigen Trend mit steigenden Emissionen (Ausnahme: Corona Jahr) (vgl. Klima Aktionsplan Paderborn 2022). Demnach stellt der Verkehrssektor einen besonderen Handlungsschwerpunkt zur weiteren Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastung und damit zum Klimaschutz dar.

Grundlage zur Minderung der Emissionen sind insbesondere sowohl die Emissionsminderungsziele der EU, das Bundes-Klimaschutzgesetz 2021 und Klimaschutz-Sofortprogramm 2012, die regionalen Ziele des Integrierten Klimaschutzkonzepts des Kreises Paderborn als auch Maßnahmen aus dem Klima Aktionsplans Paderborn (KAP) 2022 selbst. Zudem wurde der Wille, die Klimaschutzbemühungen auf kommunaler Ebene zu beschleunigen, durch den Rat der Stadt Paderborn durch zwei richtungsweisende Ratsbeschlüsse bekräftigt:

- die gesamte Stadt Paderborn soll bis zum Jahr 2040 gesamtstädtisch Treibhausgasneutral werden und
- das Unternehmen Stadt (Verwaltung, Eigenbetriebe und städtische Unternehmen) soll bis zum Jahr 2035 kohlenstoffdioxidneutral werden

Verkehrsbedingte Emissionen sind in Form von Schadstoffausstößen nicht nur klimaschädlich, sie mindern zusätzlich deutlich die Lebensqualität der Bevölkerung und können Gesundheitsschäden verursachen. Im Verkehrssektor werden neben Ozon (O<sub>3</sub>), Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) insbesondere die Schadstoffe Feinstaub (PM) sowie Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) erzeugt.

Dabei ist eine gute Luftqualität ein wesentlicher Bestimmungsfaktor für die allgemeine Lebensqualität einer Stadt. Gleichzeitig gilt es die Aufenthaltsqualität gerade in den zentralen Bereichen einer Stadt zu schützen.

Ein weiterer die Umwelt und besonders die Wohn- und Aufenthaltsqualität beeinträchtigender Faktor ist Lärm. Gemäß der Lärmkartierung 2021 ergeben sich Handlungsbedarfe vor allem entlang der übergeordneten Straßenverbindungen sowie den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen (vgl. Lärmaktionsplan der Stufe III 2021).

## Grundsätze des Umwelt- & Klimaschutz

Vor dem Hintergrund der in Abbildung 23 hervorgehobenen Ziele des IMOK, die eine deutliche Entwicklungsrichtung für den Umwelt- und Klimaschutz enthalten, wurden die folgenden Grundsätze entwickelt.

### Ausbau der Ladeinfrastruktur

- Um die E-Mobilität in Paderborn zu stärken, ist die Umsetzung und Fortschreibung des E-Ladeinfrastrukturkonzepts von 2019 anzustreben. Dabei sind unter anderem folgende Punkte zu verfolgen:
  - Kontinuierliche Beobachtung der Auslastung von Ladesäulen
  - Entwicklung von Geschäfts- und Preismodellen
  - Aktualisierung der Infrastruktur-Simulation bei geänderten Modellparametern: Überarbeitung der Grobplanung (Ladebedarf je Stadtgebiet, Verteilung Ladesäulen, Ermittlung der Last der Ortsnetzstationen) sowie der Feinplanung (Ermittlung benötigter Ladesäulen je Parkplatz, Ermittlung der verursachten Last, Wirtschaftlichkeitsanalyse)
- Des Weiteren wird empfohlen eine Leitstelle Elektromobilität aufzubauen, welche zuständig für die weitere Planung, Organisation und Information im Bereich der E-Mobilität ist:
  - Zentraler Anlaufpunkt für Personen und Unternehmen u.a. zu Informationen zu Fördermitteln und Beratung für private Wallboxen und Ladesäulen
  - Konzentration von öffentlicher Ladeinfrastruktur an Haltestellen des (über-)regionalen ÖPNV, großen Parkplätzen, Arbeitsplatzschwerpunkten etc.

### Ausweitung der Straßenraumbegrünung

- Grünstreifen o.ä. im Straßenraum können durch Versickerungsmöglichkeiten von Regenwasser und geringerem Hitzespeicher einen Beitrag zur Klimaresilienz Paderborns beitragen. Dazu sollen Standards der Straßenraumbegrünung festgelegt und diese vor allem bei Umbauten angewandt und mitgedacht werden.
- Eine weitere Möglichkeit zur Schaffung von Grünflächen im Straßenraum ist die Dachbegrünung von Haltestellen. Diese sollen vor allem bei Neubauten bedacht werden oder können im Bestand nachgerüstet werden (v.a. an Orten mit hohem Versiegelungsgrad).

### Verkehrliche Entlastung der Kernstadt

- Die Kernstadt und insbesondere der Innere Ring sollen vom Kfz-Verkehr entlastet werden (siehe auch Grundsätze D. MIV & Wirtschaftsverkehr S.30). Dies ermöglicht Gestaltungsräume die Nahmobilitäts- und Aufenthaltsqualitäten in der Kernstadt zu erhöhen.
- Zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt ist ein Zusammenspiel verschiedener Maßnahmenansätze erforderlich. Durch die verschiedenen Push- (z.B. Parkraumbewirtschaftung, Organisation des Parkens in Wohnquartieren) und Pullmaßnahmen (gerade die Maßnahmen der Handlungsfelder A-C, z.B. Aufwertung von Fuß- und Radverbindungen, Ausweitung des Busangebots) soll perspektivisch die Kfz-Verkehrsbelastung vor allem am Inneren Ring gesenkt werden.
- Vor dem Hintergrund einer reduzierten Kfz-Verkehrsbelastung kann eine Weiterentwicklung des Inneren Rings ins Auge gefasst werden (siehe Maßnahme G 4 Verkehrliche Entlastung der Kernstadt S.119).

Abbildung 23: Zentrale Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld Umwelt & Klimaschutz

Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energiewende im Verkehr fördern
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort	Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten	Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen
Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität	Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung	Umweltschutz: Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen
Weiterentwicklung des ÖPNV zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insb. in der Nahmobilität und im ÖPNV	Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insb. im Umweltverbund	Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung	Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte	Klimaschutz: Kontinuierliche Reduktion der CO <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.  Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.  Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
	Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025				Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.

Eigene Darstellung

Ziele mit großem Bezug zum Handlungsfeld

Oberziele

Unterziele

Zielwerte / Indikatoren

## 4 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept leitet sich aus der Bestandsanalyse und insbesondere aus dem beschlossenen Zielkonzept ab. Die quantitativen Zielwerte und Indikatoren sind entscheidend für die Entwicklung und Intensität der Maßnahmen. Die ebenfalls vom Rat beschlossenen Grundsätze und Strategien des IMOK, welche eine bessere verkehrsmittelübergreifende Planung ermöglichen sollen, bilden den Handlungsleitfaden der Maßnahmen. Sie gliedern die Themenbereiche des Maßnahmenkonzepts und zeigen erste Richtungen auf, um die aufgestellten Ziele zu erreichen.

Für die jeweiligen Handlungsfelder wurden neben den Grundsätzen jeweils Schlüsselprojekte und weitere Maßnahmenvorschläge entwickelt. Die **Schlüsselprojekte** bilden die Grundlage weiterer Maßnahmen und tragen wesentlich zur Erreichung der beschlossenen Ziele und Indikatoren bei. Als Meilensteine in der Umsetzung helfen sie dabei, eine zielgerichtete und planvolle Perspektive zur Erreichung der Ziele zu verfolgen. Die Umsetzung der Schlüsselprojekte weist eine große Bandbreite an unterschiedlichen möglichen Maßnahmen auf.

Die Schlüsselprojekte sind heterogen in ihren Inhalten. Es handelt sich dabei um komplexe Maßnahmenpakete, welche im Zusammenwirken von mehreren Maßnahmen und anderer Schlüsselprojekte ihre (volle) Wirkung entfalten. Andere Schlüsselprojekte beziehen sich auf organisatorische Maßnahmen oder schließen Maßnahmen ein, welche zur Konkretisierung und ggf. baulichen Umsetzung weitere Gutachten, Untersuchungen, Diskussionen, Öffentlichkeitsbeteiligungen und Beschlüsse benötigen.

Die in diesem Kapitel vorgestellten Maßnahmen bilden einen Pool, aus dem in den nächsten Jahren regelmäßig ableit- (und ableist-)bare Maßnahmenpakete beschlossen werden sollen. Dieser Pool ist dabei nicht abschließend und kann in den nächsten Jahren der Umsetzung flexibel erweitert werden. Dabei spielt die Evaluierung der Maßnahmen eine wichtige Rolle (siehe Evaluationskonzept).

Je Handlungsfeld werden im Folgenden die einzelnen Maßnahmen beschrieben. Die textliche Maßnahmenbeschreibung wird teilweise durch Grafiken und/oder Karten konkretisiert.

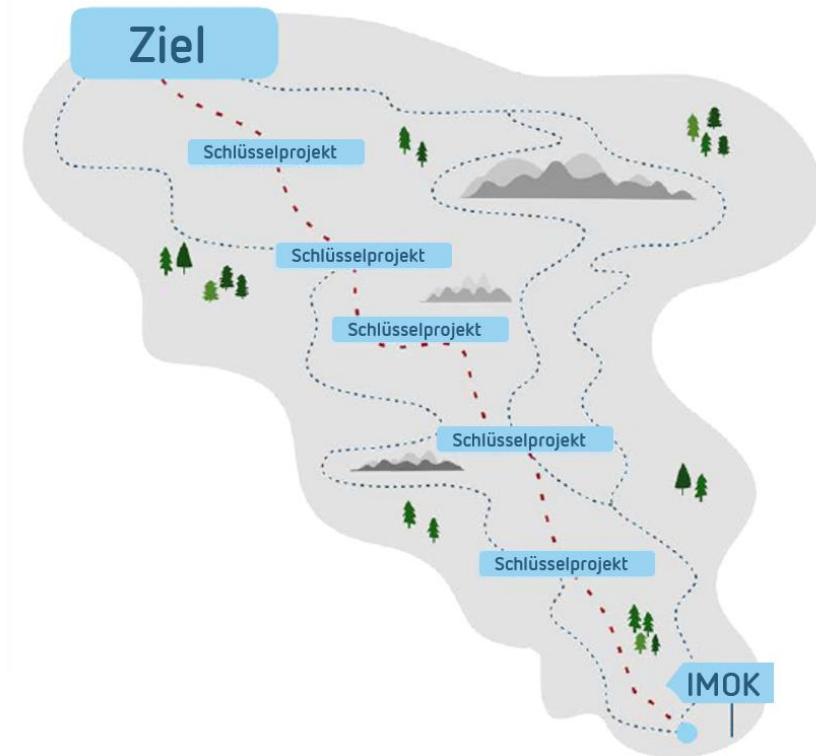
Für die Schlüsselprojekte sind aufgrund ihrer besonderen Rolle und zur besseren Übersicht jeweils **Steckbriefe** erstellt worden, welche mit zusätzlichen Informationen versehen sind. Der Aufbau der Steckbriefe ist in Abbildung 25 exemplarisch dargestellt.

In den Steckbriefen sind folgende Elemente enthalten:

- **Zentrale Bausteine:** Hier werden die zentralen Bausteine zur Umsetzung der Maßnahme bzw. die weiteren Unterpunkte aufgelistet.
- **Zeitraumen:** Es handelt sich um eine grobe Abschätzung des Umsetzungsbeginns. Hierbei wird zwischen kurzfristig (Umsetzung innerhalb der nächsten 1-3 Jahre), mittelfristig (Umsetzung in etwa 3 bis 8 Jahren) und langfristig (Umsetzung voraussichtlich erst in 8+ Jahren) unterschieden. Hinzu kommen Daueraufgaben, die während des gesamten Umsetzungshorizonts des IMOK relevant sind. Der Zeitraum ist hier je Baustein bzw. Unterpunkt angegeben.

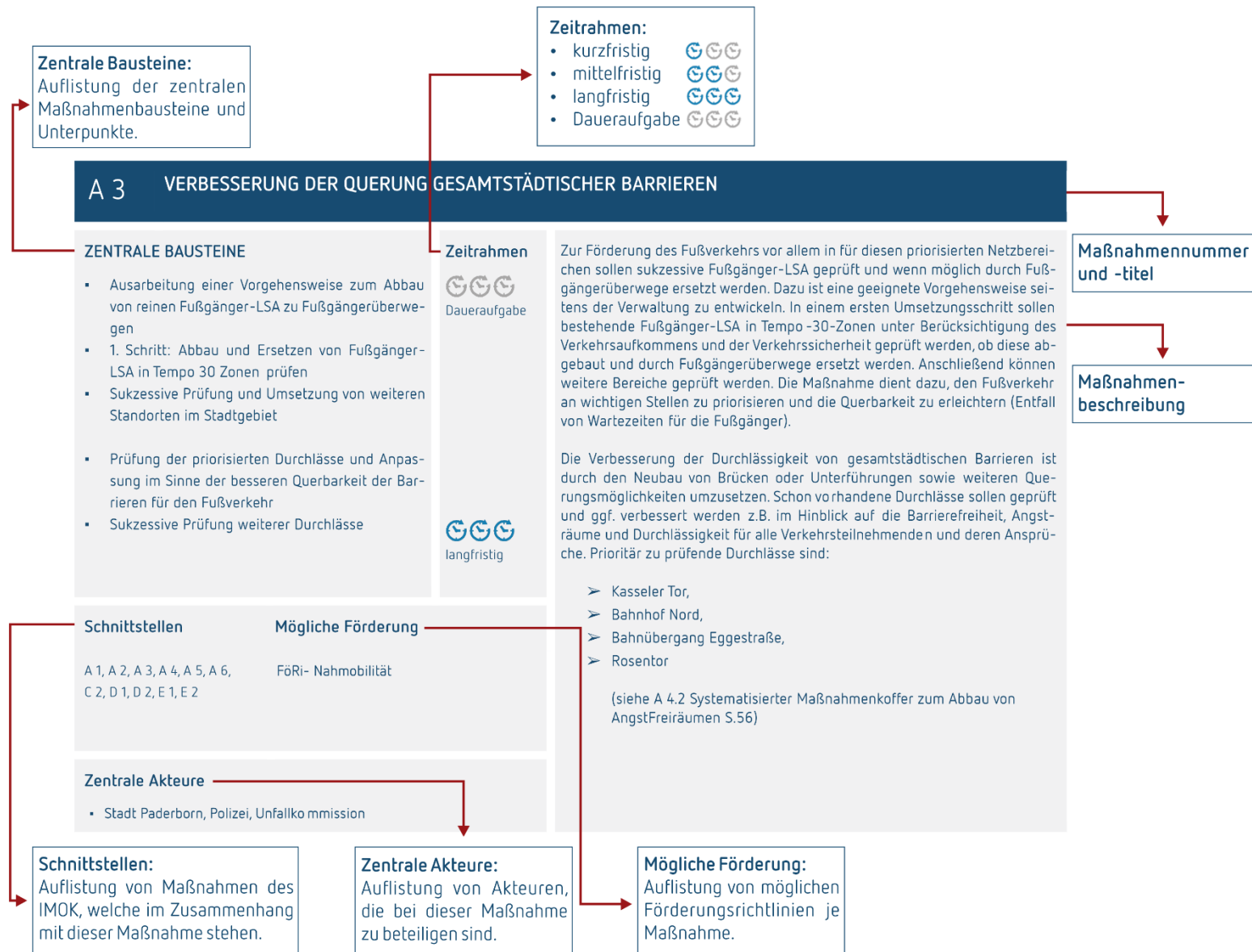
- Schnittstellen: Hier werden die Bezüge zu anderen Maßnahmen aufgezeigt. Dies können beispielsweise Abhängigkeiten sein (z.B. Maßnahmen, die zuerst abgeschlossen bzw. erst nach Abschluss der dargestellten Maßnahme umgesetzt werden können); es kann sich aber auch um korrespondierende Maßnahmen handeln (d.h. beispielsweise ein gleicher Zielbezug).
- Mögliche Förderung: Nennung der Förderrichtlinien, welche für die Maßnahme vom Grundsatz her in Frage kommen. Hierbei wird der Stand von Februar 2022 abgebildet; etwaige Änderungen (Auslaufen von Förderrichtlinien, neue Förderrichtlinien) sind möglich.
- Zentrale Akteure: Die hier aufgelisteten Akteure sind bei der Umsetzung der Maßnahme zu beteiligen. Diese reichen von Trägern öffentlicher Belange, welche für die Durchführung der Maßnahme unerlässlich sind, bis hin zu der Beteiligung der Öffentlichkeit.

Abbildung 24: Umsetzung des IMOK (schematische Darstellung)



Eigene Darstellung

Abbildung 25: Aufbau der Steckbriefe



Eigene Darstellung



## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Nr.	Maßnahmentitel
1.	Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie
1.1.	Personelle und organisatorische Verankerung der Fußverkehrsförderung in der Verwaltung
1.2.	Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems
1.3.	Qualifizierung der Fußverkehrsbereiche
2.	Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten ★
3.	Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren ★
3.1	Abbau von Fußgänger-LSA zu Gunsten von Fußgängerüberwegen
3.2	Verbesserung der Durchlässigkeit von Barrieren
4.	Schaffung von AngstFreiräumen
4.1	Online-Melder zur Abfrage und Erfassung von Räumen mit Mangel und zur Aufnahme von Ideen von Bürger:innen
4.2	Systematisierter Maßnahmenkoffer zum Abbau von AngstFreiräumen
4.3	Budget zum Abbau von AngstFreiräumen
5.	Bearbeitung eines gesamtstädtischen "Nahmobilitätskonzeptes" ★
6.	Leitfaden Barrierefreiheit
7.	Nutzung niveaugleicher Zufahrten im Neubau

★ Schlüsselprojekt

## A 1 Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie

### A 1.1 Personelle und organisatorische Verankerung der Fußverkehrsförderung in der Verwaltung

Mit der zunehmenden Bedeutung des Radverkehrs haben immer mehr kommunalen Radverkehrsbeauftragte in der Verwaltung etabliert, die sich um verschiedene Belange der Radverkehrsförderung kümmern (z.B. Information/Marketing, Planung, Fördergeldakquise etc.). Dem wachsenden Fokus und der konkreten Beachtung des Fußverkehrs als Verkehrsmittel folgend, soll eine entsprechende Zuständigkeit für den Fußverkehr als ‚Fußverkehrsbeauftragte:r‘ geschaffen werden. Diese:r fungiert als zentrale:r Ansprechpartner:in und Vorantreiber:in für den Fußverkehr betreffende Belange. Mögliche Themenfelder können u.a. die Beratung und Unterstützung bei Vorhaben sowie Kommunikation und Marketing für den Fußverkehr sein. Weiter ist eine zusätzliche Stelle mit der Zuständigkeit für die Barrierefreiheit sinnvoll, um auch die Belange dieses Themas zu zentralisieren.

Da es in der Verwaltung der Stadt Paderborn bereits einen Radverkehrsbeauftragten gibt, könnte nach personeller Verankerung des Fußverkehrs die Einrichtung eines Nahmobilitätsbüros bzw. -teams erwogen werden, um die Belange von Fuß- und Radverkehr zusammenzulegen.

## A 1.2 Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems

Nicht nur zur besseren Information für Ortsfremde, sondern auch zur Verbesserung der Barrierefreiheit und der Förderung des Fußverkehrs sollte das Fußwegesystem weiterentwickelt werden. Aktuell sind wichtige Ziele in der Innenstadt sowie im historischen Stadtkern Schloß Neuhaus ausgeschrieben. Dies sollte auf die komplette Kernstadt und perspektivisch auf die äußeren Stadtteile erweitert werden. Neben besserer Orientierung und direkterer Wegeführung können auch im Sinne der Barrierefreiheit ebenerdige Umleitungen (bei z.B. Wegen mit Treppen) ausgewiesen werden. Im Sinne einer einfachen Darstellung sollten u.a. Piktogramme für wichtige Ziele (Toiletten, Bahnhof etc.) genutzt werden. So können auch Fremdsprachige, Analphabeten und geistig eingeschränkte Personen sich besser im öffentlichen Raum zurechtfinden.

## A 1.3 Qualifizierung der Fußverkehrsbereiche

Die weitere Umsetzung von Maßnahmen zur Aufwertung von Fußverkehrsbereichen soll vorangetrieben werden. Das beinhaltet auch kleinere Maßnahmen, wie z.B. die Sanierung von Wegeoberflächen, die Verbreiterung von Wegen und die Asphaltierung wassergebundener Wege.

## A 2 Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten

Querungsstellen, auch abseits der Knotenpunkte, erleichtern Fußgängern das Überqueren der Fahrbahn und tragen damit entscheidend zur Verkehrssicherheit bei. Vor allem für die besonders gefährdeten Gruppen (Kinder, Be- tagte, Mobilitätsbehinderte) sind sie wichtige Bestandteile für sichere, durchgängige und möglichst direkte Wegebeziehungen. Daher soll der Ausbau vorhandener und unzu- reichender Querungsanlagen forciert werden.

**Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebens- räume schaffen**

Steigerung des Anteils des Umwelt- verbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)

## A 3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren

### A 3.1 Abbau von Fußgänger-LSA zu Gunsten von Fuß- gängerüberwegen

Fußgänger-LSA sind meist als Anforderungs-LSA ausgestaltet. Daher ist eine Wartezeit, auch bei ausbleibendem Kfz-Verkehr, gegeben. Vor allem in für den Fußverkehr priorisierten Bereichen sowie im Nebennetz mit geringen Ver- kehrsmengen ist daher ein Ersatz von diesen durch Fußgängerüberwege zu prüfen.

## A 3.2 Verbesserung der Durchlässigkeit von Barrieren

Gesamtstädtische Barrieren stellen deutliche Zäsuren im Stadtgebiet dar; sie sind i.d.R. leicht im Stadtplan ablesbar. Diese Barrieren können natürlichen Ursprungs (z.B. Gewässer) oder auch menschlich gemacht sein (z.B. Bahnstrecken, (Haupt-)Straßen) und sind oftmals nur durch spezielle Bauwerke (Unterführungen, Brücken) zu queren bzw. zu überwinden. Damit stellen sie oftmals ein Hindernis für die Verkehrsträger im Stadtgebiet dar, jedoch besonders für den umwegesensiblen Fußverkehr. Daher ist die Verbesserung der Durchlässigkeit durch Neubau von Brücken oder Unterführungen sowie Verbesserung bestehender Durchlässe zu prüfen.

## A 2 AUSBAU UND EINRICHTUNG VON QUERUNGSMÖGLICHKEITEN

### ZENTRALE BAUSTEINE

- Definition von Standards für Querungsmöglichkeiten
- Normen barrierefreier Querungen als Grundlage, Erstellung Leitfaden Barrierefreiheit
- finanzielles Budget für den Aus- und Umbau ist ggf. aufstockbar
- Prüfung der Querungsbedarfe und Anpassung der Querungsmöglichkeiten an die örtliche Situation

### Zeitraumen



Daueraufgabe

Zur Stärkung des Fußverkehrs sollen vorhandene Querungsmöglichkeiten ausgebaut und neue eingerichtet werden. Dazu sollen zuerst Standards zu Querungsmöglichkeiten definiert werden. Entlang von Hauptstraßen können die Querungsmöglichkeiten als Querungshilfen/Mittelinseln ausgestaltet werden, im Nebennetz auch mit Hilfe von vorgezogenen Seitenräumen/„Gehwegnasen“ sowie Gehwegüberfahrten. Für flächigen Querungsbedarf eignen sich auch (von der Fahrbahn abgesetzte) Mittelstreifen.

Dabei dienen die Normen von barrierefreien Querungen als Grundlage (abgesenkter Bordstein, visuelle/taktile Leitlinie, ggf. akustische Elemente) und können je nach Situation angepasst werden. Die Anforderungen an Querungen sollten auch Teil des Leitfadens Barrierefreiheit sein (siehe A 6 Leitfaden Barrierefreiheit S.58).

Der Einsatzbereich ist stadtweit mit einem Fokus auf wichtige Fußverkehrsbe- reiche und sensible Bereiche. Erste Hinweise zur Umsetzung liefern die Ergeb- nisse der im Rahmen der Bestandsanalyse durchgeführten Straßenraumver- träglichkeitsanalyse (Straßenabschnitte mit als „unzureichend“ bewerteter Querungssituation).

### Schnittstellen

A 1, A 3, A 4, A 5, A 6, D 1, D 2, E 1, E 2

### Mögliche Förderung

FöRi- Nahmobilität

### Zentrale Akteure

- Stadt Paderborn, Polizei

## A 3 VERBESSERUNG DER QUERUNG GESAMTSTÄDTISCHER BARRIEREN

### ZENTRALE BAUSTEINE

- Ausarbeitung einer Vorgehensweise zum Abbau von reinen Fußgänger-LSA zu Fußgängerüberwegen
- 1. Schritt: Abbau und Ersetzen von Fußgänger-LSA in Tempo 30 Zonen prüfen
- Sukzessive Prüfung und Umsetzung von weiteren Standorten im Stadtgebiet
  
- Prüfung der priorisierten Durchlässe und Anpassung im Sinne der besseren Querbarkeit der Barrieren für den Fußverkehr
- Sukzessive Prüfung weiterer Durchlässe

### Zeitrahmen



Daueraufgabe



langfristig

Zur Förderung des Fußverkehrs vor allem in für diesen priorisierten Netzbereichen sollen sukzessive Fußgänger-LSA geprüft und wenn möglich durch Fußgängerüberwege ersetzt werden. Dazu ist eine geeignete Vorgehensweise seitens der Verwaltung zu entwickeln. In einem ersten Umsetzungsschritt sollen bestehende Fußgänger-LSA in Tempo-30-Zonen unter Berücksichtigung des Verkehrsaufkommens und der Verkehrssicherheit geprüft werden, ob diese abgebaut und durch Fußgängerüberwege ersetzt werden. Anschließend können weitere Bereiche geprüft werden. Die Maßnahme dient dazu, den Fußverkehr an wichtigen Stellen zu priorisieren und die Querbarkeit zu erleichtern (Entfall von Wartezeiten für die Fußgänger).

Die Verbesserung der Durchlässigkeit von gesamtstädtischen Barrieren ist durch den Neubau von Brücken oder Unterführungen sowie weiteren Querungsmöglichkeiten umzusetzen. Schon vorhandene Durchlässe sollen geprüft und ggf. verbessert werden z.B. im Hinblick auf die Barrierefreiheit, Angsträume und Durchlässigkeit für alle Verkehrsteilnehmenden und deren Ansprüche. Prioritär zu prüfende Durchlässe sind:

- Kasseler Tor,
- Bahnhof Nord,
- Bahnübergang Eggestraße,
- Rosentor

(siehe A 4.2 Systematisierter Maßnahmenkoffer zum Abbau von AngstFreiräumen S.56)

### Schnittstellen

### Mögliche Förderung

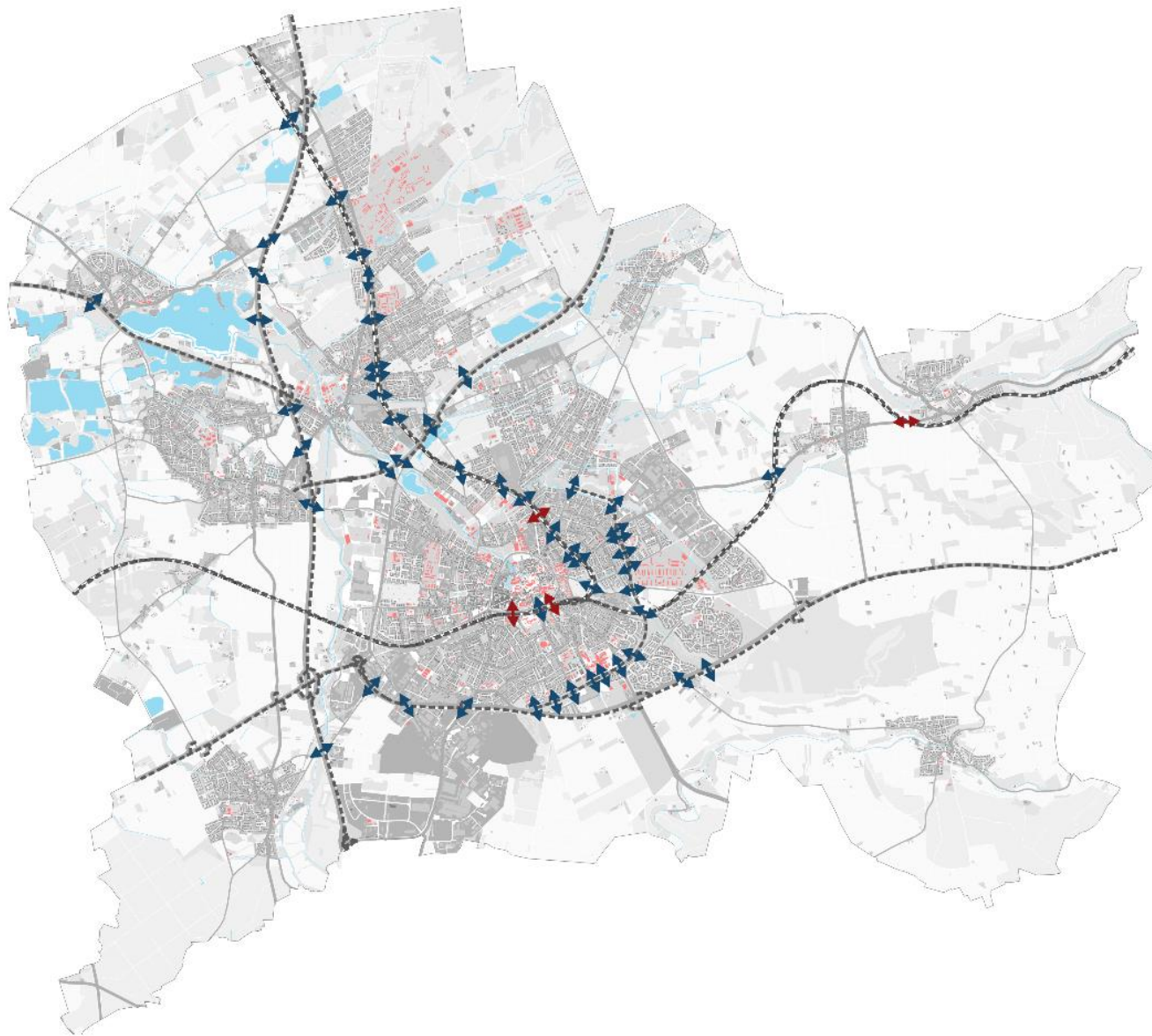
A 1, A 2, A 3, A 4, A 5, A 6,  
C 2, D 1, D 2, E 1, E 2

FöRi- Nahmobilität

### Zentrale Akteure

- Stadt Paderborn, Polizei, Unfallkommission

Abbildung 26: wichtige Durchlässe von gesamtstädtischen Barrieren (rot: prioritär zu prüfen)



Eigene Darstellung



## A 4 Schaffung von AngstFreiräumen

### A 4.1 Online-Melder zur Abfrage und Erfassung von Räumen mit Mangel und zur Aufnahme von Ideen von Bürger:innen

Zur Erfassung von Sicherheitsmängeln soll eine regelmäßige, onlinebasierte Abfrage zu Bereichen, die (abends/nachts) gemieden werden, Unwohlsein hervorrufen etc., erfolgen. Eine solche Abfrage kann beispielsweise zu einem Zeitpunkt während der dunklen Jahreszeit durchgeführt und in das aktuelle Angebot RADar bzw. das Geoportal der Stadt implementiert werden, oder bei Einrichtung einer neuen Mobilitätsplattform (vgl. F 3 Zentrale Bereitstellung von Mobilitätsdaten über die Urbane Datenplattform S.113) dort eingepflegt werden. Basierend auf den Abfrageergebnissen soll die Entwicklung und Umsetzung konkreter örtlicher Maßnahmen durchgeführt werden (vgl. A 4.2 Systematisierter Maßnahmenkoffer zum Abbau von AngstFreiräumen S.56). In der Mobilitätsplattform kann zur weiteren Transparenz auch der Bearbeitungsstatus angezeigt werden (z.B. 3-stufig: in Prüfung/in Bearbeitung/ausgebessert bzw. Umsetzung nicht möglich; letzteres, wenn möglich mit Begründung).

### A 4.2 Systematisierter Maßnahmenkoffer zum Abbau von AngstFreiräumen

Für die Schaffung von AngstFreiräumen sollen allgemeine, auf verschiedene Räume und Situationen übertragbare Maßnahmenempfehlungen zur Verbesserung von Beleuchtung, Sauberkeit und Einsehbarkeit öffentlicher Wege und

Plätze sowie ÖPNV-Haltestellen etc. erarbeitet werden. Dadurch kann ein einheitlicher und effizienter Abbau gewährleistet werden.

Mögliche Maßnahmen sind u.a.:

- Ersatz defekter Beleuchtung
- Prüfung und Verbesserung der Beleuchtung
- Instandsetzung von Wegen
- Müllbeseitigung
- Reinigung
- Grünschnitt
- Installation von (temporärer) Videoüberwachung

Es sollte ein entsprechendes Budget für die weitere Umsetzung der Maßnahmen eingeplant werden.


## A 5 Bearbeitung eines gesamtstädtischen "Nahmobilitätskonzeptes"

Zur langfristigen Verankerung der Ziele des IMOK für den Fuß- und Radverkehr wird die Bearbeitung eines gesamtstädtischen Nahmobilitätskonzeptes empfohlen. Eine Beauftragung ist zwischenzeitlich bereits erfolgt. In diesem sollen für den Fußverkehr eine tiefergehende Analyse, die Konzeption und Implementierung eines Netzes sowie die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Angebotsverbesserung und Fußverkehrsförderung enthalten sein.

# A 5 BEARBEITUNG EINES GESAMTSTÄDTISCHEN "NAHMOBILITÄTSKONZEPTES"

- ### ZENTRALE BAUSTEINE
- Bestandsanalyse zum Fußverkehr
  - Entwicklung eines Fußwegenetzes
    - Identifikation von Quellen und Zielen des Fußverkehrs
    - Entwicklung eines Wunsch-Luftliniennetzes
    - Umlegung der Luftlinien auf das Straßen- und Wegenetz
  - Entwicklung und Zusammenstellung von Maßnahmen
  - Erarbeitung eines konkreten Umsetzungsprogramms

### Zeitraumen



kurzfristig

Zur langfristigen Verankerung der Ziele des IMOK für den Fuß- und Radverkehr wird die Bearbeitung eines gesamtstädtischen Nahmobilitätskonzepts empfohlen. Eine Beauftragung ist zwischenzeitlich bereits erfolgt. Bausteine des Konzepts den Fußverkehr betreffend sind:

- Beseitigung von Mängeln im Bestand
- Entwicklung eines Fußwegenetzes
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Kommunikation & Information
- Wegweisung des Fußverkehrs

Zuerst sollen in der Analyse bestehende Routen und Verbindungen, das Unfallgeschehen sowie bestehende Planungen zum Fußverkehr analysiert werden. Anschließend ist ein Fußwegezielnetz zu konzipieren, aus welchem sich Handlungsbedarfe ableiten.

Darauf aufbauend sollen Maßnahmen aufgestellt werden, welche die Erreichung des Zielnetzes unterstützen, aber auch weitere oben genannte Themen behandeln. Schlussendlich soll in einem Umsetzungsprogramm ein Programm für die Umsetzung dieser Maßnahmen aufgezeigt werden.

Dies soll dazu beitragen den Anteil am Fuß- und Radverkehr zu erhöhen und durch eine Aufwertung der bestehenden bzw. eine Neueinrichtung von Verbindungen die Qualitätsoffensive im Umweltverbund gemäß Zielkonzept zu erreichen. Zu den Inhalten des Radverkehrs siehe Maßnahme B 7 Bearbeitung eines gesamtstädtischen "Nahmobilitätskonzeptes" (S.65) sowie zur weiteren Verknüpfung F 1.3 Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung (S.106).

Das Konzept sollte mit Beteiligung der Bevölkerung der Stadt Paderborn erarbeitet werden. Es ist außerdem zu empfehlen, den IMOK-Projektbeirat bei diesem Projekt einzubinden.

Schnittstellen	Mögliche Förderung
A 1, A 2, A 3, A 4, A 6	FöRi- Nahmobilität

- ### Zentrale Akteure
- Stadt Paderborn

## A 6 Leitfaden Barrierefreiheit

Um eine einheitliche Gestaltung und Leitlinie in Planungen von (Fuß-)Verkehrsanlagen zu haben, soll ein Leitfaden für die Barrierefreiheit erstellt werden. In diesem sollen Standards und Lösungen für zukünftige Planungen bzw. Umbauten und Sanierungen enthalten sein. Dadurch kann ein einheitlicher Ausbaustand im ganzen Stadtgebiet gewährleistet werden, außerdem können bestimmte Gestaltungsaspekte als „Corporate Design“ im öffentlichen Raum wahrgenommen werden. Der Leitfaden kann dabei verschiedene Aspekte wie Gestaltungen im Quer- und Längsverkehr, an Knotenpunkten/Lichtsignalanlagen, Querungen von baulichen Barrieren (siehe A 3 Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren S.51) und mehr enthalten. Auch der Umgang mit dem Thema Barrierefreiheit in denkmalgeschützten Bereichen sollte thematisiert werden. Bei der Erstellung sollte eine Beteiligung betroffener Gruppen gewährleistet sein.

## A 7 Nutzung niveaugleicher Zufahrten im Neubau

Bei Straßenneubauten werden die Zufahrten niveaugleich für den Fuß- und Radverkehr gebaut, um den Vorrang zu verdeutlichen und eine sowohl sichere als auch eindeutig erkennbare Infrastruktur zu schaffen.

Abbildung 27: niveaugleiche Zufahrt für den Fuß- und Radverkehr, Bocholt



Eigene Aufnahme

## B. Radverkehr & Mikromobilität

Nr.	Maßnahmentitel
1.	<b>Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz</b> ★
1.1	Finanzielle Verstetigung und personeller Aufbau eines Teams von Radverkehrsbeauftragten
1.2	Aufwertung von Radverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtteilen sowie ins Umland
1.3	Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen
1.4	Aufwertung von (bestehenden) Fahrradstraßen
1.5	Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes
2.	<b>Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen</b>
3.	<b>Einrichtung eines Radverleihsystems</b>
4.	<b>Umgang mit E-Scooter Verleihangebot</b>
4.1	Ausweitung des Gebiets E-Scooter-Bedienung
4.2	Definition und Reglementierung der Abstellmöglichkeiten
4.3	Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Verleihanbietern
5.	<b>Weiterentwicklung der Förderung von Lastenrädern</b>
6.	<b>Flächenhafte Erhebung von Radverkehrsdaten</b>
7.	<b>Bearbeitung eines gesamtstädtischen "Nahmobilitätskonzeptes"</b> ★

★ Schlüsselprojekt

## B 1 QUALITÄTSSOFFENSIVE RADVERKEHRSNETZ

### ZENTRALE BAUSTEINE

- Finanzielle Verstetigung und personeller Aufbau eines Teams von Radverkehrsbeauftragten
- Aufwertung der Radverbindungen zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen, den Stadtteilen untereinander sowie den Stadtteilen und dem Umland
- Einrichtung und Aufwertung von Fahrradstraßen und -zonen
- Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes

### Zeiträumen



kurzfristig



langfristig



kurzfristig



Daueraufgabe

Radfahren liegt im Trend. Insbesondere aufgrund der innerstädtisch konkurrenzfähigen Geschwindigkeit zu MIV und ÖPNV sowie des geringen Flächenverbrauchs stellt der Radverkehr eine komfortable und klimaneutrale verkehrliche Alternative dar und kann insbesondere auf Wegen bis zu 5 km Länge deutlich zur verkehrlichen Entlastung im Stadtgebiet beitragen. Grundsätzlich stellt der Radverkehr durch die mittlerweile vielfältigen Fahrzeugvarianten (Lastenräder etc.) auch im Alltagsverkehr in den meisten Fällen eine Alternative dar. Mit E-Bikes und Pedelecs sind mittlerweile größere Distanzen einfacher zu bewältigen; auch bewegte Topografie rückt als Hemmnis zunehmend in den Hintergrund. Die Verkaufszahlen von elektrisch unterstützten Fahrrädern erzielten bis 2022 neue Höchstwerte. Der Trend wird sich vermutlich fortsetzen. Pedelecs haben sich mittlerweile als fester Bestandteil des Verkehrs etabliert und erschließen neue Zielgruppen für den Radverkehr wie Pendler:innen und Senior:innen.

Radfahrende müssen vom Start bis zum Ziel sicher, komfortabel und möglichst direkt fahren können. Schwachstellen im Radverkehrsnetz machen das Radfahren unattraktiv. Gleichzeitig steigt der Nutzungsdruck auf das vorhandene Radverkehrsnetz durch wachsende Radfahrendenzahlen, höhere Geschwindigkeiten, breitere Fahrzeuge und mehr Elektromobilität.

Die Qualitätsoffensive im Radverkehr umfasst daher verschiedene Maßnahmen und Ansätze, welche das Radfahren in Paderborn angenehmer und sicherer machen und darauf abzielen, den Radverkehrsanteil zu erhöhen. Zur Planung und Umsetzung ist die Einstellung der benötigten Ressourcen (finanziell/personell) zu beachten. Radverbindungen auf unterschiedlichen Raumrelationen (intra- und interkommunal) sollen aufgewertet werden. Außerdem sind die vorhandenen Fahrradstraßen zu qualifizieren und als zentrales Netzelement zu forcieren. Zudem werden weitere Qualifizierungen des Netzes empfohlen, um den Komfort des Radfahrens zu erhöhen.

### Schnittstellen

A 1, A 6, A 7, B 1, B 2, B 3, B 4, B 5, B 6, B 7, C 1, C 2, D 1, D 2, D 3, E 1, E 2, G 4, G 5

### Mögliche Förderung

FöRi- Nahmobilität, FöRi-kommunaler Straßenbau, Sonderprogramm „Stadt und Land“, Förderung Modellvorhaben Radverkehr

### Zentrale Akteure

- Stadt Paderborn

## B 1 Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz

### B 1.1 Finanzielle Verstetigung und personeller Aufbau eines Teams von Radverkehrsbeauftragten

Zur Umsetzung der Maßnahmen im Radverkehr sowie der Nahmobilität sollen weitere personelle Ressourcen geschaffen werden. In der Verwaltung gibt es bereits einen Radverkehrsbeauftragten, jedoch sind die an diesen gestellten Aufgaben bereits jetzt ressourcenfüllend. Für die weitere Konzipierung und Umsetzung von Maßnahmen ist daher eine Aufstockung der Ressourcen, z.B. zu einem Radverkehrsteam, sinnvoll.

### B 1.2 Aufwertung von Radverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtteilen sowie ins Umland

Als elementare Voraussetzung zur Förderung des Radverkehrs sollen die Verbindungen zwischen den Siedlungsschwerpunkten, also zwischen der Innenstadt und den Stadtteilen, den Stadtteilen untereinander sowie ins Umland aufgewertet werden. Ziel ist die Schaffung eines durchgängigen, sicheren und komfortablen Netzes. Dabei sollen die aktuellen Verbindungen hinsichtlich ihrer Routen und Infrastruktur geprüft und darauf aufbauend aufgewertet werden. Hinweise für die Ausgestaltung liefern die Grundsätze im Radverkehr sowie die Integrierte Netzkarte. Gemäß Zielkonzept ist eine hochwertige und sichere Gestaltung anzustreben.

### B 1.3 Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen

Zur weiteren Qualifizierung von Verbindungen für den Radverkehr soll die Einrichtung von Fahrradstraßen auf für den Radverkehr wichtigen Straßen mit hohem Radverkehrsanteil und bei i.d.R. geringer Kfz-Belastung geprüft werden (z.B. Imadstraße). Dabei sind eine einheitliche Gestaltung und eine Angleichung mit den bestehenden Fahrradstraßen anzustreben (siehe B 1.4 Aufwertung von (bestehenden) Fahrradstraßen S.61).

In diesem Zusammenhang ist auch der Netzgedanke von Bedeutung. So ist ggf. die Erarbeitung eines Fahrradstraßennetzes (z.B. in Wohngebieten oder als Parallelverbindung zu Hauptstraßen) sowie die Einrichtung von zusammenhängenden Fahrradzonen (z.B. Innenstadt, Stadtteilzentren, Wohngebiete) sinnvoll.

#### Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen

Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung

### B 1.4 Aufwertung von (bestehenden) Fahrradstraßen

Die vorhandenen Fahrradstraßen in Paderborn bieten den Verkehrsteilnehmenden kein einheitliches Bild. Teilweise sind nur Beschilderungen/Verkehrszeichen vorhanden, welche den besonderen Charakter der Straßen nicht ausreichend unterstützen. Daher wird empfohlen, Gestaltungsmerkmale für Fahrradstraßen in Paderborn zu definieren und die bestehenden Fahrradstraßen anzupassen bzw. neue Fahrradstraßen entsprechend herzustellen.



Vorgaben bzw. Regelungen sind u.a. zu folgenden Punkten möglich:

- Fahrbahnbreite
- Markierung und Beschilderung
- Vorfahrtsregelung bzw. Regelung an Knotenpunkten
- Umgang mit ruhendem Verkehr
- Informations- und Kommunikationsstrategie

Abbildung 28: Gestaltung Fahrradstraße, Göttingen



Eigene Aufnahme

## B 1.5 Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes

Für die weitere Umsetzung des Radverkehrsnetzes soll ein jährliches Budget festgesetzt werden. Dieses kann auch für kleinere Maßnahmen genutzt werden, wie z.B. Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung, Radwegeinfrastruktur, Grünpfeil für den Radverkehr an lichtsignalgeregelten Kreuzungen oder die Wartung und Instandhaltung von Radverkehrsanlagen.

Dadurch hat die Verwaltung höhere Planungssicherheit und mehr Spielraum zur Umsetzung kurzfristiger oder dringender Maßnahmen (losgelöst bzw. unabhängig von der Integration in den nächsten Haushalt).

## B 2 Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen

Um die Erhöhung des Radverkehrsanteils zu unterstützen, soll ein möglichst flächendeckendes Angebot von Radabstellanlagen im gesamten Stadtgebiet angeboten werden, nicht nur in der Kernstadt, sondern auch an wichtigen Zielorten, in den (dicht besiedelten) Wohngebieten und den äußeren Stadtteilen.

Dabei müssen die Abstellanlagen bedarfsgerecht konzipiert und möglichst hochwertig und einheitlich gestaltet sein. An zentralen Zielen des Alltagsverkehrs und wichtigen ÖPNV-Haltestellen (Schloß Neuhaus, Westernmauer, ...) können besonders gut ausgestattete „Premium“-Anlagen (z.B. Radboxen, Überdachung etc.), auch als Ersatz für Pkw-Stellplätze entstehen. Die Maße spezieller Fahrzeuge (bspw. Lastenräder, Fahrradanhänger, E-Scooter) sind dabei zu berücksichtigen.

Des Weiteren bietet sich die Definition und Entwicklung qualitativer Standards (z.B. hinsichtlich Diebstahl- und Witterungsschutz) an. Die Verwaltung soll Standards für einfache und überdachte Abstellanlagen entwickeln.

Perspektivisch könnten bei besonders hochwertigen Anlagen Belegungssensoren installiert und entsprechend per App/online eingesehen werden, um mögliche Nutzer:innen frühzeitig über den Belegungsgrad informieren zu können (ähnlich eines Parkleitsystems beim Kfz-Verkehr).

### B 3 Einrichtung eines Radverleihsystems

Shared Mobility gewinnt immer mehr an Bedeutung und in zahlreichen Städten haben sich bereits Fahrradverleihsysteme etabliert. Zum Ziel der Stadt Paderborn, den Radverkehr und eine kombinierte Verkehrsmittelnutzung zu attraktiveren, kann ein Leihfahrradsystem beitragen, das neue Mobilitätsoptionen eröffnet und die Wahlfreiheit von Verkehrsmitteln in der Stadt stärkt. Es entstehen zudem Synergieeffekte zum ÖPNV, wenn ein Fahrradverleihsystem als Zubringer zu Haltestellen/Bahnhöfen genutzt wird. Darüber hinaus ist die Nutzung flexibel, altersunabhängig und günstig. Durch ein einheitliches, modernes Erscheinungsbild tragen Leihradstationen und Leihräder zudem zur sichtbaren zeitgemäßen Verkehrsentwicklung in Paderborn bei.

Dabei sollen die Empfehlungen der erarbeiteten Machbarkeitsstudie (2020) beachtet werden. Für die konkrete Umsetzung muss noch ein entsprechender Betreiber gewonnen werden.

Synergien bei der Umsetzung von Stationen ergeben sich im Zusammenhang – wie bereits oben angedeutet – mit dem Ausbau von Mobilstationen (siehe C 3.1 Aufbau eines Systems von Mobilstationen S.76).

#### Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern

Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.

### B 4 Umgang mit E-Scooter Verleihangebot

#### B 4.1 Ausweitung des Gebiets

E-Scooter stellen eine Ergänzung in der Mikromobilität dar und können dazu beitragen Verkehre auf den Umweltverbund zu verlagern. Aktuell können einige Ziele in Paderborn jedoch nicht mit E-Scootern angefahren werden, da sie außerhalb des bedienten Bereichs liegen und damit für bestimmte Wegebeziehungen ausscheiden.

## B 4.2 Reglementierung von Abstellbereichen und -grundsätzen

Durch die Verbreitung und Nutzung von E-Scootern, welche fast ausschließlich im free-floating System betrieben werden, gibt es immer wieder Beschwerden wegen falsch oder behindernd abgestellter Fahrzeuge. Dies stellt ein Hindernis und ein Sicherheitsproblem v.a. für den Fußverkehr dar (insbesondere für sehingeschränkte oder blinde Personen), da die Scooter auf den Gehwegen „wild“ abgestellt werden.

Daher sollte die Stadt mit den Betreibenden Absprachen treffen, um die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. So können Abstellmöglichkeiten definiert und reglementiert werden, also Zonen/Stellplätze, an denen ausschließlich E-Scooter geparkt werden dürfen. Weiter ist zu prüfen, ob tarifliche Vergünstigungen für das Abstellen an Mobilpunkten eingeführt werden können. Darüber hinaus sollte ein klares Beschwerdemanagement für die Bevölkerung organisiert/ingerichtet werden, um bei – trotz aller angesprochenen Ansätze – falsch bzw. behindernd abgestellten E-Scootern entsprechend konkret vorzugehen.

Abbildung 29: Abstellzone E-Scooter, Hamburg



Eigene Aufnahme

### **B 4.3 Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Verleih- anbietern**

Derzeit existieren erst wenige Erfahrungen im Umgang und in der Zusammenarbeit mit Anbietern von E-Scootern im öffentlichen Raum. Die Möglichkeiten in der Zusammenarbeit mit dem E-Scooter-Angebot beschränken sich zumeist auf die Ergänzung der Sondernutzungssatzung. Hier werden zum Beispiel Abstellgebiete, Anzahl an Fahrzeugen und das Beschwerdemanagement geregelt. Aktuell wird in Paderborn das E-Scooter-Angebot über die Sondernutzung geregelt. Langfristig soll im Rahmen einer Ausschreibung ein Anbieter für das gesamte Stadtgebiet ermittelt werden. Dies bietet den Vorteil, dass feste Ansprechpartner:innen bestehen und die Anbieter entsprechend Personal vorhalten können. Da es in noch keiner Kommune eine derartige Form der Zusammenarbeit gibt, soll geprüft werden, wie ein weiterer Umgang mit den Verleihanbietern in Paderborn am sinnvollsten gestaltet und diese Strategie langfristig fest- und umgesetzt werden kann.

### **B 5 Weiterentwicklung der Förderung von Lastenrädern**

Lastenräder können dazu beitragen Kfz-Fahrten einzusparen, da vor allem der Aspekt des fehlenden Stauraums bei konventionellen Fahrrädern ausgeglichen werden kann. Bisher sind die städtischen Zuschüsse für die Anschaffung von Lastenfahrrädern nur auf Quartiersvereine und –initiativen beschränkt. Es sollte geprüft werden, inwieweit die Förderung ausgeweitet werden kann. Dabei ist eine Ausweitung der Förderung auf Betriebe zu empfehlen, langfristig sollte auch eine Förderung für Privatpersonen in Erwägung gezogen werden.

Darüber hinaus sollte geprüft werden, ob und in welcher Form Lastenräder in das Radverleihsystem integriert werden können. Falls dies von der Anbieterseite nicht vorgesehen ist, sollte erörtert werden, inwieweit sukzessive Fahrzeuge mit städtischen Mitteln bereitgestellt und in das Verleihsystem integriert werden können.

### **B 6 Flächenhafte Erhebung von Radverkehrsdaten**

Klassische Verkehrszählungen können aufgrund ihrer punktuellen Erhebungsbereiche nur bedingt und mit ausgearbeitetem Konzept für die Erhebung von Radverkehrsdaten eingesetzt werden. Daher wird die Erstellung eines Konzepts zur Sammlung von Radverkehrsdaten über GPS-Tracks (bspw. von Nutzern von Navigations-Apps) empfohlen. Damit kann der Radverkehrsplanung eine Datengrundlage zum Radverkehrsaufkommen für die gesamte Stadt bereitgestellt, bedarfsorientierter geplant und die Evaluation von Maßnahmen durchgeführt werden.


### **B 7 Bearbeitung eines gesamtstädtischen “Nahmobilitätskonzeptes”**

Zur langfristigen Verankerung der Ziele des IMOK für den Fuß- und Radverkehr wird die Bearbeitung eines gesamtstädtischen Nahmobilitätskonzeptes empfohlen. Eine Beauftragung ist zwischenzeitlich bereits erfolgt. In diesem sollen für den Radverkehr eine tiefergehende Analyse, die Konzeption und Implementierung eines Netzes sowie die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Angebotsverbesserung und Radverkehrsförderung enthalten sein.

# B 7 BEARBEITUNG EINES GESAMTSTÄDTISCHEN "NAHMOBILITÄTSKONZEPTES"

- ### ZENTRALE BAUSTEINE
- Bestandsanalyse zum Radverkehr
  - Entwicklung eines Radwegenetzes
    - Identifikation von Quellen und Zielen des Radverkehrs
    - Entwicklung eines Wunsch Luftliniennetzes
    - Umlegung auf das Straßen- und Wegenetz durch Beseitigung von Mängeln im Bestand und Ausbau der Infrastruktur
  - Weiterentwicklung des ruhenden Radverkehrs
  - Entwicklung von Maßnahmen und einem Handlungskonzept

### Zeiträumen



kurzfristig

Zur langfristigen Verankerung der Ziele des IMOK für den Fuß- und Radverkehr dient das gesamtstädtische Nahmobilitätskonzept.

Bausteine des Konzepts den Radverkehr betreffend sind:

- Untersuchung des Alltagswegenetzes
- Abstellanlagen, inkl. Standorte für Lademöglichkeiten für Pedelecs
- Standorte für Dauerzählstellen
- Wegweisung des Radverkehrs
- Kommunikation & Information
- Standards für die Unterhaltung

Zuerst sollen in der Analyse bestehende Routen und Verbindungen, Unfälle sowie bestehende Planungen zum Radverkehr analysiert werden. Anschließend ist ein Radwegezielnetz zu konzipieren, aus welchem sich Handlungsbedarfe ableiten lassen. Daraufhin werden Maßnahmen aufgestellt, welche die Erreichung des Zielnetzes unterstützen, aber auch weitere Aspekte der oben genannten Themen behandeln. Schließlich soll in einem Handlungsprogramm ein strukturierter Ablauf für die Umsetzung dieser Maßnahmen aufgezeigt werden.

Schnittstellen	Mögliche Förderung
A 1, B 1, B 2	

- ### Zentrale Akteure
- Stadt Paderborn

Das Nahmobilitätskonzept soll dazu beitragen den Anteil des Fuß- und Radverkehrs zu erhöhen und durch Aufwertung der bestehenden bzw. Neueinrichtung von Verbindungen die Qualitätsoffensive im Umweltverbund gemäß Zielkonzept zu erreichen. Zu den Inhalten des Fußverkehrs siehe Maßnahme A 5 Bearbeitung eines gesamtstädtischen "Nahmobilitätskonzeptes" (S.56) sowie zur weiteren Verknüpfung F 1.3 Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung (S.106).

Das Konzept sollte mit breiter Beteiligung der Bevölkerung der Stadt Paderborn erarbeitet werden. Es ist außerdem zu empfehlen, den IMOK-Projektbeirat bei diesem Projekt einzubinden.

## C. ÖPNV & Intermodalität

Nr.	Maßnahmentitel
<b>1.</b>	<b>Ausbau des SPNV-Angebotes</b> ★
1.1	Stärkung der Verbindung Paderborn – Bielefeld
1.2	Reaktivierung Almetalbahn
1.3	Errichtung weiterer Bahnhaltepunkte
1.4	Stärkung der Verbindung Paderborn – Hannover
<b>2.</b>	<b>Qualitätsoffensive im ÖPNV</b> ★
2.1	Festlegung von Qualitätsmerkmalen: Busvorrang
2.2	Festlegung von Qualitätsmerkmalen: Umstiegsfreie Verbindungen
2.3	Einrichtung von (regionalen) Schnellbuslinien
2.4	Anbindung unerschlossener Bereiche
2.5	Taktverdichtung
2.6	LSA-Beschleunigung des Busverkehrs
2.7	Weitere Maßnahmen der Busbeschleunigung
2.8	Einrichtung eines lokalen On-Demand-Verkehrs (ODV)
<b>3.</b>	<b>Qualifizierung der Haltestellen</b>
3.1	Aufbau eines Systems von Mobilstationen
3.2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und deren Umfeld

4.	Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts
5.	Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing


★ Schlüsselprojekt





# C 1 AUSBAU DES SPNV-ANGEBOTS


- ### ZENTRALE BAUSTEINE
- Stärkung der Verbindung Paderborn – Bielefeld
    - Beschleunigung und Taktverdichtung auf einen 30 Minutentakt an den Bahnhöfen Sennelager und Schloß Neuhaus
  - Reaktivierung der Almetalbahn
    - Unterstützung der Reaktivierung
    - Abschließen der Machbarkeitsstudie
  - Errichtung weiterer Bahnhaltdepunkte
  - Stärkung der Verbindung Paderborn – Hannover

### Zeitraumen

 langfristig

 langfristig

 langfristig

 langfristig

Der ÖPNV insbesondere der SPNV stellt als Rückgrat einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität ein unverzichtbares Verkehrsmittel dar.

Vor allem in einer Stadt wie Paderborn, als Oberzentrum in einem eher ländlich geprägten Raum, ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) meist ein wichtiges Verkehrsmittel zur Anbindung von kleineren Kommunen im Umland an wichtige Funktionen und Arbeitsplatzkonzentrationen in Paderborn; aber auch die Verknüpfung Paderborns an die umliegenden Städte und Zentren (z.B. Bielefeld und Hannover) ist ein wichtiger Standortfaktor.

Obwohl der direkte Einfluss im SPNV begrenzt ist, setzt die Stadt sich dafür ein, das SPNV-Angebot im Stadtgebiet auszubauen und zu verbessern. Die Maßnahmen zum Ausbau des SPNV-Angebots zielen auf unterschiedliche Bereiche ab:

Vorhandene SPNV-Verbindungen sind zu stärken. Dies kann durch die Verdichtung der Taktung oder der Fahrtzeit (z.B. durch zusätzliche Fahrten mit weniger Zwischenhalten) umgesetzt werden. Weiter besteht die Möglichkeit die Erschließung und Anbindung durch die Errichtung weiterer Haltepunkte (an bestehenden oder neuen Strecken) zu stärken. Zuletzt ergeben sich mögliche Handlungsspielräume durch die (erneute) Freigabe von vorhandenen, stillgelegten Bahnstrecken für den Personenverkehr. Dies ist durch entsprechende Machbarkeitsstudien zu begleiten.

Schnittstellen	Mögliche Förderung
A 6, B 1, C 2, C 3, C 4	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Förderung nach §13 Abs. 1 Nr. 4 ÖPNVG NRW, FöRi vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement

- ### Zentrale Akteure
- Stadt Paderborn, nph, NWL, Deutsche Bahn

## C 1 Ausbau des SPNV-Angebotes

### C 1.1 Stärkung der Verbindung Paderborn – Bielefeld

Paderborn besitzt starke Verflechtungen zum Oberzentrum Bielefeld; insbesondere die Arbeitspendlerverflechtungen sind stark ausgeprägt (1.500 Ein- und 2.550 Auspendelnde). Um die Attraktivität der Bahn im Vergleich zur Nutzung des Pkws zu steigern, setzt sich die Stadt Paderborn für eine Beschleunigung und Taktverdichtung auf dieser Achse ein. Ziel ist es einen 30 Minutentakt an den Bahnhöfen Sennelager und Schloß Neuhaus zu erreichen.

Gemäß Zielkonzept des IMOK ist eine deutliche Beschleunigung der genannten Bahnverbindung erforderlich: Ziel ist es, dass Bahn und Pkw zukünftig ein Fahrtzeitverhältnis von 1,0 aufweisen (derzeit von Hbf zu Hbf: Pkw 38 Min und Bahn 53 Min).

### C 1.2 Reaktivierung Almetalbahn

Die Reaktivierung der Almetalbahn wird seit Jahren durch den NWL und den Kreis Paderborn sowie die betroffenen Kommunen vorangetrieben. Aktuell läuft eine Machbarkeitsstudie zur Umsetzung der Almetalbahn.

Vor dem Hintergrund der Zielsetzungen des IMOK zur Förderung des Umweltverbunds setzt sich die Stadt Paderborn für die Reaktivierung dieser Bahntrasse ein. Zusätzlich unterstützt die Stadt die Planungen zur Einrichtung eines Bahnhofpunkts in Wewer. Dieser sollte gemäß Maßnahme C 3.1 Aufbau eines Systems von Mobilstationen (S.76) entsprechend der Haltestellenkategorie L ausgestattet werden. Während die Umsetzung dieser Aufgaben vermehrt im Zuständigkeitsbereich des NWL liegt, sollte die Stadt Paderborn

Maßnahmen zur optimierten Anbindung des Bahnhofpunkts durch den Umweltverbund entwickeln.

### C 1.3 Errichtung weiterer Bahnhofpunkte

Zur verbesserten Anbindung des Stadtgebiets an die Bahn setzt sich die Stadt Paderborn bei NWL für die Anbindung und Einrichtung folgender Bahnhofpunkte ein:

- "Zukunftsquartier" Lieth/Kaukenberg,
- Wewer,
- Elsen Bahnhof,
- Benhausen (Realisierung ist lediglich im Rahmen einer Begründung der Bahntrasse realistisch).

Die Ausstattung der Haltepunkte sollte möglichst der Haltestellenkategorie L entsprechen (siehe C 3.1 Aufbau eines Systems von Mobilstationen S.69). In diesem Zuge sollten vor der Inbetriebnahme der Bahnhofpunkte Maßnahmen zur optimierten Anbindung der Bahnhofpunkte mit dem Umweltverbund entwickelt und umgesetzt werden.

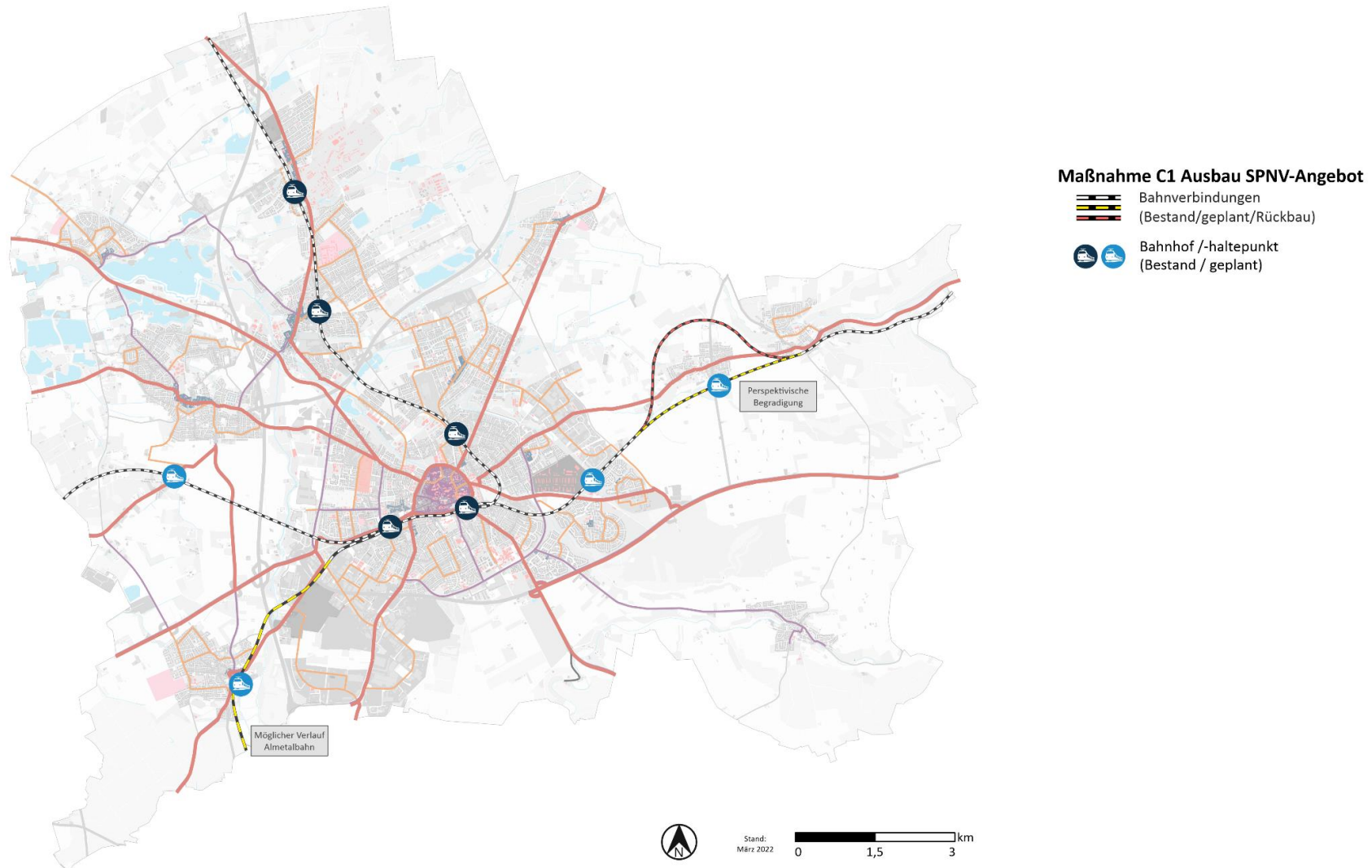
#### Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern

Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen

## C 1.4 Stärkung der Verbindung Paderborn – Hannover

Zur Stärkung und Beschleunigung der Bahnverbindung nach Hannover setzt sich die Stadt Paderborn für die Einrichtung einer zusätzlichen Verbindung mit weniger Zwischenhalten (möglichst nur noch in Hameln) ein. Durch die Verringerung der Zwischenhalte kann eine Verkürzung der Fahrtzeit erreicht werden. Im Sinne der Erschließung sollte dies jedoch als zusätzliches Angebot geschaffen werden, damit die bestehende Verbindung nicht beeinträchtigt wird.

Abbildung 30: Maßnahmenübersicht C1 Ausbau des SPNV-Angebots



Eigene Darstellung

## C 2 Qualitätsoffensive im ÖPNV

### ZENTRALE BAUSTEINE

- Festlegung von Qualitätsmerkmalen
  - Umsetzung Busvorrang
  - Umstiegsfreie Verbindungen
- Einrichtung von (regionalen) Schnellbuslinien
- Anbindung unerschlossener Bereiche
- Taktverdichtung
- LSA-Beschleunigung des Busverkehrs
- Weitere Maßnahmen der Busbeschleunigung
- Einrichtung eines lokalen On-Demand-Verkehrs (ODV) prüfen

### Zeiträumen



kurzfristig



langfristig



kurzfristig



Daueraufgabe



mittelfristig

Der ÖPNV stellt als Rückgrat einer nachhaltigen, multimodalen Mobilität ein unverzichtbares Verkehrsmittel dar. Für Menschen, die Mobilitätseinschränkungen aufweisen oder sich in der Schule/Ausbildung befinden, zeichnet sich der ÖPNV als das zentrale Verkehrsmittel aus. Auch autofreie Haushalte sind auf einen funktionierenden ÖPNV angewiesen. Die Stadt Paderborn hat sich zum Ziel gesetzt, den Anteil des Umweltverbunds am Modal Split zu erhöhen sowie die regionale Erreichbarkeit zu verbessern. Das Angebot kann jedoch in den seltensten Fällen kostendeckend betrieben werden. Daher braucht es seitens der Politik und Verwaltung ein Bekenntnis, dass ein hochwertiger ÖPNV-Kosten in Anspruch nehmen kann und wird.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen für die Qualitätsoffensive setzen an verschiedenen Punkten im System des Busverkehrs in Paderborn an. Neben der Festlegung von Qualitätsmerkmalen wie der Aktualisierung des Busvorrangnetzes oder Verbindungen ohne Umstiege wird auf die weitere Beschleunigung des Busverkehrs durch neue Schnellbuslinien, Taktverdichtungen, LSA-Beschleunigung und weiteren Maßnahmen zur Busbeschleunigung gesetzt. Außerdem soll eine verbesserte Erschließung durch Korrektur von Erschließungsdefiziten oder Einsatz von On-Demand-Verkehren erreicht werden.

### Schnittstellen

### Mögliche Förderung

A 3, B 1, C 1, C 2, C 3, C 4,  
C 5, D 1, D 2, E 1, E 2, E 3,  
G 4

### Zentrale Akteure

- Stadt Paderborn, PaderSprinter, nph, Straßen.NRW, Kreis Paderborn

## C 2. Qualitätsoffensive im ÖPNV

### C 2.1 Festlegung von Qualitätsmerkmalen: Busvorrang

Die Grundsätze des IMOK (vgl. Kapitel 3) geben Aussagen zu einzelnen Verbindungen und Netztypen. In der integrierten Netzkarte (siehe Abbildung 23) sind diese Ansprüche der einzelnen Verkehrsträger übereinandergelegt. Auf Basis der Aussagen zu den Verbindungstypen im Busverkehr und den weiteren Grundsätzen soll das Busvorbehaltssystem aktualisiert werden.

### C 2.2 Festlegung von Qualitätsmerkmalen: Umstiegsfreie Verbindungen

Umstiege im ÖPNV sind oft ein Verzögerungsfaktor und Grund für Verspätungen und Frustration, wenn Anschlüsse nicht erreicht werden. Vor dem Hintergrund der Ziele des IMOK und dem damit anvisierten Angleichen des Fahrzeitverhältnisses zwischen Bus und MIV ist die Einrichtung von umstiegsfreien Busverbindungen auf Hauptpendelbeziehungen (Salzkotten, Borchon, Delbrück, Bad Lippspringe, Büren, Lichtenau, Bielefeld) und zwischen den äußeren Stadtteilen und der Kernstadt zu unterstützen. Dadurch kann der ÖPNV attraktiver gestaltet werden. Dies sollte in Zusammenarbeit mit den entsprechenden Kommunen geplant werden (siehe G 4.2 Interkommunale Zusammenarbeit zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf den Umweltverbund S.119).

### C 2.3 Einrichtung von (regionalen) Schnellbuslinien

Im Rahmen eines Stadt-Umland-Konzepts sollen die bestehenden Schnellbuslinien weiterentwickelt und neue Schnellbuslinien eingerichtet werden. Dies trägt zur weiteren Beschleunigung des Busverkehrs und damit einer Attraktivitätssteigerung bei. Aktuell bestehen keine Schnellbusverbindungen zu den Hauptpendelorten Bad Lippspringe, Borchon und Bielefeld. Während der Fokus bei der Verbindung nach Bielefeld auf den Ausbau der Bahnstrecke gelegt werden sollte, kann für die weiteren Verbindungen eine Neueinrichtung von Schnellbuslinien in Frage kommen. Aufgrund der geographischen Nähe ist zu prüfen, ob die Linien darüber hinaus Ziele in weiterer Entfernung anfahren können. Merkmal von Schnellbuslinien sind u.a. direkte, umstiegsfreie Verbindungen sowie eine begrenzte Anzahl an Zwischenhalten.

### C 2.4 Anbindung unerschlossener Bereiche

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Busverkehrs ist die Anbindung der untenstehenden, aktuell durch den ÖPNV unterversorgten Bereiche zu verbessern. Mögliche Maßnahmen können sein: Linienanpassungen, On-Demand-Verkehre, B+R-Punkte und zusätzliche Haltepunkte. Aktuell unerschlossene Bereiche befinden sich in:

- Teilen Elsens, Sennelagers, Gewerbegebiet Mönkeloh
- Sande: zentralere Anbindung an S40 oder R41
- Anbindung Benhausen an Regionalbusverkehr
- Wewer - Elsen
- Elsen - Scharmede - Wewer
- Lippesee (zw. Sennelagerstr. 62 - 70)



## C 2.5 Taktverdichtung

Die Fahrtenhäufigkeit ist ein wesentliches Qualitätsmerkmal des Busverkehrs und trägt dazu bei, den Busverkehr als attraktive, spontan nutzbare Alternative zur Nutzung des Autos zu etablieren. In Paderborn besteht auf einigen Hauptachsen durch Überlagerung von Linien bereits ein (teilweise angenäherter) 15 Minutentakt. Zur weiteren Taktverdichtung des Busverkehrs untersuchen Stadt Paderborn und PaderSprinter aktuell Optionen zur Taktverdichtung bzgl. zu erwartender Kosten, möglicher Effekte auf das Verkehrssystem und des Mehrwerts für die Bevölkerung bzw. auf Nachfragezuwachs.

Die genannte Untersuchung analysiert drei Szenarien:

- 15-Min-Takt auf allen Hauptlinien (m. abschnittsweiser Überlagerung 7,5 Min-Takt)
- Differenzierte Taktverdichtung (Verdichtung der Hauptachsen, die heute im 30-Min-Takt bedient werden, auf 15-Min-Takt)
- 20-Min-Takt (m. abschnittsweiser Überlagerung 10-Min-Takt)<sup>3</sup>

Im Ergebnis der Szenarienbetrachtung zeigen sich deutliche Unterschiede in der Wirkung der Taktverdichtung entlang einzelner Achsen.

Letztlich werden Achsen bzw. Räume identifiziert, die durch eine Taktverdichtung die höchste Wirkungserwartung versprechen und daher prioritär zu betrachten sind.

Aus diesem Grund soll aufbauend auf den untersuchten Modell-Varianten eine Vorzugsvariante mit einem ausgewogenen Mix aus verkehrlich, betrieblich und

ökonomisch sinnvollen Maßnahmen entwickelt werden. Mit Anwendung dieses differenzierten Ansatzes kann gezielt auf Bedarfe entlang potenzialstarker bzw. in der Entwicklung befindlicher Relationen reagiert werden. Erkennbare Potenziale können so unter Berücksichtigung ökonomischer Gesichtspunkte bestmöglich ausgeschöpft werden.

Als Basis für die Weiterentwicklung und den Ausbau des Angebotes im Busverkehr dient das PaderSprinter-Zukunftsnetz.

## C 2.6 LSA-Beschleunigung des Busverkehrs

Die teils erhöhten Verkehrsbelastungen auf den Straßen Paderborns führen insbesondere durch die in den Spitzenzeiten morgens und abends auftretenden Stauungen zu Verspätungen im Busverkehr. Angesichts der Zielsetzung des IMOK den Umweltverbund zu stärken, nimmt daher die Beschleunigung des Busverkehrs zur Verkürzung von Fahrtzeiten und zur Steigerung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit eine zentrale Rolle ein. Sie sind vor allem für die überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen des ÖPNV (siehe Abbildung 13) entscheidend, doch auch in weiteren Bereichen zu empfehlen.

Zur Beschleunigung des Busverkehrs an Lichtsignalanlagen soll sich an der Prioritätenliste zur LSA-Beschleunigung orientiert werden.

Da der derzeit in Paderborn eingesetzte Datenfunk-Standard ab 2028 ausgesetzt werden soll, prüft die Stadt aktuell die Möglichkeiten einer Technikumstellung insbesondere mit Blick auf eine Digitalisierung der Technik. Dieses

---

<sup>3</sup> Dieses Modell wird nicht weiterverfolgt, da das Taktschema für die Belange der Stadt Paderborn mit wichtigen Verknüpfungsfunktionen zu SPNV und Regionalverkehr nicht passend ist (beide 15-/30-/60-Minuten-Taktfamilie) und insbesondere das Zusammenspiel Stadt-/Regionalverkehr zukünftig voraussichtlich weiter an Bedeutung gewinnen wird.

mittelfristig angelegte Projekt bedarf zusätzlicher Personalressourcen. Dazu soll eine Vollzeitstelle zur Busbeschleunigung, mit Schwerpunkt auf die LSA-Beschleunigung geschaffen werden. Hier ist ggf. eine Kooperation mit den Verkehrsbetrieben möglich.

## C 2.7 Weitere Maßnahmen der Busbeschleunigung

Zur Beschleunigung des Busverkehrs ist die weitere Forcierung und konsequente Umsetzung der Busbeschleunigung auf den Hauptachsen (durch bauliche, verkehrsrechtliche und technische Maßnahmen) zu empfehlen. Im Zusammenhang mit C 3.2 Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und deren Umfeld (S.77) ist der Einsatz von Buskaps zu prüfen. In der Regel ist die Einrichtung von Buskaps aufgrund des wesentlich geringeren Platzbedarfs und der besseren Einordnung des Busses in den fließenden Verkehr zu empfehlen; bei sehr hohen Taktfolgen und bei Erfordernis von Pufferzeiten ergibt sich die Notwendigkeit zur Einrichtung von Haltebuchten.

Folgende Maßnahmen sind zur Busbeschleunigung geeignet: Busbeschleunigungsspuren, Bus-/Umweltspuren, Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen (siehe C 2.6), Halte- und Parkverbote (bzw. gerade im Umfeld von Haltestellen und Knotenpunkten Durchsetzung geltender Regelungen), ggf. Haltestellenausdünnung auf Regionalbuslinien.

### Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen

Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung.

Abbildung 31: Busspur Osnabrück (Radverkehr frei)



Eigene Aufnahme

## C 2.8. Einrichtung eines lokalen On-Demand-Verkehrs (ODV)

Durch die Weiterentwicklung des Busnetzes und die Empfehlungen zur Anpassung des Busnetzes können bereits einige Bereiche Paderborns besser an den ÖPNV angebunden werden. On-Demand-Systeme, die nach Bedarf fahren und die Kundinnen und Kunden einsammeln und dann über ein intelligentes Routing zum Zielort bringen, können ein weiteres Element sein, Angebotslücken zu schließen und Qualitäten im ÖPNV zu erhöhen.

Folgende Einsatzbereiche eines On-Demand Angebots für Paderborn sind im Rahmen weitergehender Untersuchungen zu prüfen:

- Buchungsprozess via App durch Eingabe von Start- und Zieladresse (bzw. Standortfunktion)
- On-Demand Angebot als Bestandteil des P+R-Ansatzes: als Verbindung zwischen Großparkplätzen und nicht angebundenen Gewerbegebieten/Arbeitsplatzstandorten (siehe G 4 Verkehrliche Entlastung der Kernstadt) oder zu Quartiersgaragen an (bspw. zu morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten im Berufsverkehr)
- On-Demand Angebot als Ersatz/Ergänzung zu Nachtbussen
- On-Demand Angebot in Nebenverkehrszeiten

## C 3 Qualifizierung der Haltestellen

### C 3.1 Aufbau eines Systems von Mobilstationen

Um den ÖPNV in Paderborn attraktiver zu gestalten, müssen die bestehenden ÖPNV-Angebote mit weiteren Verkehrsarten bestmöglich miteinander verknüpft werden. Zu diesem Zweck wird ein System von intermodalen Verknüpfungspunkten („Mobilstationen“) empfohlen: Diese fördern multi- und intermodales Verkehrsverhalten und dienen als Schnittstellen des Umweltverbunds mit systematischer Vernetzung mehrerer Verkehrsarten. Durch die attraktive und einladende Gestaltung der Schnittstellen zwischen den verschiedenen Verkehrsarten des Umweltverbunds gewinnt der Umweltverbund insgesamt und der ÖPNV im Speziellen an Bedeutung.

Es wird an ein strategisches, handhabbares und flexibles System von intermodalen Verknüpfungspunkten verschiedener Kategorien für Paderborn empfohlen; dieses umfasst sämtliche Haltestellen des ÖPNV und noch weitere Mobilpunkte ohne ÖPNV-Anschluss. Je nach Bedeutung des Verknüpfungspunkts werden verschiedene Ausstattungsmerkmale definiert, die es bei der Umsetzung anzustreben gilt (siehe Abbildung 33). Für die Stadt Paderborn werden vier Kategorien von Verknüpfungspunkten empfohlen:

- **L:** Diese Verknüpfungspunkte weisen den höchsten Ausstattungsstandard auf und befinden sich an den Bahnhöfen und zentralen Haltepunkten der Stadt.
- **M:** Dies sind insbesondere Schnellbushaltestellen oder zentrale Haltestellen mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen in den Stadtteilen. Ziel ist es, je Stadtteil mindestens einen Verknüpfungspunkt mit den hohen Ausstattungsstandards der Kategorie M einzurichten.
- **S:** Bezieht sich auf alle weiteren Haltepunkte im Stadtgebiet; hier gilt es Basisangebote zur Förderung der Intermodalität anzubieten.
- **XS:** Mobilpunkte ohne Busanbindung, sie bieten in Wohnortnähe öffentlichkeitswirksam umweltfreundliche Mobilitätsoptionen.

In Abbildung 33 sind die verschiedenen Kategorien in Paderborn verortet und die Ausstattungsmerkmale der jeweiligen Kategorien dargestellt. Kategorie XS bezieht neben Verknüpfungsangeboten im Radverkehr auch einzuführende Sharing-Dienste sowie Dienstleistungsangebote ein. Zusätzlich soll die Buchung von allen Angeboten an den Verknüpfungspunkten zentral über ein einheitliches Buchungssystem (siehe C 5 Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing S.79) möglich sein.

Zur Umsetzung des Systems von Mobilstationen wird empfohlen mindestens zwei Verknüpfungspunkte der Kategorie S pro Jahr umzusetzen. Dadurch kann ein Beitrag zum Aufbau von konkurrenzfähigen Alternativen zum Auto sowie zur Vermeidung von Kfz-Fahrten geleistet werden.

Abbildung 32: Beispiel Mobilstation M, Wuppertal



Eigene Aufnahme

### C 3.2 Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und deren Umfeld

Gemäß Personenbeförderungsgesetz ist der barrierefreie Umbau aller Haltestellen bis 2022 vom Bund vorgegeben. Allerdings ist diese Vorgabe in den meisten Städten, so auch in Paderborn, nicht zu erreichen. Um die am stärksten frequentierten und für den Alltagsverkehr bedeutendsten Haltestellen prioritär barrierefrei auszubauen, wurde im Zielkonzept des IMOK beschlossen, alle Haltestellen im angebauten Bereich der Stadt bis 2025 barrierefrei zu gestalten. Die im anbaufreien Bereich liegenden Haltestellen sind anschließend sukzessive barrierefrei umzugestalten.

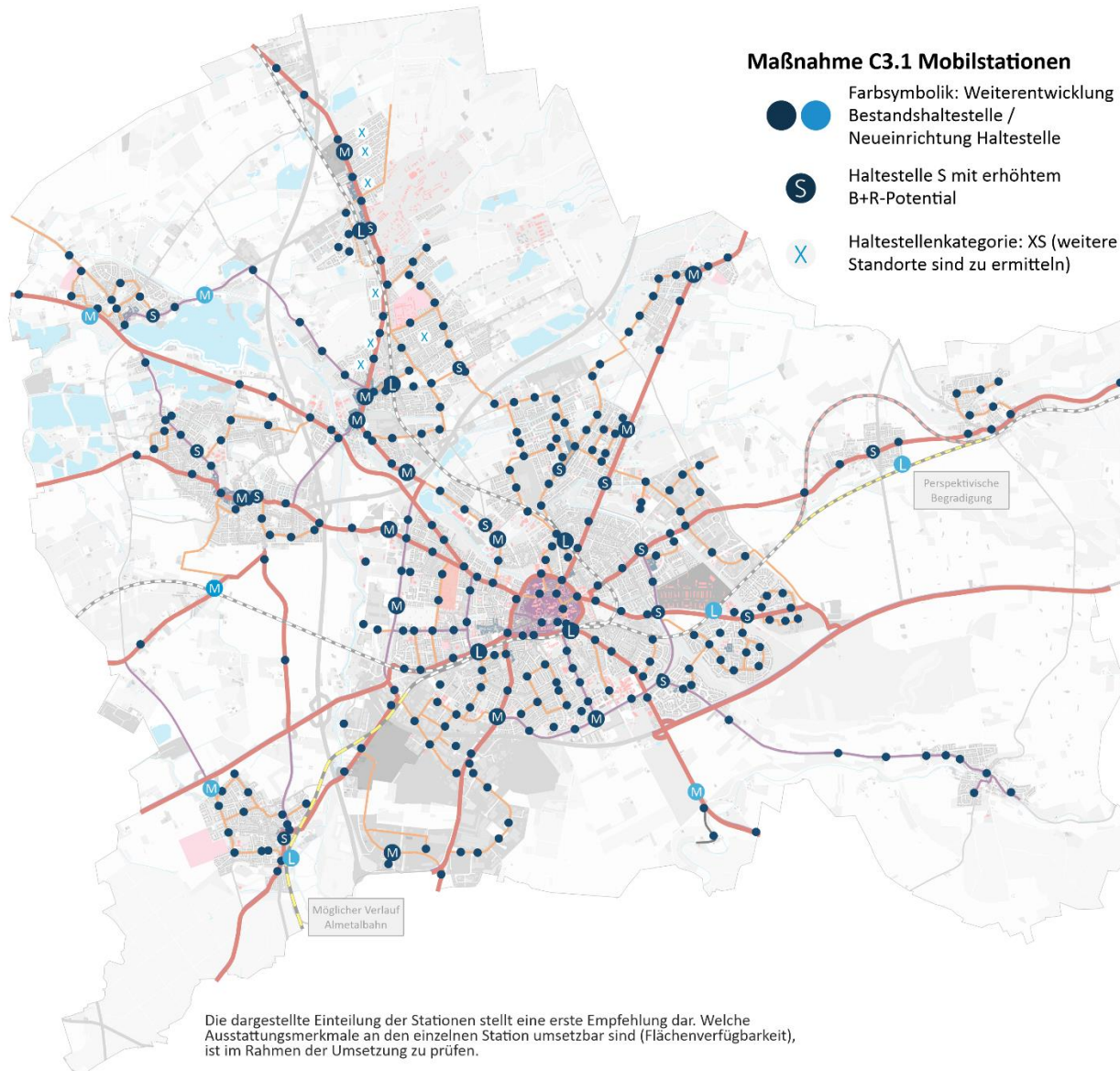
Barrierefreiheit bezieht sich dabei nicht nur auf die Fahrzeuge und Haltestellen, sondern auch auf die Zugänglichkeit dorthin. So müssen z.B. bei sehr breiten Straßen und/oder Straßen mit einem hohen Verkehrsaufkommen sichere und barrierefreie Querungsmöglichkeiten vorhanden sein, bei schmalen Straßen sind ggf. Gehwegverbreiterungen oder alternative Maßnahmen erforderlich (z.B. Mischverkehrsflächen); bei Mobilstationen muss sichergestellt sein, dass auch die Fußwege zwischen den Verkehrsmitteln (z.B. von der Bushaltestelle zum Bahnsteig, Bushaltestelle - Radabstellanlagen) durchgängig und ohne größere Umwege barrierefrei und möglichst direkt sind.

**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



Abbildung 33: Ausstattungsmerkmale und Verortung von Mobilstationen



A	B	C	D	Ausstattungsmerkmale je Kategorie:	
SPNV-Halte	SB-Halte, weitere zentrale Haltestellen	Weitere Bushaltestellen	Mobilpunkte (ohne OV-Anbindung)	x	erforderlich
				(x)	optional
				-	nicht erforderlich
x	x	x	x	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radverkehr
x	x	(x)	-	Radabstellanlagen (überdacht)	
x	x	(x)	x	Fahrradverleihstation	
x	x	(x)	(x)	öffentliches Fahrradwerkzeugset	
(x)	(x)	(x)	(x)	Lastenradverleih	
x	x	(x)	(x)	E-Scooterverleih	Motorisierter Verkehr
x	(x)	-	-	E-Bike-Lademöglichkeit	
x	x	(x)	(x)	Carsharing-Station	
x	(x)	-	-	Taxi-Stand	
x	(x)	-	-	P+R-Angebote	
x	-	-	-	Normalladeinfrastruktur	Weitere Angebote
x	x	x	(x)	Informationsangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	
x	x	(x)	-	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	
x	(x)	(x)	(x)	Paketstation	
x	(x)	-	-	Kiosk/ Verkaufautomat	
x	(x)	-	-	Gepäckschließfächer	
x	(x)	-	-	W-Lan	
x	-	-	-	Aufenthaltsraum und WC	
x	-	-	-	Servicepunkt	

## C 4 Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts

Zur Aktualisierung des städtischen ÖPNV-Konzepts von 2017 und zur Weiterentwicklung der im IMOK dargestellten Ansätze im ÖPNV wird die Fortschreibung des städtischen ÖPNV-Konzepts empfohlen. Neben den Bausteinen des ÖPNV-Konzepts 2017 sind insbesondere folgende Aspekte vertiefend zu betrachten:

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

## C 5 Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing

Der Einfluss der Stadt auf Tarifstrukturen und Ticketing ist begrenzt und erfolgt hauptsächlich über die WT-GmbH. Zur Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing unterstützt die Stadt die Prüfung folgender Ansätze:

- Ausweitung der Geltungsdauer und -bereiche von Schülertickets
- Jobticket, Mieterticket

- Strategie: stabilerer Betrieb durch weniger Verkaufsvorgänge 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 eezy Westfalen)
- Mobilität aus einer Hand (ÖPNV-Tickets für durchgängige Wegeketten) z.B. per App



## D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Nr.	Maßnahmentitel
<b>1</b>	<b>Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes</b>
1.1	Weiterentwicklung und Umsetzung des Lkw-Führungsnetzes
1.2	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
1.3	Verbesserung der Verkehrslenkung
<b>2</b>	<b>Optimierung der Parkraumstrategie in der Kern- und Innenstadt</b> ★
2.1	Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems
2.2	Umsetzung Parkraumstrategie in der Kernstadt
2.2.1	Aufwertung des Parkens auf Großparkplätzen und in Parkbauten
2.2.2	Aufwertung des Parkens auf Großparkplätzen und in Parkbauten
2.2.3	Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt
2.2.4	Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt
2.2.5	Parkraumstrategie in der Innenstadt
2.3	Abwicklung Parken in Wohnquartieren
2.3.1	Abwicklung Parken in Wohnquartieren
2.3.2	Abwicklung Parken in Wohnquartieren
2.3.3	Abwicklung Parken in Wohnquartieren

2.4	Parkraumkonzepte in Räumen mit erhöhtem Konfliktpotential
2.5	P+R/Bike+Ride Ansatz für Paderborn
<b>3</b>	<b>Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr</b>
3.1	Aufbau von Mikrodepots in den Zentren
3.2	Regelmäßige Befragungen
3.3	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzepts
<b>4.</b>	<b>Unterstützung von Carsharing</b>

★ Schlüsselprojekt

## D 1 Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes

### D 1.1 Weiterentwicklung und Umsetzung des Lkw-Führungsnetzes

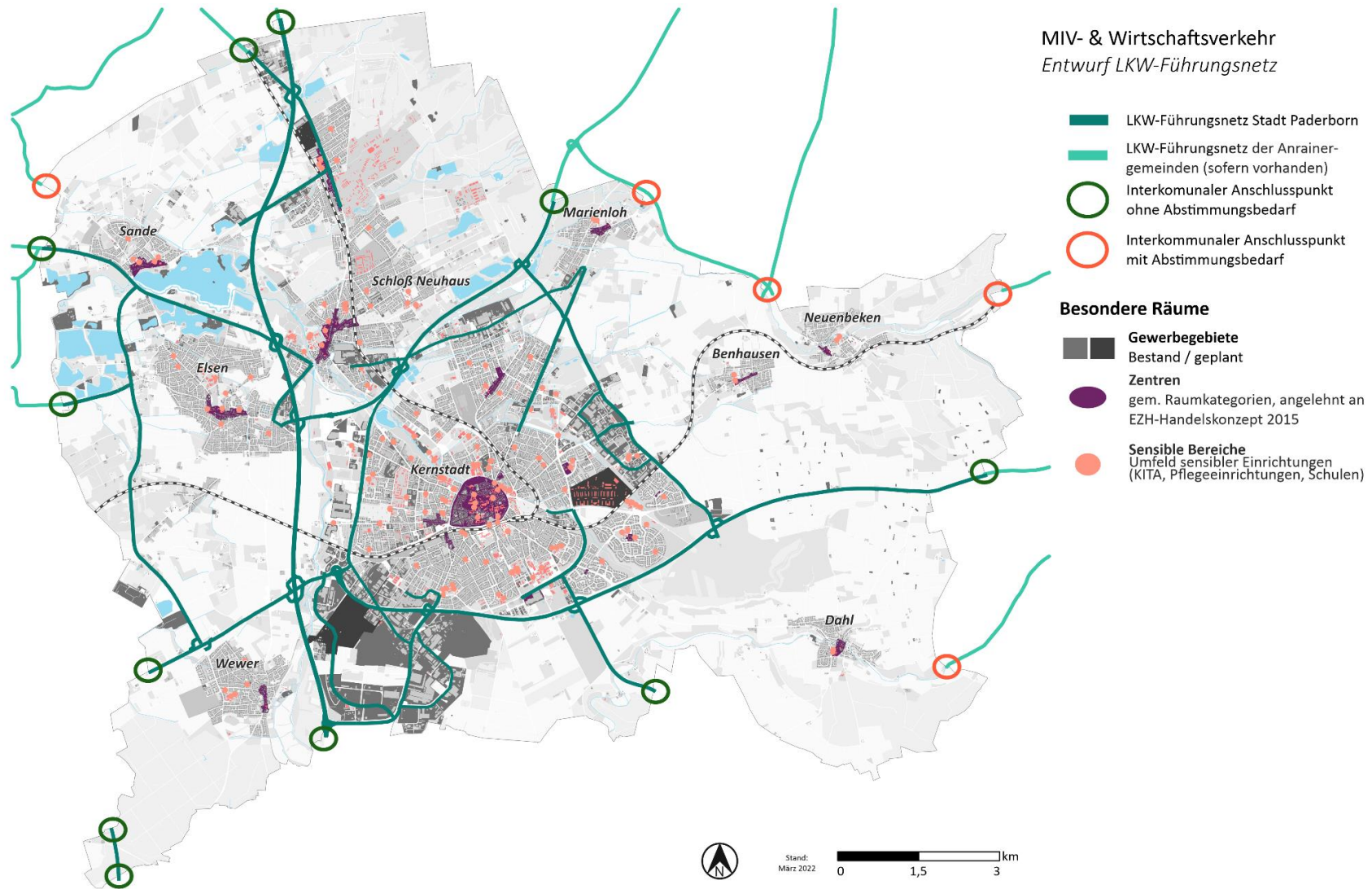
Zur Reduktion von Lärm- und Umweltbelastungen durch den Schwerverkehr sowie zur Steigerung der Verkehrssicherheit (Vermeidung und Verminderung der Schwere von Unfällen) sollte das bestehende Lkw-Führungsnetz der Stadt Paderborn an die perspektivische Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes angepasst werden. Aktuell sind gemäß SEVAS.NRW nur die Bundesstraßen und die Bundesautobahn Bestandteil des Lkw-Führungsnetzes. Ein Entwurf des Führungsnetzes ist in Abbildung 34 dargestellt.

Zur Weiterentwicklung und Umsetzung dessen werden folgende Arbeitsschritte empfohlen:

- Abstimmung des Entwurfs des Lkw-Führungsnetzes mit betroffenen Gewerbetreibenden und Nachbarkommunen.
- Prüfung der Schwerverkehrsdaten in besonders belasteten Bereichen: Wallring, Bielefelder Str., Detmolder Str. (Marienloh), Benhauser Str.
- Erarbeitung von Maßnahmen zur Verringerung des Lkw-Verkehrs auf besonders betroffenen Abschnitten. Als Maßnahmen kommen bspw. Gewichts-, Höhen-, Längen- und Breitenbegrenzungen oder Lkw-Durchfahrtsverbote in Frage.

Um die Wirksamkeit des Lkw-Führungsnetzes zu prüfen, werden regelmäßige Verkehrszählungen zur Ermittlung des Schwerverkehrsaufkommens empfohlen.

Abbildung 34: Lkw-Führungsnetz



Eigene Darstellung

## D 1.2 Stadtverträgliche Geschwindigkeiten

Mit der Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes wird das Ziel verfolgt, bestehende Wohn- und Nebennetzstraßen so weit wie möglich mit Lenkungsmaßnahmen zu entlasten. Hauptverkehrsstraßen und verkehrsbedeutende Vorfahrtsstraßen werden aber auch zukünftig partiell durch Siedlungsgebiete verlaufen. Zur verträglicheren Abwicklung des Kfz-Verkehrs auf diesen Straßen sind Möglichkeiten zur Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (insbesondere Tempo 30) abschnittsweise zu prüfen.

### Geschwindigkeitskonzept

Auf Basis des Kfz-Perspektivnetzes ist die Entwicklung eines zukunftsorientierten Geschwindigkeitskonzepts zu empfehlen. Es muss die relevanten Abwägungskriterien für Tempo 30 – Verkehrsbedeutung der Straße, Verkehrssicherheit (Unfälle sowie Unfallrisiko), Situation zu Lärm und Luftschadstoffen, städtebauliche Sensibilität, schutzwürdige Nutzungen im Umfeld, weitere Indikatoren (zum Beispiel Qualität der Radverkehrs- und Fußverkehrsanlagen, Verbindungsfunktion des ÖPNVs, ÖPNV-Vorbehaltsnetz) – sowie zukünftige Rahmenbedingungen (insbesondere anvisierte Änderung der Verbindungsfunktion für MIV auf der Straße, siehe Abbildung 17 (S.34) und Abbildung 18 (S.35)) je Hauptverkehrsstraßenabschnitt zusammenstellen. Auf dieser Basis können Prioritäten für die Anordnung von Geschwindigkeitsreduzierungen identifiziert und Realisierungschancen zur Anordnung in Abhängigkeit von den Anforderungen der gesetzlichen Regelungen ermittelt werden. Das Geschwindigkeitskonzept ist laufend fortzuschreiben, sich ändernde gesetzliche Handlungsspielräume sind einzubeziehen.

### Freiwillig Tempo 30

Auf Hauptverkehrsstraßen, auf denen eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sinnvoll, aber aufgrund straßenverkehrsrechtlicher Hürden kurzfristig nicht umzusetzen ist, bietet sich „Freiwillig Tempo 30“ oder ggf. auch „Freiwillig Tempo 40“ an. Aus Gründen der Verkehrssicherheit, des Lärmschutzes und der Radverkehrsförderung ist Tempo 30 (mit Verkehrszeichen 274) aber auch hier mittel- bis langfristig vorzuziehen.

#### Beispiel 1: Freiwillige Temporeduzierung Stadt Offenburg

Die Stadt Offenburg machte im Rahmen eines Modellprojektes gute Erfahrungen mit freiwilligen Tempobeschränkungen auf Hauptverkehrsstraßen. Unterstützt durch Markierungen, Spruchbänder und/oder Geschwindigkeitsdisplays konnten die durchschnittlichen Geschwindigkeiten der Kfz um 5 bis 8 km/h gesenkt, die Lärmbelastungen entsprechend vermindert und die Verkehrssicherheit erhöht werden.

Website Stadt Offenburg

## D 1.3 Verbesserung der Verkehrslenkung

Zur Lenkung von Kfz-Verkehren auf die überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungsstraßen und zur gleichzeitigen Entlastung des weiteren Straßennetzes (Wohnumfeld- und Umweltschutz) sowie zur Vermeidung von Umwegen sollte die Verkehrslenkung und -information einer andauernden Analyse und Weiterentwicklung unterzogen werden. Im Sinne einer Umsetzung des Kfz-Perspektivnetzes ist die Verkehrslenkung sukzessive zu optimieren, um den geänderten Rahmenbedingungen im Kfz-Netz zu entsprechen. So sollen


vor allem die Wege durch die Kernstadt verringert und entsprechend auf die äußeren Ringe verlagert werden.


Zur Erreichung einer Verkehrslenkung bietet sich einerseits eine Anpassung der Beschilderung/Wegweisung an; andererseits ist auch eine Umgestaltung von relevanten Knotenpunkten und Einmündungen möglich, z.B. Änderung begünstigter Abbiegebeziehungen. Als Basis zur Entwicklung konkreter Maßnahmen sind u.a. auch das Lkw-Führungsnetz, mögliche P+R-Standorte und die Elemente der Parkraumstrategie (Parkleitsystem) zu nutzen.


## D 2 OPTIMIERUNG DER PARKRAUMSTRATEGIE IN DER KERN- UND INNENSTADT


- ### ZENTRALE BAUSTEINE
- Ausbau von Parksensoren in den drei Hauptzentren mit der Möglichkeit zur Onlinebuchung
  - Aufwertung vorhandener Großparkplätze (Beschilderung, Anbindung an die Innenstadt); Niedrigere Parktarife als im Seitenraum
  - Kommunikationsstrategie: Park+Walk
  - Fortschreibung des Parkraumkonzepts (Stand 2011)
  - Entlastung des öfftl. Raums und keine Erhöhung der Zahl der Parkplätze
  - sukzessive und sachgerechte Erhöhung der Parktarife
  - Weitere Umsetzung der Grundsätze und Strategie in der Innenstadt


### Zeitraumen

 kurzfristig


 Daueraufgabe

 Daueraufgabe

 Daueraufgabe

 kurzfristig

 Daueraufgabe

 kurzfristig

Es soll darum gehen, Maßnahmen und z.T. Optionen aufzuzeigen, mit denen Verkehrsbelastungen reduziert und mit denen die auch zukünftig weiterhin stattfindenden Kfz-Verkehre für Menschen, Stadt und Umwelt effizienter und verträglicher gestaltet werden können.

Zu diesen Ansätzen gehört insbesondere die Umsetzung der bereits in den Grundsätzen festgehaltenen Optimierung der Parkraumstrategie. Grundsätzlich sollte der ruhende Kfz-Verkehr im privaten Raum und in öffentlichen Parkbauten konzentriert werden. Dadurch können Parkstände im öffentlichen Raum, die derzeit eine monofunktionale Nutzung kostbarer Flächen darstellen, zu Gunsten der Verkehrssicherheit und attraktiver Flächen für den Fuß- und Radverkehr reduziert werden. Die Umnutzung von ehemaligen Parkständen eröffnet aber auch neue Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sowie in den Wohnquartieren.

Die Optimierung der Parkraumstrategie umfasst dabei – neben der o.g. gerechteren und effektiveren Verteilung des öffentlichen Raums für unterschiedliche Zwecke und Nutzungsoptionen– auch vor allem Aspekte der Digitalisierung und der Bewirtschaftung.

Schnittstellen	Mögliche Förderung
A 1-3, A 6, B 1-3, C 2, C 3, C 5, D 1-4, E 1-3, G 1, G 4	FöRi - „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“

- ### Zentrale Akteure
- Stadt Paderborn, ASP, Quartiersinitiativen, lokale Bevölkerung

Insofern stellt die Parkraumstrategie eine wesentliche Push-Maßnahme dar, die das Gegenstück zu den Pull-Maßnahmen (insbesondere Maßnahmen der Handlungsfelder A-C, z.B. Aufwertung von Fuß- und Radverbindungen, Ausweitung des Busangebots) bildet. Durch das Ineinandergreifen von Push- und Pull-Maßnahmen wird eine bestmögliche Basis zur Erreichung der gesetzten Ziele des IMOK geschaffen.



## D 2 Optimierung der Parkraumstrategie in der Kern- und Innenstadt

### D 2.1 Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems

Zur Reduzierung der Parksuchverkehre und damit der Verkehrsbelastungen wird die Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems anhand folgender Maßnahmen empfohlen:

- Ausbau von Parksensoren in den drei Hauptzentren
- Einrichtung von Möglichkeiten zur Onlinebuchung der Parkstände

### D 2.2 Umsetzung Parkraumstrategie in der Kernstadt

Zur Umsetzung werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

#### D 2.2.1/2.2.2 Aufwertung des Parkens auf Großparkplätzen und in Parkbauten

Gemäß der Parkraumstrategie soll das Parken aus dem öffentlichen Straßenraum auf Großparkplätze verlagert werden. Um die Parkieranlagen attraktiver zu gestalten („Pull-Maßnahme“), sind auf den Großparkplätzen sowie in den Parkbauten folgende Ansätze und Empfehlungen zur Aufwertung der Parkieranlagen zu prüfen:

- Angemessene Beleuchtung der Parkstände (gerade in Parkbauten)
- Erhöhung der Sicherheit durch stetige Überwachung

- Verständliches Tarifsysteem, welches sowohl Pendelnden als auch Gästen entsprechende Angebote vorhält
- Befahrbarkeit nach den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs (EAR 05/FGSV)
- Digitalisierung des Parkangebotes (digitaler Auslastungsanzeiger sowohl vor Ort als auch im Internet; siehe D 2.1 Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems)
- Vor dem Hintergrund zunehmend größerer Kfz sind zumindest partiell die Verbreiterungen von Parkständen zu empfehlen.
- Die Kosten für die Nutzung der Parkbauten und Großparkplätze sollten günstiger sein als für die Nutzung der Parkstände im öffentlichen Straßenraum (siehe D 2.2.3/2.2.4 Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt)

Die Bewerbung und Beschilderung dezentral gelegener Großparkplätze (insbes. Rolandsweg, Hauptbahnhof, Parkhaus Neuhäuser Tor) sollte über ein Kommunikationskonzept „Park + Walk“/„Park + Bike“ erfolgen. Dadurch können Innenstadtbesucher:innen bereits vor dem Inneren Ring „abgefangen“ und zum Umstieg auf den Fuß- und Radverkehr und ggf. auch den Busverkehr animiert werden.

Dies beinhaltet zum einen die wegweisende Beschilderung für Autofahrende zu diesen Großparkplätzen (über möglichst unsensible, übergeordnete Straßenverbindungen, siehe Abbildung 17, sowie Maßnahme D 1.3 Verbesserung der Verkehrslenkung S.83). Zum anderen beinhaltet dies eine durchgängige wegweisende Beschilderung für zu Fuß Gehende zwischen Großparkplätzen und zentralen Zielen im Umfeld (insbesondere Innenstadt).

### D 2.2.3/2.2.4 Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt

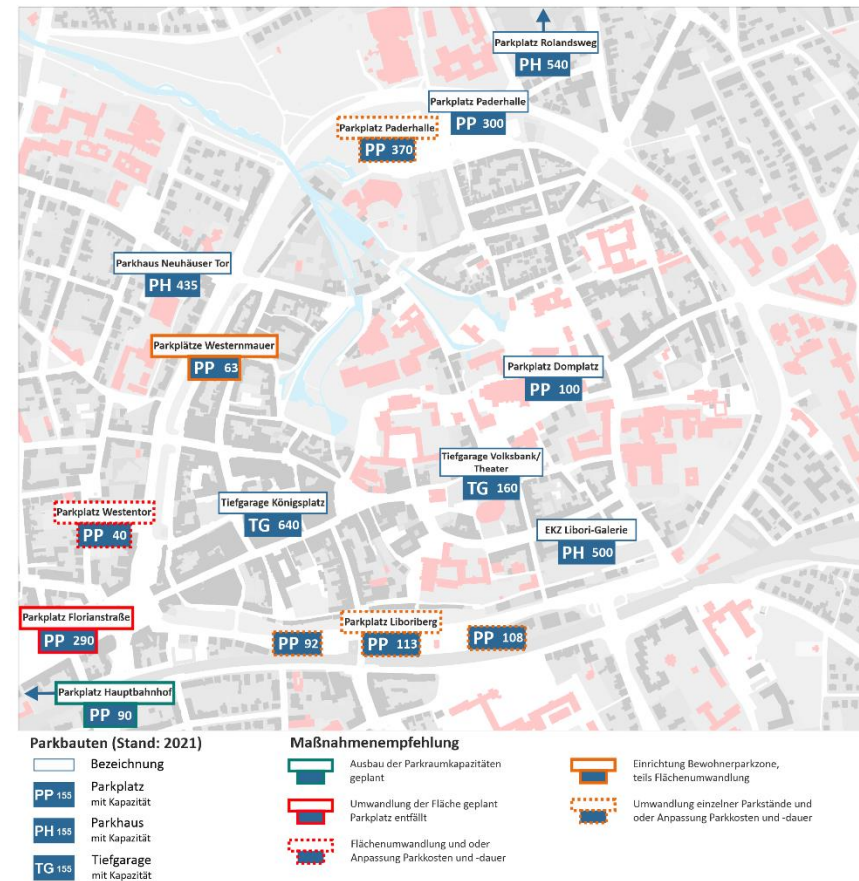
Zur Entlastung des öffentlichen Straßenraums vom ruhenden Kfz-Verkehr und Verlagerung des Parkens auf die Großparkplätze ist die Parkraumbewirtschaftung anzupassen. In diesem Zuge ist das Parkraummanagementkonzept von 2011 fortzuschreiben und die Zahl der Parkplätze in der Kernstadt nicht zu erhöhen. Weiter sind folgende Maßnahmen zu prüfen:

- Umwandlung von Parkständen im Straßenseitenraum zugunsten Radabstellanlagen, breiteren Gehwegen oder Sitz- und Begrünungselementen (kurzfristig)
- Umwandlung einzelner Parkstände auf Großparkplätzen (insbes. Paderhalle, Liboriberg) um z.B. Flächen für die Einrichtung von Elternhaltestellen zu gewinnen (siehe Maßnahme B 2 Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen S.62).
- Sukzessive Anhebung der Parkgebühren (bei Beibehaltung der bestehenden Systematik: Kosten in Parkbauten und Großparkplätzen niedriger als im öffentlichen Raum).

**Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben**

Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentlichen Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).

Abbildung 35: Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt



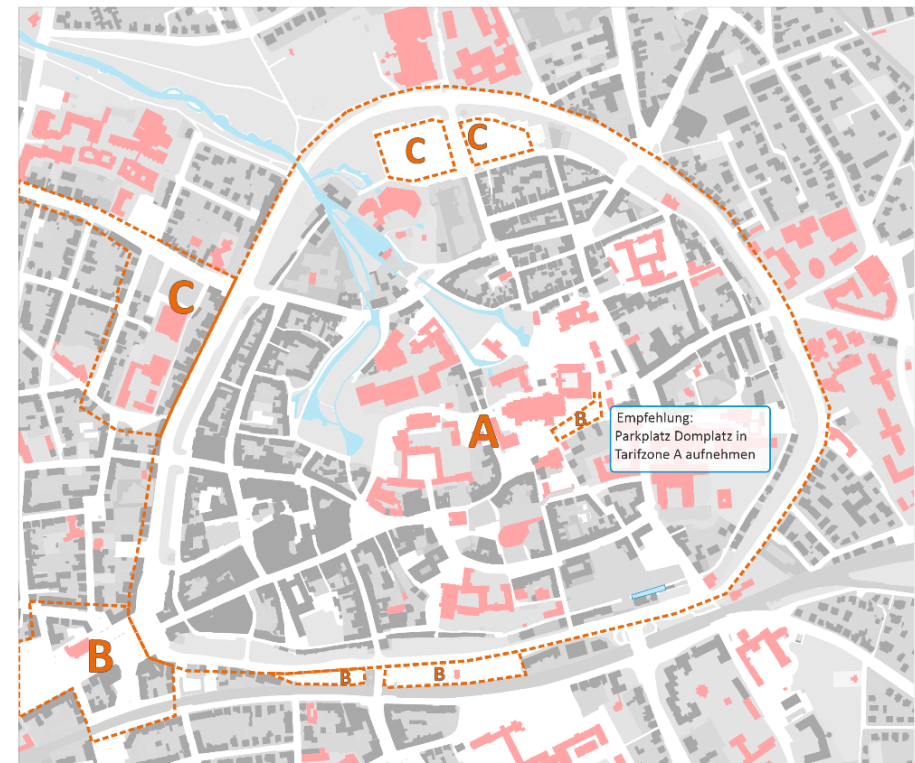
Eigene Darstellung

### D 2.2.5 Parkraumstrategie in der Innenstadt

Neben dem Ansatz, die Kosten für das Parken in Parkbauten und auf Großparkplätzen günstiger zu halten als für das Parken im Straßenraum, sind weitere Punkte, die im Zuge der neuen Parkraumstrategie in der Innenstadt umgesetzt werden sollen, nachfolgend aufgeführt:

- Der zentral gelegene Parkplatz Domplatz bietet kurze Fußwege zu den Zielen in der Innenstadt und damit sehr hohe Qualitäten. Aktuell ist er der Tarifzone B zugeordnet, aus Gutachtersicht ist aufgrund der hohen Qualitäten, die der Parkplatz bietet, ein Wechsel in Tarifzone A zu empfehlen. Eine Übersicht der Tarifzonen ist in der Abbildung rechts dargestellt.
- Einrichtung von Bewohnerparken am Parkplatz Westernmauer
- Prüfung der Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung auf Sonntage (wurde im Ausschuss im Dezember 2022 abgelehnt)
- Sukzessive und sachgerechte Erhöhung der Parktarife (wurde vom Rat im Dezember 2022 beschlossen, erste Erhöhung ab 1.4.2023)

Abbildung 36: Parkzonen in Paderborn



**Parktarife (Stand: 2021)**

- 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.

Eigene Darstellung

## D 2.3 Abwicklung Parken in Wohnquartieren

Auch in den Wohnquartieren gilt es das Parken verstärkt im privaten Raum abzuwickeln und im öffentlichen Raum zu reduzieren. Dies trägt gerade in den starkverdichteten Wohnquartieren in der Kernstadt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualitäten bei. Aktuell werden immer wieder Gehwege rechtswidrig zum Parken genutzt und versperren so gerade für Menschen mit Kinderwagen oder Rollatoren die Fußwege. Gleichzeitig hat die Feuerwehr Paderborn stellenweise Probleme, die zugeparkten Wohnstraßen passieren bzw. Einsatzorte erreichen zu können: hier stellen zu geringe verbleibende Restfahrbahnbreiten und teils zu geringe Breiten für das Ausfahren der Drehleiter Probleme dar. Demgegenüber stehen die Interessen der Bewohner:innen, ihre Pkw möglichst in der Nähe der eigenen Wohnung unterzubringen.

Zur verträglichen Organisation des Parkens werden folgende Maßnahmenansätze empfohlen, die im Rahmen von Quartierskonzepten für die verschiedenen Quartiere Paderborns ausgearbeitet und umgesetzt werden sollen:

### 1) Rücknahme von Gehwegparken

- Parkraummanagement: Einführung „Parken nur in gekennzeichneten Flächen erlaubt“ (VZ 1053-30)
- Kennzeichnung von Parkständen ist insbesondere bei einem erhöhten Bedarf an Parkständen im öffentlichen Raum durch Anlieger:innen zu empfehlen. Dieser zeigt sich gerade bei fehlenden oder nicht ausreichend vorhandenen Parkmöglichkeiten im privaten Raum.
- Durch die markierten Parkflächen sind ausreichend breite Gehwege (Minimum 1,8 m) und Fahrbahnen (mind. 3,1 m für Rettungsfahrzeuge) ebenso zu gewährleisten wie die Sichtbeziehungen an Kreuzungen und Einmündungen; ergänzend sollte mit Grenzmarkierungen gearbeitet werden

- Begleitende Öffentlichkeitsarbeit: Zielt auf die Aufklärung der geltenden Regelungen zum Parken ab und vermittelt sowohl den Mehrwert als auch die Dringlichkeit der Maßnahmen für alle Betroffenen.
- Konsequente Ahndung von Gehwegparkverstößen (siehe Maßnahme E 3.2 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung S.101)

### Beispiel 2: Faires Parken Karlsruhe

Die Stadt Karlsruhe hatte in der Vergangenheit Probleme mit dem ruhenden Verkehr, indem dieser die Barrierefreiheit auf Gehwegen einschränkte, Rettungsfahrzeuge nicht passieren konnten und es häufiger zu Beschwerden aufgrund von falschparkenden Fahrzeugen auf Gehwegen kam. Durch das Konzept „Faires Parken“ sollte das Parkraumangebot gesteuert, Parkverstößen entgegengewirkt und die Gehwege durchgängig und barrierefrei gestaltet werden. Die Stadt Karlsruhe hat zusammen mit den Bürgervertretungen Straßenabschnitte identifiziert, in denen das Gehwegparken möglich ist. Das Parken auf Gehwegen wird nur genehmigt, wenn ein hoher Parkdruck vorherrscht, die Gehwegbreite mindestens 2,10 m beträgt und die Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge (mindestens 3,10 m) gewährt wird. Durch das Gehwegparken muss für den Fußverkehr eine Mindestbreite von 1,60 m erhalten bleiben. Der Parksuchverkehr wird durch Markierungen und Beschilderung auf die möglichen Parkstände aufmerksam gemacht. Falschparker, die entgegen den Vorschriften die Gehwege zuparken, müssen mit Bußgeldern rechnen oder werden in besonders rücksichtslosen Fällen direkt abgeschleppt.

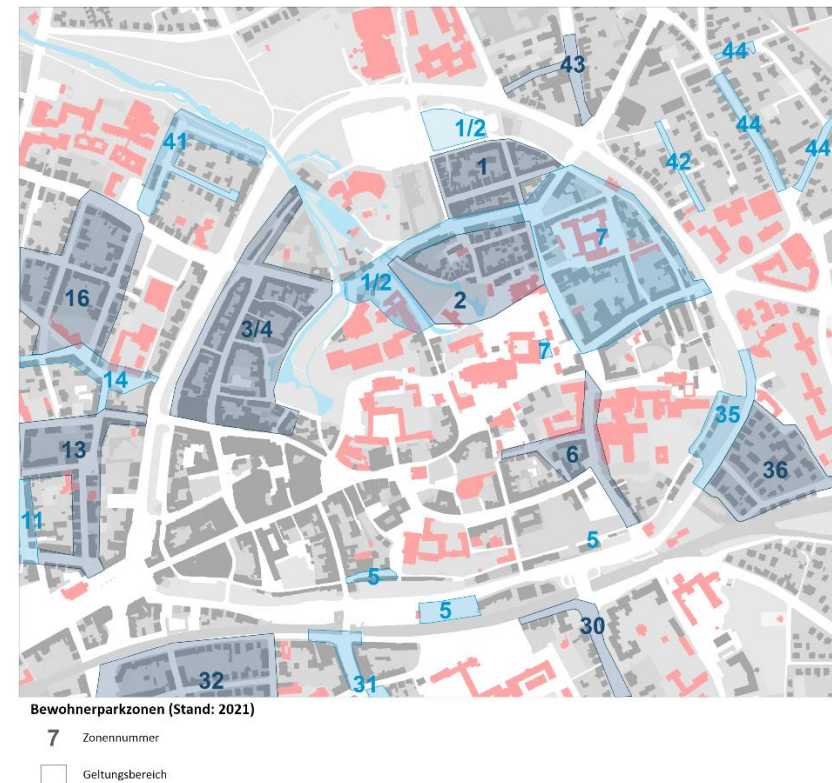
#### Weitere Hinweise:

Faires Parken in Karlsruhe – Ein Leitfaden für die Bürgervertretung

## 2) Ausweitung von Bewohnerparken

- Bewohnerparkzonen können gem. § 45 StVO und § 6 StVG nur bei erheblichem Parkraumangel, also bei hohem Parkdruck und wenn unterschiedliche Nutzergruppen (z. B. Bewohner, Kunden und Beschäftigte) um wenige Stellplätze konkurrieren, ausgewiesen werden. Parkraumbewirtschaftung kann jedoch nach dem Urteil des VG Wiesbaden auch zur Minderung der NO<sub>2</sub> Belastung eingeführt werden.
- Während die Gebühren für die Bewohnerparkausweise lange Zeit noch auf 30,70 €/Jahr begrenzt waren, sind aufgrund der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes weitere Spielräume entstanden<sup>4</sup>. Aus verkehrlicher Sicht ist zu empfehlen, dass die Stadt Paderborn die neuen Möglichkeiten zur Anhebung der Gebühren insbesondere im dichtbesiedelten Kernstadtbereich nutzt, um mit diesem Steuerungsinstrument zur Erreichung der Ziele des IMOK beizutragen (wurde vom Rat im Dezember 2022 beschlossen, Erhöhung um 30 €/Jahr zum 1.1.2023). Perspektivisch ist eine Staffelung der Bewohnerparktarife vorgesehen.

Abbildung 37: Bewohnerparkzonen Paderborn



<sup>4</sup> Nach der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (Mai 2020) können Länder entweder selbst über Gebühren zum Bewohnerparken entscheiden oder dies den Kommunen überlassen.



### 3) Mehrfachnutzung bestehender Parkieranlagen

- Bestehende Parkbauten oder Großparkplätze im Umfeld der Wohnquartiere sind auf freie Kapazitäten zu untersuchen, um dort Bewohnerparkplätze vorzuhalten. Dadurch kann der Parkdruck in den umliegenden Wohnquartieren gesenkt und mehr Flächen für den Umweltverbund und Aufenthaltsqualität vorgehalten werden.
- In Absprache mit den Eigentümer:innen sind auch zeitlich befristete Bewohnerparkplätze möglich, die an Werktagen tagsüber für andere Nutzungen freigegeben werden, bspw.:
  - 10 bis 18 Uhr: freigegeben zur zeitlich-befristeten Nutzung als Parkplatz, Lieferzone oder sonstige Verkehrs- oder Aufenthaltsfläche
  - 18 bis 10 Uhr: Bewohnerparken
  - Ggf. können Ansätze des Smartparkings zur bedarfsgerechten Bereitstellung der Parkstände für die Eigentümer beitragen, bspw. über digitale Reservierungsanzeigen o.ä.

### 4) Einrichtung von Quartiersgaragen

- Neu angelegte Sammelparkplätze oder Quartiersgaragen können den Parkdruck im öffentlichen Raum der Wohnquartiere senken.
- Bei der Anlage neuer Wohnquartiere ist dies zu empfehlen (siehe F 1.3 Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung S.106)
- In Bestandsquartieren, die durch erhöhten Parkdruck bzw. stark durch den ruhenden Kfz-Verkehr geprägt sind (wie Südstadt, Riemekeviertel), eignen sich – wenn vorhanden – insbesondere Baulücken für die Nutzung als Quartiersgarage (oder kurzfristig für Sammelparkplätze).
- Voraussetzung für die Annahme der Quartiersgaragen ist u.a., dass in den Wohnquartieren keine/kaum Parkmöglichkeiten im öffentlichen und zu wenige Parkmöglichkeiten im privaten Raum zur Verfügung stehen oder zur Verfügung gestellt werden können.

- Die Nutzung unbebauter Flächen durch Quartiersgaragen steht dabei in Konkurrenz zu anderen Nutzungen und bedarf daher einer tiefergehenden, ortsspezifischen Analyse und Abwägung. Daher können an dieser Stelle keine detaillierten Aussagen zur Anwendung gegeben werden.

## D 2.4 Parkraumkonzepte in Räumen mit erhöhtem Konfliktpotential

In Räumen mit hohem Parkdruck ist die Entwicklung von Parkraumkonzepten zu empfehlen. Diese bauen auf einer detaillierten Parkraumanalyse auf und beinhalten Aussagen zu den Parkdauern und den verschiedenen Nutzergruppen der Parkmöglichkeiten. Die Maßnahmen des Parkraumkonzepts sind entsprechend der lokalen Gegebenheiten und vor dem Hintergrund der beschlossenen Ziele des IMOK zu entwickeln und umzusetzen. Dies kann im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen.

Im Rahmen des IMOK wurde in den folgenden Bereichen ein erhöhter Parkraumkonflikt festgestellt, entsprechend wird hier die Entwicklung von Parkraumkonzepten empfohlen:

- Lippensee/Sande Mitte: Konflikte zwischen Anwohner:innen, Tagesgästen und Gästen mit Wohnmobil
- Universität/umliegende Wohngebiete: Konflikte zwischen Anwohner:innen und Universitätsangehörigen
- Krankenhaus/Kilianstraße (Südstadt): Konflikte zwischen Anwohner:innen und Krankenhausverkehren



## D 2.5 P+R/Bike+Ride Ansatz für Paderborn

Förderung des P+R bzw. Bike+Ride Ansatz, bei dem gut erreichbare Parkflächen am Stadtrand bzw. Rand der Kernstadt vorgehalten werden, um dort das Fahrzeug abzustellen und den restlichen Weg mit dem Bus bzw. dem Rad zurücklegt. Dadurch können Fahrzeuge abgefangen werden, bevor sie in die sensibleren Bereiche der Kernstadt einfahren. Wichtig dabei sind C 3.1 Aufbau eines Systems von Mobilstationen (S.76) sowie G 4.2 Interkommunale Zusammenarbeit zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf den Umweltverbund (S.119).

## D 3 Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr

Zur Umsetzung und Weiterentwicklung der Strategie zur umweltfreundlichen Abwicklung der Lieferverkehre wird die Festlegung einer gesamtstädtischen Zuständigkeit in der Verwaltung empfohlen. Ebenso ist die laufende Abstimmung mit dem Citymanagement und den zuständigen Fachämtern der Stadt, den vor Ort betroffenen Betrieben und Anwohner:innen sowie den Wirtschaftsverbänden und KEP-Dienstleistern zu empfehlen, da das Liefern und Parken gerade in dichten Quartieren ein komplexes und häufig kontrovers diskutiertes Thema ist.

### D 3.1 Aufbau von Mikrodepots in den Zentren

Kernidee der Mikrodepots ist die Lieferung der Waren zu einem zentrumsnahen Umschlagplatz. An bzw. von diesem findet der Umschlag aus den größeren Lieferfahrzeugen in kleinere Einheiten (insbesondere Lastenfahrräder) und die Feinverteilung in die Zentren und umliegenden Quartiere statt.

In der Innenstadt besteht bereits ein Projekt von Citymanagement und UPS, in dem dieser Ansatz getestet wird. Bei diesem verladerbezogenen Ansatz übernimmt der KEP-Dienstleister (in diesem Fall UPS) die Lieferung an den zentralen Umschlagplatz (an der Franziskanermauer) und die Feinverteilung der Waren über Lastenfahrräder. Zur Weiterentwicklung dieses Ansatzes werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Gewinnung weiterer KEP-Dienstleister zur Umsetzung dieses Ansatzes
- Bereitstellung weiterer Flächen für Mikrodepots; aus Sicht der Gutachter sollten folgende Optionen prioritär geprüft werden: Tiefgarage Königsplatz, Parkplätze Le-Mans-Wall, Liboriberg, Westernmauer sowie Parkplatz Florianstraße.
- Evaluation des Projekts zwischen 2025 und 2030; aufbauend darauf Prüfung der Übertragbarkeit und Umsetzung des Projekts in den Zentren Schloß Neuhaus und Elsen. Kurzfristig könnte für Schloß Neuhaus und Elsen mit Lieferzonen gearbeitet werden.

Perspektivisch wird der Aufbau von Mikrodepots an verschiedensten Orten im Stadtgebiet empfohlen, um die gesamte Stadt von diesen einzelnen Minidepots umweltfreundlich beliefern zu können („Haltestellenprinzip“). Zur Unterstützung der umweltfreundlichen Belieferung können Zufahrtsbeschränkungen für Lieferfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in Teilen des Stadtgebiets eingeführt werden. Eine solche Maßnahme wäre sehr frühzeitig zu kommunizieren, um ggf. mit den KEP-Dienstleistern alternative Zustelloptionen abzustimmen.

### D 3.2 Regelmäßige Befragungen

Zum Monitoring der Veränderung der Lieferverkehre sollen regelmäßig Befragungen der Einzelhändler:innen und Gewerbetreibenden insbesondere zu Lieferverkehren (Anforderungen, Erfahrungen, Ideen/Wünsche) durchgeführt werden. Weiter sollen generelle regelmäßige Befragungen von Citybesuchenden Erkenntnisse insbesondere bezüglich der Erreichbarkeit der verschiedenen Verkehrsmittel und der Aufenthaltsqualität liefern.

**Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern**

Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbesondere bezüglich Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.

### D 3.3 Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes

Als eine Folge der Corona-Krise und des zunehmenden Onlinehandels ist der Online-Versand für den lokalen Einzelhandel in vielen Städten Deutschlands und auch in Paderborn ein immer wichtigeres Standbein geworden. Um das steigende Sendungsaufkommen aus der Innenstadt umweltfreundlich abzuwickeln wird unter Mitarbeit und Einbezug der KEP-Dienstleister, Einzelhändler:innen sowie Gewerbetreibenden die Entwicklung eines Maßnahmenkoffers empfohlen. Dieser kann Maßnahmen zu folgenden Punkten beinhalten:

**Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben**

Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.

- Nutzung mobiler Mikrodepots sowie Urban Hubs mit Ladeinfrastruktur
- Ausreichende Lieferzonen
- anbieterübergreifende Lieferplattformen

- Einfahrverbote/Lieferkonzessionen
- Pick-up Points im Einzelhandel
- City-Storage
- Lieferfahrzeuge: verstärkter Einsatz von Lastenfahrrädern und E-LKW
- Lieferzeiten und Anpassung dieser bei Nutzung alternativer Verkehrsmittel (z.B. Lastenfahrräder)

### D 4 Unterstützung von Carsharing

Zur Verbesserung der vernetzten und multimodalen Mobilität sollen gemäß Zielkonzept bis 2025 in den drei Hauptzentren Carsharingangebote eingerichtet werden; bis 2030 sollen zusätzlich in den weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten Carsharing angeboten werden.

Um die Bedingungen für Carsharing-Anbieter in Paderborn zu verbessern, werden die folgenden Maßnahmen empfohlen:

- (Teil-)Abbildung des kommunalen Fuhrparks (und städtischer Unternehmen) über Carsharing-Fahrzeuge und Einbindung in das verwaltungsinterne, betriebliche Mobilitätsmanagement (siehe auch F 1.2 Fortführung betriebliches Mobilitätsmanagements in der Verwaltung S.105)
- Einbindung des Carsharings in weitere Angebote des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe F 2.1 Unternehmen: Unterstützung beim betrieblichen Mobilitätsmanagement S.109)

Reservierung von Stellplätzen für Carsharing-Fahrzeuge im Zuge des Mobilitätsmanagements in Wohnquartieren; insbesondere sollte Carsharing in Neubauquartieren in Abstimmung mit Wohnungsunternehmen angeboten werden, um Neubürger:innen auf diese Alternative zum eigenen Auto hinzuweisen (siehe F 2.4 Neubürger:innen S.113)

Gewährung von Sonderrechten für Carsharing-Fahrzeuge, bspw. durch privilegierte, kostenlose Parkplätze im Zentrum oder an intermodalen Verknüpfungspunkten (siehe D 2 Optimierung der Parkraumstrategie S.86, C 3.1 Aufbau eines Systems von Mobilstationen S.76)

Bei Aufstellung einer Stellplatzsatzung ist das Carsharing einzubinden, als Maßnahme, um die Anzahl notwendiger Stellplätze bei (größeren) Vorhaben des Wohnungsbaus zu senken (siehe F 1.3 Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung S.106).

Abbildung 38: Carsharing Stellplätze in innerstädtischem Wohnquartier, Dortmund



Eigene Aufnahme

## E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit


Nr.	Maßnahmentitel
<b>1</b>	<b>Integrierte Straßenraumgestaltung</b> ★
1.1	Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen
1.2	Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren
1.3	Aufwertung des Umfelds sensibler Einrichtungen
1.4	Gestaltung von Ortseingängen
1.5	Einrichtung von Sitz- und Spielrouten
<b>2</b>	<b>Gestaltung von integrierten Knotenpunkten</b> ★
2.1	Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen
2.2	Sichere Knotenpunkte (in Wohnquartieren: ggf. mit Prüfung modaler Filter)
<b>3</b>	<b>Sichere Verkehrsführung</b>
3.1	Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit
3.2	Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung
3.3	Einrichtung einer Kinderunfallkommission
<b>4</b>	<b>Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen</b>
<b>5</b>	<b>Ausbau von Dauerzählstellen</b>


★ Schlüsselprojekt


# E 1 INTEGRIERTE STRASSENRAUMGESTALTUNG


- ### ZENTRALE BAUSTEINE
- Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen
    - Abbau von Konflikten gemäß Straßenraumverträglichkeitsanalyse
    - Sukzessive Umgestaltung zur Umsetzung des Kfz-Perspektivnetzes
  - Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren
  - Aufwertung des Umfelds sensibler Einrichtungen
  - Identitätsstiftende und verkehrsberuhigende Gestaltung von Ortseingängen
  - Optimierte Anbindung von Alltagszielen und sensiblen Einrichtungen durch Sitz- und Spielrouten


### Zeitraumen

 Daueraufgabe

 Daueraufgabe

 Daueraufgabe

 mittelfristig

 langfristig

Die hochwertige Gestaltung des öffentlichen Raums trägt zur Urbanität und Belebung einer Stadt bei und schafft Standortvorteile für Handel, Gastronomie, Dienstleistung und Tourismus. Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume tragen zum Wohlbefinden bei, erhöhen den Konsum, die Aufenthalts- und Wohnqualität und wirken sich dadurch auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus. Insofern machen besondere Fußverkehrs- bzw. Nahmobilitätsqualitäten den „Mehrwert“ einer Stadt aus. Dieser kommt jedoch nicht zum Tragen, wenn Straßenräume monofunktional auf motorisierte Verkehrsmittel ausgelegt sind und bei Straßen die Erfordernisse des Kfz-Verkehrs im alleinigen Vordergrund stehen.

Für eine integrierte, verträgliche Straßenraumgestaltung ist das Prinzip der städtebaulichen Bemessung Stand der Technik bei den Regelwerken für die Verkehrs- und Straßenplanung (FGSV) in Deutschland. Demnach sollen die Straßenräume bei Neu- und Umbau oder Sanierungen ein Verhältnis von jeweils 30% Seitenraum (auf beiden Seiten) und 40 % Fahrbahn aufweisen („30/40/30-Prinzip“).

Bei der Planung von Straßen sind je nach Straßenraum und Verkehrsbelastung unterschiedliche gewichtete Aspekte der Verbindungsfunktion (für alle Verkehrsteilnehmenden), der Erschließungsfunktion sowie der Aufenthaltsfunktion zu betrachten. Dafür soll auf die Grundsätze des IMOK zurückgegriffen werden.

Die integrierte Straßenraumgestaltung soll mit Maßnahmen umgesetzt werden, welche an verschiedenen Punkten greifen. Die Umsetzung der Grundsätze bedarf vor allem an den Hauptverkehrsstraßen sowie in Wohnquartieren entsprechender Anpassungsmaßnahmen. Weitere Maßnahmen betreffen das Umfeld sensibler Einrichtungen und deren optimierte Anbindung sowie die Gestaltung von Ortseingängen.

Schnittstellen	Mögliche Förderung
A 1-4, A 6, B 1, B 2, C 2, C 3, D 1, D 2, E 1, E 2, E 3, E 4, E 5, F 4, G 3, G 5	FöRi- Nahmobilität, FöRi-kommunaler Straßenbau

- ### Zentrale Akteure
- Stadt Paderborn, Quartiersinitiativen

## E 1 Integrierte Straßenraumgestaltung

### E 1.1 Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen

Im Laufe des Prozesses des IMOK wurde das Straßennetz nach Bedeutung der Verbindungsfunktion für die verschiedenen Verkehrsträger aufgestellt (vgl. Kap. 3). Dabei stellen die Hauptverkehrsstraßen einen Typus dar, bei dem viele unterschiedliche Ansprüche zusammentreffen. Diese sollen anschließend sukzessive im Sinne der Grundsätze umgestaltet und für die jeweiligen Verkehrsträger verbessert werden. Weiter sollen die in der Straßenraumverträglichkeitsanalyse festgestellten Konflikte geprüft und ausgebessert werden.

### E 1.2 Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren

Es soll ein Maßnahmenkoffer zur Aufwertung von Wohnstraßen und zur Vermeidung von gebietsfremden Verkehren (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung, (Teil-) Aufpflasterungen, Fahrgassenversätze) erarbeitet werden. Bei der Detailprüfung einzelner Straßen sollte die Bevölkerung bzw. Quartiersarbeit vor Ort eingebunden werden, um die für das Quartier passenden Maßnahmen aus diesem Koffer anzuwenden. Dazu werden gewisse personelle und finanzielle Ressourcen seitens der Stadt für die Beratung und Maßnahmenumsetzung zur Verfügung gestellt.

### E 1.3 Aufwertung des Umfelds sensibler Einrichtungen

Die Straßenräume und Querungsanlagen im Umfeld sensibler Einrichtungen sollen auf ihre Gestaltungsfreundlichkeit der jeweiligen sensiblen Personen-

gruppen (z.B. Kinder, Mobilitätseingeschränkte, Senior:innen) geprüft und optimiert werden. Gegenstand der Prüfung können unter anderem die nutzbaren Breiten, Barrierefreiheit, Beleuchtung und Gestaltung der Querungsanlagen sein. Befinden sich die Einrichtungen an Nebenstraßen können darüber hinaus weitere Geschwindigkeitsreduktionen auf Tempo 30 oder die Nutzung von (temporären) Dialogdisplays geprüft werden. Es ergeben sich Synergieeffekte bzw. Verknüpfungen zur Maßnahme „Erreichbarkeitschecks“ (siehe F 2.3 Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks S.110).

### E 1.4 Gestaltung von Ortseingängen

Zur Verdeutlichung des Geschwindigkeitswechsels und zur Steigerung der Aufmerksamkeit für das erhöhte Aufkommen von Fuß- und Radverkehr wird die Gestaltung der Ortseingangssituationen empfohlen. Gleichzeitig sind die Eingangsbereiche eine Visitenkarte der Stadt Paderborn. Daher sollen sie eine geschwindigkeitsreduzierende und identitätsstiftende Gestaltung vorweisen. Mögliche Elemente können Fahrbahnversenkungen/Versätze, Mittelinseln, Querungshilfen für den Rad- und Fußverkehr, Einengungen, Materialwechsel und/oder (temporäre) Dialogdisplays sein. Ggf. können ortsteiltypische Gestaltungselemente (z.B. besondere Bepflanzungen, Ortswappen, Kunstobjekte, Schriftzüge) integriert werden. Umsetzungsschwerpunkte finden sich hier vor allem in den äußeren Stadtteilen.

### E 1.5 Einrichtung von Sitz- und Spielrouten

Im Umfeld von Kindergärten und Schulen sowie von Seniorenheimen und Einzelhandelsstandorten können sichere und barrierefreie Wege mit Spiel- bzw.



Verweilangeboten die eigenständige Mobilität von Kindern und Senioren wesentlich erhöhen sowie die Anbindung der alltäglichen Ziele optimieren und damit die soziale Teilhabe dieser Gruppen fördern.

Besonders für ältere Menschen können so Orte für Pausen und zum Verweilen geschaffen werden („Mobilität braucht auch Orte der Immobilität“). Bei mobilitätseingeschränkten oder älteren Personen vergrößern sich die Aktionsradien durch die regelmäßigen Verweilmöglichkeiten (auf einem möglicherweise längeren Weg). Möglichkeiten zum Verweilen und Ausruhen auf dem Weg sollten dabei nicht nur durch die klassischen Sitzelemente, sondern durch multifunktionale oder künstlerisch gestaltete Sitzgelegenheiten ergänzt werden. Ein Sitzwürfel kann z. B. gleichzeitig auch als Spielobjekt für Kinder genutzt werden. Weitere multifunktionale Elemente wie z. B. Sitzmauern erweitern die Möglichkeiten und können auch städtebauliche Akzente setzen.

Neben den dadurch entstehenden Sitzrouten, die aufgrund ihrer multifunktionalen Möblierung auch als Spielorte geeignet sind, stellen gezielt thematisch eingerichtete Spielrouten eine Erweiterung der Möglichkeiten dar. Reine Spielrouten können z. B. für Kinder wichtige Orte im Quartier wie Spielplätze, Schulen, Kindergärten oder Sportanlagen über ruhige Wohnstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche miteinander verbinden. Dabei bilden im Straßen- bzw. Seitenraum angeordnete multifunktionale Spielgeräte die „Trittsteine“, die bei den Sitzrouten die Sitzgelegenheiten darstellen. Ziel der Anlage von Spielrouten ist es:

- Kinder auf sichere und attraktive Wege zu leiten („durch die Stadt spielen“),
- durch die Vernetzung von wichtigen Zielen wie Kitas und Schulen den Fußverkehr zu fördern sowie den Autoverkehr („Elterntaxi“) zu verringern und
- Straßen und Plätze für Kinder wieder beispiel- und erlebbar zu machen.

Bei der Ausgestaltung und Umsetzung empfiehlt sich eine offene Diskussion bzw. ein spielerischer Planungsprozess mit Kindern, Kindergärten, Schulen sowie Bürgerinnen und Bürgern. Hierdurch können geeignete Räume ermittelt und gemeinsam gestaltet werden, was gleichzeitig zu einer hohen Akzeptanz beiträgt.

## E 2 Gestaltung von integrierten Knotenpunkten

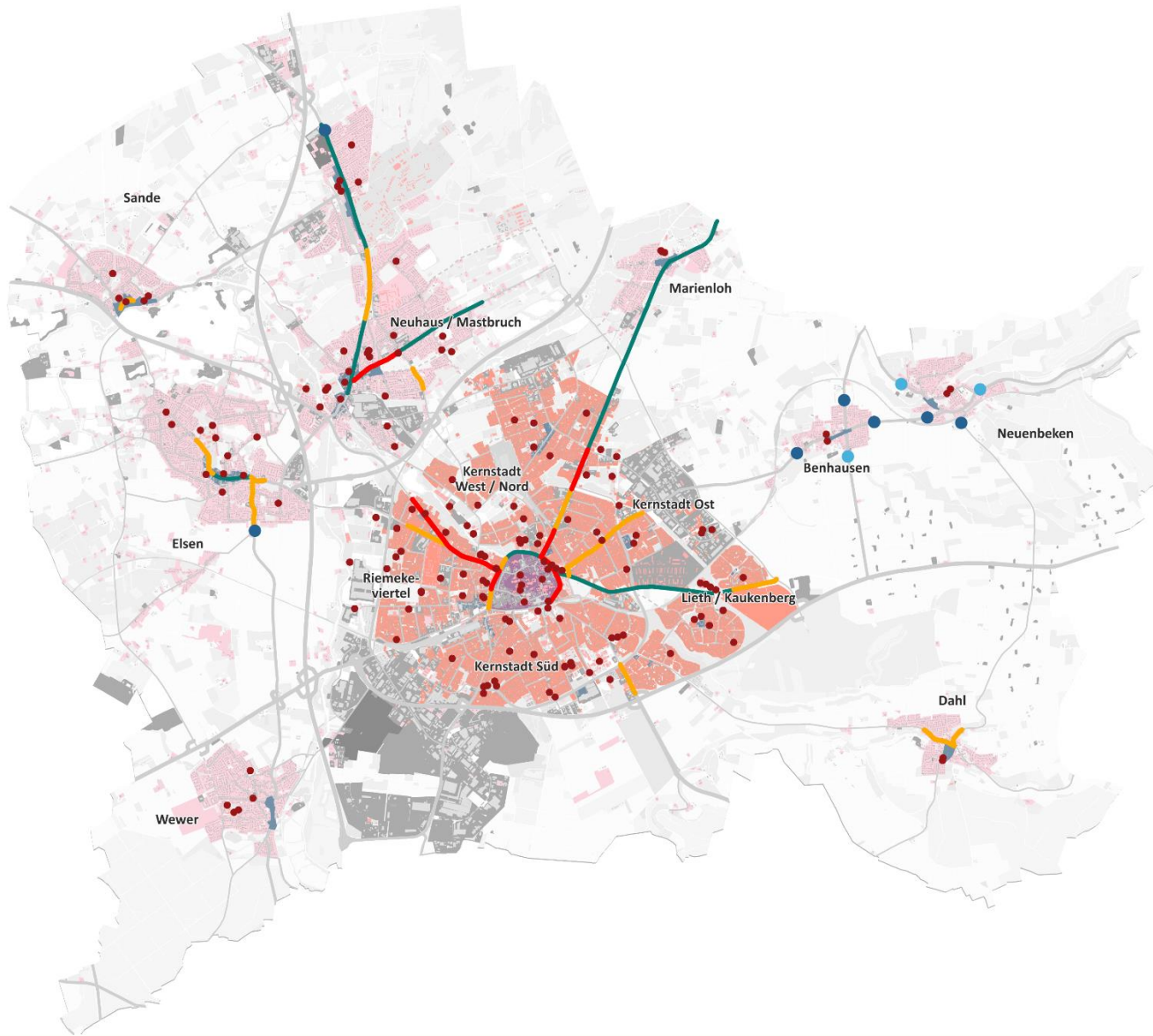
### E 2.1 Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen

Die Anwendung der Grundsätze für die unterschiedlichen Verkehrsarten ist besonders an den Knotenpunkten zwischen verschiedenen Verbindungstypen herausfordernd. Daher müssen die Knotenpunkte im Rahmen von Detailbetrachtungen intensiv geprüft und auf Optimierungs-/Anpassungspotenzial hin untersucht werden. Hinweise für die Priorisierung und Ansprüche der Verkehrsträger und die Gestaltung der Knotenpunkte sind in den Grundsätzen festgehalten.

### E 2.2 Sichere Knotenpunkte (in Wohnquartieren: ggf. mit Prüfung modaler Filter)

Verkehrsunfälle ereignen sich in Stadtgebieten häufig v.a. da, wo Verkehre sich kreuzen. Daher ist zur Erhöhung der Verkehrssicherheit der Blick auch verstärkt auf Knotenpunkte zu richten. Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit an diesen, soll ein entsprechendes Programm aufgelegt werden.

Abbildung 39: Maßnahmenüberblick E1



## Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

### Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Maßnahmenüberblick E1.1 - E1.5

#### E 1.1: Attraktive und integrierte Gestaltung von Hauptverkehrsstraßen

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

#### E 1.2: Attraktive und integrierte Gestaltung von Wohnstraßen

- Wohnquartiere Kernstadt
- Wohnquartiere weitere Stadtteile

#### 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

z.B. in Quartieren mit erhöhtem Anteil an Kindern und Senioren, im Umfeld von sensiblen Einrichtungen

Eigene Darstellung

## E 2 GESTALTUNG VON INTEGRIERTEN KNOTENPUNKTEN

### ZENTRALE BAUSTEINE

- Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen
  - Prüfung der Ansprüche/Netzkategorie der verschiedenen Verkehrsmittel
  - Priorisierung der Verkehrsträger
  - Detailbetrachtung der örtlichen Gegebenheiten und Umsetzung der Planung
- Sichere Knotenpunkte
  - Sukzessive Prüfung von Knotenpunkten bzgl. Ihrer Verkehrssicherheit
  - Ermittlung von Sicherheitsdefiziten
  - Auswahl und Umsetzung geeigneter Maßnahmen

### Zeitraumen



Daueraufgabe



Daueraufgabe

An den Knotenpunkten treffen oftmals unterschiedliche Ansprüche der verschiedenen Verkehrsträger aufeinander, die in Einklang zu bringen sind.

Im Rahmen von Detailbetrachtungen sind die Knotenpunkte daher entsprechend der Netzanforderungen in integrierter Weise (d.h. mit Blick auf alle Mobilitätsformen mit besonderer Berücksichtigung der Belange der vulnerablen Personengruppen) zu gestalten. Erste Hinweise für die Priorisierung der Verkehrsträger und Gestaltung der Knotenpunkte liefert die integrierte Netzkarte. Erste umzusetzende Knoten mit aktuell erhöhtem Handlungsbedarf können sein:

- Schloßkreuzung
- Kreuzungen am Heinz-Nixdorf-Ring
- Driburger Str./Kaukenberg/Bergmann-Michel-Straße

Zur weiteren Reduzierung von Gefahren im Straßenverkehr für alle Verkehrsträger soll ein Programm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten eingeführt werden. Gestaltungsmerkmale sicherer Knoten sind u.a.:

- barrierefreier Ausbau
- (bauliche) Gewährleistung der Sichtbeziehungen zwischen den Verkehrsarten
- in den Wohnvierteln ggf. auch modale Filter

### Schnittstellen

A 1, A 2, A 3, A 4, A 6, B 1,  
C 2, D 1, D 2, E 1, E 3, E 4

### Mögliche Förderung

FöRi-kommunaler Straßenbau, Förderung  
Modellvorhaben Radverkehr

### Zentrale Akteure

- Stadt Paderborn

## E 3 Sichere Verkehrsführung

### E 3.1 Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit ist explizit in den Zielen des IMOK festgehalten. Sie ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe und erfordert die Zusammenarbeit sämtlicher Akteure. Daher soll die Strategie zur Verkehrssicherheit weiterentwickelt werden. Die Beibehaltung des städtischen Netzwerks zur Koordinierung der Verkehrssicherheit ist dabei ein Baustein. Hier sollen sowohl konkrete bauliche Maßnahmen besprochen als auch Kampagnen und weitere weiche Maßnahmen abgestimmt werden. Die präventive Sicherheitsarbeit z.B. in Schulen, ist dabei weiterzuführen. Diese kann auch Teil der vorgeschlagenen Erreichbarkeitschecks sein (siehe F 2.3 Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks S.110). Umgestaltete und neue Knotenpunkte sollten von neu eingestellten/ausgebildeten bzw. externen Sicherheitsauditor\*innen geprüft und evaluiert werden. Sukzessive sollten auch die Bestandsknotenpunkte einer Prüfung unterzogen werden.

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

Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)

### E 3.2 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung

Während präventive Maßnahmen, wie beispielsweise die Verkehrserziehung, oftmals nicht direkt in den Händen der Stadtverwaltung liegen, kann auf andere Bereiche direkter Einfluss genommen werden. Repressive Maßnahmen, zum Beispiel die Verkehrsüberwachung durch das Ordnungsamt, kann die Stadt Paderborn selbst koordinieren, auch wenn sie hier partiell auf die Zusammenarbeit mit der Polizei angewiesen ist.

Es wird empfohlen, die Verkehrsüberwachung auszubauen, um gefährliches und gefährdendes Verkehrsverhalten zu ahnden und langfristig zu verringern. Dazu gehören u.a. die Kontrolle von Falschparkenden, Geschwindigkeitsüberschreitungen, Rotlichtverstößen und Zufahrtsbeschränkungen und sowie die Kontrolle von E-Scooter-Parken mit dem Ziel die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmende zu erhöhen. Der Fokus sollte zunächst auf den Zentren und auf dicht bebauten Wohnquartieren liegen, da hier von einem erhöhten Handlungsdruck auszugehen ist.

### E 3.3 Einrichtung einer Kinderunfallkommission

Kinder sind im Straßenverkehr besonders schutzbedürftig. Je nach Alter und Entwicklungsphase nehmen sie unterschiedliche Aspekte wahr und können Gefahren und Geschwindigkeiten i.d.R. schlechter (im Vergleich zu einem Erwachsenen) einschätzen. Hinzu kommt, dass sie oft als ungeschützte Verkehrsteilnehmende (z.B. zu Fuß, mit dem Rad) unterwegs sind und somit als schwächere bzw. vulnerable Verkehrsteilnehmende gelten.

Mit dem Ziel der Erhöhung der Verkehrssicherheit von Kindern und Jugendlichen soll eine Kinderunfallkommission eingerichtet werden. Diese soll Maßnahmen entwickeln, um Kinder und Jugendliche im Straßenverkehr besser zu schützen. Mögliche Teilnehmende der Kommission können u.a. Vertretungen von Stadtverwaltung, Kinder und Jugendlichen bzw. Elternvertreter:innen sowie Polizei sein. Mögliche Arbeitsschwerpunkte können u.a. sein:

- Begehungen sensibler Bereiche
- Durchführung von Öffentlichkeitskampagnen
- Entwicklung von Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Verkehrssicherheit

## E 4 Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen

In der Vergangenheit lag der Fokus bei der Pflege und Instandhaltung vielerorts auf Straßen des Kfz-Verkehrs. Zunehmend sind auch Fuß- und Radwege (straßenbegleitend oder alleinstehend) in den Fokus zu rücken, damit diese Verkehrswege witterungsunabhängig nutzbar und Alleinunfällen entgegen gewirkt wird.

Die vorhandenen Straßen und Wege sollen regelmäßig gepflegt und instand gesetzt werden. Dafür soll eine Prioritätenliste unter Beachtung der Netzkategorien (siehe Grundsätze) zur Freihaltung von Schnee, Eis und Laub sowie Grünschnittarbeiten und Ausbesserungen von Markierungen u.ä. erstellt bzw. vorhandene Listen geprüft und überarbeitet werden.

Ergänzt wird dies um ein entsprechendes Erhaltungs- und Instandsetzungsmanagement. So kann eine systematische und elektronische Zustandserfassung der Verkehrsinfrastruktur dabei helfen, die Instandhaltung zu systematisieren. In Abhängigkeit der Zustandsbewertungen und unter Abgleich der An-

forderungen der Versorgungsträger können auf dieser Basis jährliche Bauprogramme erstellt werden. Auch die Hinweise des RADar sowie die Abfrage der AngstFreiräume sollten hierbei genutzt werden.

## E 5 Ausbau von Dauerzählstellen

Für die bedarfsgerechte Planung von Verkehrsanlagen sowie die Prüfung der Wirkung von Maßnahmen ist die Erhebung von Verkehrsmengen unerlässlich. Vor allem auf den Hauptstraßen wird ein regelmäßiges Monitoring der Verkehrsstärken empfohlen, so dass sich dort der Bau von verkehrsartenübergreifenden Dauerzählstellen anbietet, die das Generieren kontinuierlicher und langfristiger Zeitreihen ermöglichen (vgl. hierzu auch Ausführungen in Kapitel Evaluationskonzept). Neben jahreszeitabhängigen Schwankungen können dadurch auch bestimmte Ereignisse (z.B. Sperrungen, Baustellen) auf ihre Auswirkungen hin untersucht werden. Ebenso können die dabei generierten Daten zur Steuerung und Optimierung von LSA-Anlagen genutzt werden.

### Chancen der Digitalisierung nutzen

Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.

## F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

Nr.	Maßnahmentitel
1	<b>Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung</b> ★
1.1	Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements
1.2	Fortführung betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
1.2.1	Attraktivierung betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
1.3	Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung
2	<b>Zielgruppenspezifische Angebote</b> ★
2.1	Unternehmen: Unterstützung beim betrieblichen Mobilitätsmanagement
2.2	Schulen: Sichere Schulwege
2.3	Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks
2.4	Neubürger:innen-Marketing
3	<b>Zentrale Bereitstellung von Mobilitätsdaten über die Urbane Datenplattform</b>
4	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>
4.1	Organisatorische und personelle Verankerung in den Fachämtern
4.2	Öffentlichkeitskampagnen zur Förderung des Umweltverbunds


★ Schlüsselprojekt





# F 1 STÄRKUNG DES MOBILITÄTSMANAGEMENTS IN DER VERWALTUNG


- ### ZENTRALE BAUSTEINE
- Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements
  - Fortführung des betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
    - Weitere Attraktivierung betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung
  - Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung

### Zeitraumen

 kurzfristig

 Daueraufgabe

 mittelfristig

 Daueraufgabe

Mobilitätsmanagement soll grundlegend eine nachhaltige und kosteneffiziente Mobilität in der Stadtgesellschaft implementieren. Der Kommune kommt hierbei vor allem eine initiierende, koordinierende und beratende Aufgabe zu. Dazu bestehen mit kommunalem, betrieblichem und schulischem Mobilitätsmanagement drei Bausteine, in denen Maßnahmen angestoßen werden können.

Das kommunale Mobilitätsmanagement bezieht sich auf die Strukturen der Stadt und ihrer Tochtergesellschaften als große Arbeitgeber. Die Kommune übernimmt eine Vorbildfunktion und kann zudem Ideen und Konzepte erproben. Im Vordergrund stehen generell Maßnahmen, welche die Mobilität der städtischen Mitarbeitenden auf dem täglichen Weg zur Arbeit und bei Dienstreisen/-fahrten, die Anzahl der Stellplätze der Verwaltung sowie den kommunalen Fuhrpark betreffen.

Die Beteiligung von Vertreter:innen der Stadtgesellschaft, welche schon im Erarbeitungsprozess mitgewirkt haben, soll fortgeführt werden. Weiter sollen die Ziele des IMOK langfristig durch weitere Konzepte, welche auf verschiedenen Maßstabsebenen wirken, verankert werden.

Schnittstellen	Mögliche Förderung
A, B, C, D, E, F 1, G 4	FöRi- Mobilitätsmanagement

- ### Zentrale Akteure
- Stadt Paderborn, Zukunftsnetz Mobilität NRW

## F 1 Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

### F 1.1 Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements

Zur Koordination der Weiterentwicklung und Umsetzung der Maßnahmen des IMOK werden der Ausbau der Organisationsstrukturen und der Aufbau eines Mobilitätsmanagementteams empfohlen. Dazu sollte sich die Stadt Paderborn vom Zukunftsnetz Mobilität beraten lassen. Konkret werden folgende Ansätze empfohlen:

- Ämterübergreifender Austausch zu den laufenden Projekten auf Arbeitsebene und mindestens einmal im Monat.
- Ämterübergreifender Austausch zu größeren Projekten auf übergeordneter Ebene und mindestens 1-2x pro Jahr.
- Ob für das kommunale Mobilitätsmanagement weitere Stellen zu schaffen sind, ist seitens der Stadtverwaltung zu prüfen.

Um die Öffentlichkeit an der Umsetzung und Weiterentwicklung des IMOK zu beteiligen, wird die Zusammenlegung der bestehenden IMOK-Begleitgremien und die gemeinsame Fortführung empfohlen (d.h. Politik und gesellschaftliche Akteure gemeinsam). Dieses Gremium sollte sich mindestens einmal pro Jahr zusammenfinden.

Mögliche Ziele der Sitzungen sind:

- Vorstellung und Diskussion von Zwischenergebnissen/Meilensteinen/Evaluation
- Sammlung von Anregungen zur Weiterentwicklung von Maßnahmen

### F 1.2 Fortführung betriebliches Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Die Stadt Paderborn verfügt bereits über gute Erfahrungen und Ansätze im betrieblichen Mobilitätsmanagement in der Verwaltung. Diese Ansätze gilt es dauerhaft fortzuführen und stets weiterzuentwickeln. Ein wichtiges Ziel ist dabei die vom Rat der Stadt Paderborn beschlossene Kohlenstoffdioxidneutralität der städtischen Unternehmen bis 2035<sup>5</sup>. Ein wichtiger Ansatz dabei ist es, dass die Wege der Mitarbeitenden der Verwaltung umweltfreundlich zurückgelegt werden. Zu empfehlende Ansätze dafür sind:

- Anteil der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben weiter steigern
- Gebührenstruktur für die private Nutzung der Pool-Pkw prüfen und ggf. anpassen
- Stärkere Bewerbung des Jobtickets für Mitarbeitende der Verwaltung; bspw. über „Mobilitätsberatung“ bei Umzug von Mitarbeitenden oder für neue Mitarbeitende (siehe auch F 2.4 Neubürger:innen-Marketing S.113)
- Weiterentwicklung des Jobtickets zu „1-€-Ticket“ (Oktober 2022: Jobticket kostet 45€/Monat, Stadt übernimmt 10€)

---

<sup>5</sup> Website Stadt Paderborn: <https://www.paderborn.de/wohnen-soziales/umwelt-gruen/co2-neutralitaet-2035.php>

- Perspektivisch: Prüfung, das Dienstradangebot über ein öffentliches Radverleihsystem anzubieten

Weitere übergeordnete Maßnahmen sind:

- Digitalisierung in der Verwaltung weiter vorantreiben (siehe auch Projekt „Digitale Modellregion OWL“)
- Die Möglichkeiten von Homeoffice erweitern, um so Verkehre zu vermeiden
- Sensibilisierung und Potentiale zur stärkeren Nutzung des Umweltverbunds ermitteln

### F 1.2.1 Attraktivierung betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung

Damit die Stadtverwaltung weiter als gutes Beispiel vorangeht, sollen bestehende Angebote attraktiver gemacht werden. Folgende Maßnahmen werden dafür empfohlen:

- Einrichtung und Bewerbung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Radfahrende an allen Verwaltungsstandorten
- Möglichkeit zur Privatleihe des E-Lastenrads außerhalb der Nutzungszeiten der Verwaltung und Integration in die kommende Buchungsplattform für Diensträder
- Mobilitätsumfrage innerhalb der Verwaltung (Mobilitätsverhalten auf dem Weg zur Arbeit, Entfernung zum Arbeitsplatz, Bewertung der Erreichbarkeit mit verschiedenen Verkehrsmitteln, u.ä.), daraus Potentiale zur verstärkten Nutzung des Umweltverbunds ermitteln und (organisatorische oder auch bauliche) Maßnahmen ableiten

## F 1.3 Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung

Zur langfristigen Verankerung der Ziele und Grundsätze des IMOK und der Ansprüche nachhaltiger Mobilität in die Entwicklung Paderborns wird die Aufstellung verschiedener Konzepte und die stärkere Einbindung des Themas Mobilität im Planungsverfahren empfohlen:

### Gesamtstädtisches Nahmobilitätskonzept

- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes (siehe Grundsätze des Radverkehrs & Mikromobilität): Alltags- und Freizeitwege zur Anbindung an das städtische und kreisweite Radverkehrsnetz und Freizeitbereiche
- Weiterentwicklung der Fußverkehrsbereiche (siehe Grundsätze des Fußverkehrs & Barrierefreiheit) zu stadtteilbezogenen Fußverkehrsnetzen und Definition von Hauptfußwegeverbindungen
- Empfehlungen zur Umsetzung konkreter Fuß- und Radwegeverbindungen

### Quartierskonzepte

- Ausbildung zentraler Radverbindungen auf Quartiersebene mit Anbindung an das städtische und kreisweite Radverkehrsnetz und die Freizeitbereiche; Radverkehr mit Fußverkehr verbinden für Quartiere
- Ausbildung von Hauptfußwegeverbindungen auf Quartiersebene
- Parkraumerfassung
- Ordnung des Gehwegparkens (siehe D 2.3 Abwicklung Parken in Wohnquartieren S.89 und Beispiel 2: 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

### **Bebauungspläne**

- 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
- Mobilitätskonzept, in dem individuell der Stellplatzbedarf ermittelt sowie spezifische (Mobilitätsmanagement-)Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds und damit Reduzierung des Stellplatzbedarfs entwickelt werden

### **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 die Entwicklung der ehemaligen Kasernenstandorte zu empfehlen

## F 2 ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE ANGEBOTE

### ZENTRALE BAUSTEINE

- Identifizierung und Ansprache von Unternehmen
  - Umsetzung von BMM mit den entsprechenden Unternehmen
- Zugehen auf Schulen und Umsetzung eines Mobilitätsmanagements
  - Prioritär: Schulen mit bekannten Problemlagen
- Entwicklung und Umsetzung eines systematischen Vorgehens zur Durchführung von Erreichbarkeitschecks an sensiblen Einrichtungen
- Laufende Weiterentwicklung des bestehenden Neubürger\*innen-Pakets um Mobilitätsbausteine

### Zeitraumen



kurzfristig



Daueraufgabe



Daueraufgabe

Während die Stadt beim kommunalen Mobilitätsmanagement viele Aspekte selber gestalten und umsetzen kann und somit eine Vorbildfunktion einnimmt, sind weitere Angebote nicht immer direkt durch die Verwaltung zu steuern. Nichtsdestotrotz kann die Verwaltung hier die Funktion eines Initiators bzw. eine beratende Tätigkeit einnehmen:

Das schulische Mobilitätsmanagement betrifft in erster Linie die An- und Abreise der Schülerinnen und Schüler. Vorrangiges Ziel ist die selbstständige Anreise der Kinder zu fördern und Probleme vor Schulen, die durch immer mehr „Elterntaxis“ ausgelöst werden, zu vermeiden.

Das betriebliche Mobilitätsmanagement hingegen setzt im Bereich der privaten Unternehmen an. Maßnahmenbereiche können die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bei Pendlerfahrten und Dienstreisen, das Fuhrparkmanagement, überbetrieblich organisierte Mitfahrermöglichkeiten oder ein Parkraummanagement betreffen. Ziel ist eine effizientere und zugleich umweltfreundlichere Mobilität. Da es sich hier um private Unternehmen handelt, ist die Steuerungsmöglichkeit geringer und die Kooperation bzw. das Engagement der jeweiligen Unternehmen eine Grundvoraussetzung zum Gelingen eines gut funktionierenden betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Mobilitätsmanagementmaßnahmen sind gleichzeitig auch Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Weiterentwicklung einer nachhaltigen Mobilitätskultur, da sie initiiert und koordiniert werden müssen und oftmals auch Überzeugungsarbeit notwendig ist. Die Maßnahmen in diesem Handlungsfeld setzen auf den verschiedenen Ebenen des Mobilitätsmanagements an. So liegen in diesem Maßnahmenpunkt neben Unternehmen und Schulen bzw. Schulwegen auch sensible Einrichtungen und die besondere Umbruchsituation von neuen Stadtbewohnenden im Fokus.

### Schnittstellen

A, B, C, D, E, F 4

### Mögliche Förderung

FöRi- Mobilitätsmanagement, Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW

### Zentrale Akteure

- Stadt Paderborn, Zukunftsnetz Mobilität NRW, lokale Unternehmen, Schulen, weitere Zielgruppen

## F 2 Zielgruppenspezifische Angebote

### F 2.1 Unternehmen: Unterstützung beim betrieblichen Mobilitätsmanagement

Die Wege zum Arbeitsplatz sind der häufigste Wegezweck in Paderborn und nehmen rund 26% der Gesamtwege der Paderborner Bevölkerung ein. Davon werden aktuell rund 40% mit dem Umweltverbund zurückgelegt<sup>6</sup>. Ziel ist es den Anteil des Umweltverbunds auf 60% zu erhöhen.

Zur Verlagerung der Wege auf den Umweltverbund ist zum einen der Ausbau der Wegeinfrastruktur des Umweltverbunds erforderlich (siehe Handlungsfelder A-C), zum anderen hat sich das betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) als spezifischer Ansatz zur Förderung des Umweltverbunds etabliert. Daher wird die Unterstützung der Unternehmen bei der Einrichtung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements empfohlen.

- Zu Beginn des Prozesses steht ein Beratungsangebot zum BMM in den Unternehmen, dieses sollte durch entsprechende Beratungsbüros und mit Unterstützung der Stadt erfolgen.

#### Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern

Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit

- Zur Ansprache der Unternehmen sind die bestehenden Netzwerke der Stadt (bspw. der Wirtschaftsförderung, des Citymanagements) zu nutzen. In anderen Städten hat es sich als sinnvoll erwiesen, einzelne, größere Unternehmen als Partner für Pilotprojekte zur Durchführung von Beratungen und Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu gewinnen. Mit Verweis auf die anderen teilnehmenden Unternehmen konnten so weitere Unternehmen für das BMM gewonnen werden.

Typische, allgemeine Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind:

- Die Stadt unterstützt Gewerbegebiete und ggf. größere Firmen beim BMM durch ein Angebot zur Durchführung von Erreichbarkeitschecks (siehe F 2.3 Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks). Diese können gut als Start in die Umsetzung eines BMM-Prozesses genutzt werden.
- Unterstützung von Homeoffice
- Angebot von Jobtickets oder Jobfahrrädern
- Ausbau hochwertiger Radabstellanlagen, Bereitstellung von Dusch- und Umkleidemöglichkeiten
- Parkraummanagement
- Fuhrparkmanagement und Carpooling/Carsharing
- Individuelle Mobilitätsberatungen auf Basis von Mobilitätsbefragungen in den Unternehmen

<sup>6</sup> LK Argus 2018: Haushaltsbefragung zur Mobilität Paderborn 2018



## F 2.2 Schulen: Sichere Schulwege

An zahlreichen Schulen besteht das Problem des erhöhten Kfz-Verkehrsaufkommens durch Eltern, die ihre Kinder zur Schule bringen. Häufig gehen mit einer Vielzahl dieser „Elterntaxis“ unübersichtliche Verkehrsverhältnisse zum Schulbeginn und -schluss einher. Dies wirkt sich negativ auf die Verkehrssicherheit aus, wodurch immer mehr Eltern ihre Kinder mit dem Pkw zur Schule bringen. Dies wiederum führt dazu, dass die Verkehrsbelastungen weiter zunehmen, Kinder immer später lernen, sich selbstständig im Straßenverkehr (zu Fuß, mit dem Fahrrad oder ähnlichem) fortzubewegen und dass sie sich an eine autoorientierte Mobilität gewöhnen.

Um die Schulwege sicherer zu gestalten und den Schüler:innen nachhaltige und selbstständige Mobilitätsformen näherzubringen, sollte die Stadt Paderborn aktiv auf die Schulen zugehen und diese beim Thema schulisches Mobilitätsmanagements durch fachliche Beratungen unterstützen. Mögliche Maßnahmen zur sicheren Gestaltung der Schulwege und des schulischen Mobilitätsmanagements in Paderborn sind:

- Forcierung von Schulwegsicherungsplänen, inklusive Maßnahmenprogramm zur Gestaltung der Geh- und Radwege im Umfeld; Erreichbarkeitschecks können als öffentlichkeitswirksamer Startschuss für das schulische Mobilitätsmanagement genutzt werden (siehe F 2.3 Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks).
- Einrichtung von Elternhaltestellen, Schulstraßen (beinhaltet temporäre Durchfahrtsverbote für den Pkw-Verkehr zu Schulbeginn und -schluss) und Überwachung der Einhaltung der Regelungen, siehe E 3.2 Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung S.101).
- Unterstützung der Schulen bei Befragungen des Lehrpersonals, der Schüler:innen und deren Eltern zu Mobilitätsbedürfnissen auf dem Dienst-/Schulweg

- Aufklärungsarbeit zur Reduzierung von Hol- und Bringverkehr (z. B. Flyer und weiteres Info-Material, Mobilitätsberatung an Elternsprechtagen oder bei Schulfesten in Zusammenarbeit mit Polizei, Verkehrswacht, ADFC)
- Anregung und Unterstützung bei der Organisation eines Walking-Bus (Gruppe mehrerer Schüler:innen, die begleitet von Eltern zur Schule geht) und/oder Cycle-Train-Projekten (Schüler-Radgruppe, die begleitet von Eltern zur Schule fährt)
- Anstoß regelmäßiger Aktionen zur Verkehrserziehung und Verkehrssicherheit (z. B. Aktionswoche zum Thema eigenständige Mobilität/ umweltbewusste Mobilität/sichere Mobilität, Aktion „mein Schulweg“: geführte Begehung mit Eltern und Kindern vor der Einschulung)
- Auszeichnung von besonders engagierten Schulen
- Öffentlichkeitswirksame Vermarktung der Maßnahmen des schulischen Mobilitätsmanagements

## F 2.3 Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks

Mehr als die Hälfte der Wege der Bevölkerung Paderborns führt zu Alltagszielen und somit zu Standorten des Arbeitsplatzes, der Bildung und Betreuung sowie des Einkaufens (siehe Mobilitätsuntersuchung 2018). Um die Nutzung des Umweltverbunds auf diesen Wegen attraktiver zu machen, ist eine sichere und attraktive Wegeinfrastruktur notwendig (siehe insbes. Handlungsfelder A, B und C). Es müssen jedoch auch die Zielorte nahmobilitätsfreundlich gestaltet werden. Dazu sollen die sog. Erreichbarkeitschecks dienen, die unter Beteiligung der Öffentlichkeit kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Verbesserung der nahmobilen Erreichbarkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit entwickeln.

Die Erreichbarkeitschecks werden in Form von Begehungen vor Ort durchgeführt (siehe Abbildung 40). Die Durchführung der Checks steht in direktem Zusammenhang mit der Öffentlichkeitsarbeit (siehe F 4 Öffentlichkeitsarbeit S.115) und weiteren Angeboten des Mobilitätsmanagements.

Abbildung 40: Kinderbegehung, Singen



Eigene Aufnahme

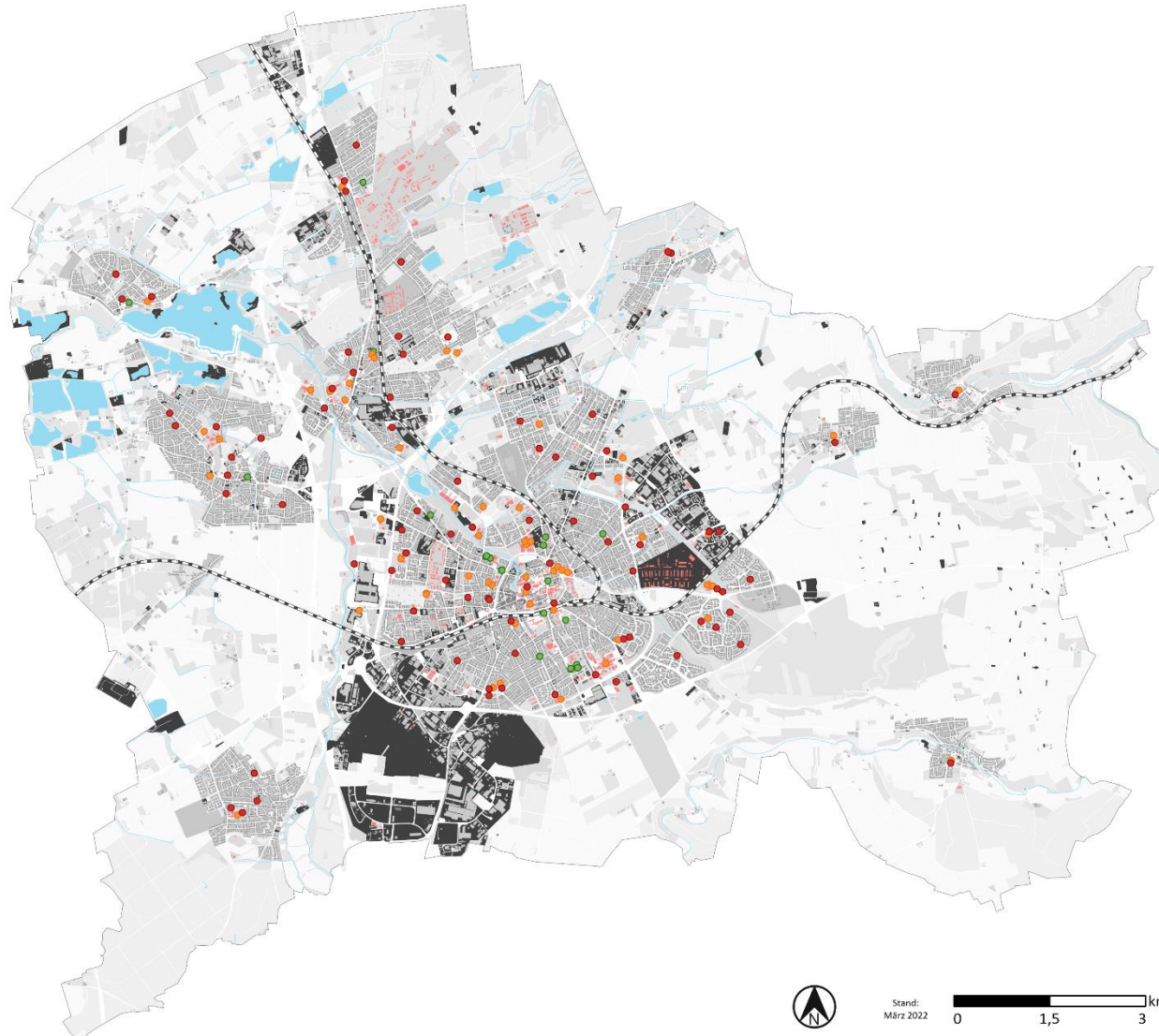
### Verortung der Erreichbarkeitschecks

Prioritär sollten Erreichbarkeitschecks im Umfeld und in den Zugangsbereichen von Kitas und Pflegeeinrichtungen durchgeführt werden (siehe Abbildung 41). An Schulen und weiteren Bildungsstätten können sie als Element des schulischen Mobilitätsmanagements betrachtet werden (siehe F 2.2 Schulen: Sichere Schulwege). Zusätzlich sind sie im Umfeld größerer Arbeitgeber bzw. in Gewerbegebieten als Einstieg bzw. Element des betrieblichen Mobilitätsmanagements (siehe F 2.1 Unternehmen: Unterstützung beim betrieblichen Mobilitätsmanagement) zu empfehlen.

### Teilnehmende

Die Stadt tritt als Veranstalter auf, doch auch die Träger der Einrichtungen sind bei den Erreichbarkeitschecks einzubinden, da diese für die Umsetzung von Maßnahmen auf den privaten Grundstücken verantwortlich sind. Insbesondere sind die Bürger:innen bzw. direkte Betroffene (Kinder, Eltern, Beschäftigte) über entsprechende Kommunikationskanäle einzuladen; zusätzlich können je nach Schwerpunkt gezielt weitere Institutionen und Akteur:innen eingeladen werden. Ggf. kann die fachliche Unterstützung durch ein Planungsbüro hilfreich sein, um einen Blick von außen und eine objektive, rein fachliche Position einzubeziehen.

Abbildung 41: Hinweise zur Durchführung von Erreichbarkeitschecks



### Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

*F2.3 Weitere Zielgruppen:  
Erreichbarkeitschecks im Umfeld von  
Alltagszielen*

### Mögliche Räume für die Durchführung von Erreichbarkeitschecks

- Kita
- Pflegeeinrichtung

### Hinweise zur Durchführung

Zur Durchführung werden Begehungen mit Anliegern und Interessierten zu Schwerpunktthemen empfohlen. Mögliche Themen sind:

- Situation für zu Fuß Gehende auf dem Grundstück (Wegeführung, Barrieren, Konflikte)
- Situation für Radfahrende auf dem Grundstück (Wegeführung, Konflikte, Radabstellanlagen)
- Direkte Erreichbarkeit des Grundstücks (Zugangsmöglichkeiten, Konflikte, Barrieren)
- Nahmobilitätsqualität im direkten Umfeld: Querungsmöglichkeiten der anliegenden Straße, Konflikte, Fuß- und Radwegeinfrastruktur, Erreichbarkeit der nächstgelegenen Bus-/Bahnhaltstelle

Nach einem Analysespaziergang, auf dem Stärken, Mängel und mögliche Maßnahmen identifiziert werden, ist zeitnah ein Maßnahmen Spaziergang zur Vorstellung und Diskussion von Maßnahmen zu empfehlen.

Eigene Darstellung

## F 2.4 Neubürger:innen-Marketing

Personen, die gerade ihren Wohnstandort gewechselt haben, befinden sich in einer Umbruchsituation und beginnen oftmals einen neuen Lebensabschnitt. Dies bietet die Chance, mit dem neuen Lebensstandort auch das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken. Aus diesem Grund eignet sich insbesondere die Zielgruppe der Neubürger:innen, diese gezielt auf Alternativen zum MIV anzusprechen bzw. ihnen die Möglichkeiten nachhaltiger Mobilitätsformen in Paderborn aufzuzeigen. In den Jahren 2018 und 2019 lag die Zahl der Zugezogenen bei 10.000 Personen und im „Corona-Jahr“ 2020 bei 8.000 Personen<sup>7</sup>, und auch in Zukunft ist gerade aufgrund der voraussichtlich weiter prosperierenden Entwicklung Paderborns mit einem weiteren Zuzug zu rechnen. Dies unterstreicht die Relevanz und das Potenzial dieses Maßnahmenansatzes.

Als zentrale Bausteine eines Neubürger:innen-Marketings werden empfohlen:

- Laufende Weiterentwicklung des bestehenden Neubürger:innen-Pakets: Integration eines Gratis-ÖPNV-Ticket für einen Monat / „1-€-Ticket“ für 3 Monate anbieten (ähnlich dem Jobticketangebot der Stadt: Abo für 1 € pro Tag), Informationsmaterial zu allen Verkehrsträgern des Umweltverbunds
- Webbasierte wohnortspezifische Informationen bzgl. Angeboten und Möglichkeiten des Umweltverbunds

## F 3 Zentrale Bereitstellung von Mobilitätsdaten über die Urbane Datenplattform

Wesentliches Informationsmedium der heutigen Zeit stellt das Internet dar, daher sind online verfügbare Informationen ein unverzichtbares Element der Öffentlichkeitsarbeit. Die Internetseite der Stadt Paderborn verfügt bereits über zahlreiche Informationen auch zum Thema Mobilität. Allerdings können diese noch nutzerfreundlicher und anschaulicher dargestellt und präsentiert werden. Ebenso sind die Interaktionsmöglichkeiten mit der Verwaltung bisher nur über Mail und einen temporären Mängelmelder möglich. Ziel ist es, die relevanten Informationen zum aktuellen Mobilitätsgeschehen und den städtischen Planungen auf anschauliche Art und Weise bereitzustellen und Interaktionsmöglichkeiten anzubieten.

Die bereits existierende Urbane Datenplattform dient der Mehrfachnutzung von kommunalen Daten. Die Plattform stellt über ein Open-data-Portal offene Daten für die Bürger:innen zur Verfügung. Ziel ist es darüber auch Mobilitätsdaten bereitzustellen, u.a.:

- Stärkere Verknüpfung der bereits (andernorts) verfügbaren Informationen: bspw. aktuelle Baumaßnahmen/Störungen (durch Straßen- und Brückenbauamt)
- Integration des Radverkehrsnetzes (bereits geplant)
- Verortung aktueller Planungen und Konzeptinhalte
- Entwicklung und Einrichtung eines Informationssystems zu barrierefreien Wegen und Wegeketten

---

<sup>7</sup> Vgl. Statistisches Jahrbuch der Stadt Paderborn 2020: 28



- Informationen bzgl. Angeboten und Möglichkeiten des Umweltverbunds je nach Wohnstandort (siehe F 2.4 Neubürger:innen-Marketing S.113)
- In den Mängelmelder sollte eine Abfrage zu Angsträumen als temporäres, interdisziplinäres Angebot (siehe A 4 Schaffung von AngstFreiräumen S.56) integriert und der Bearbeitungsstatus der Meldungen seitens der Verwaltung ergänzt werden. Im Rahmen der Beteiligung kam von mehreren Seiten der Wunsch nach mehr/schnellerer Rückmeldung zu Problemmeldungen, daher sind ggf. die personellen Kapazitäten für das Beschwerdemanagement auszubauen.
- Ggf. können zu Planungen und Konzepten Interaktionsmöglichkeiten zu Bewertung/Priorisierung/Einschätzung der Inhalte integriert werden. Derartige Interaktionsmöglichkeiten stellt bspw. die Stadt Berlin über ihr Geoportal zur Verfügung: <https://fixmyberlin.de/planungen>, doch auch die Stadt Gießen bietet verschiedene Informations- und Interaktionsmöglichkeiten: <https://giessen-direkt.de/giessen/de/home>.
- Die Maßnahme steht in direktem Zusammenhang mit Smart City Call AP 5 „Mobility Data Plattform“. Dort soll eine digitale Plattform bereitgestellt werden, welche den Austausch von Verkehrsdaten und digitalen Mobilitätsdienstleistern ermöglicht.

### Beispiel 3: Mobilitätsdashboard der Stadt Aachen

Seit Anfang 2022 stellt die Stadt Aachen zentral alle Daten zum Thema Verkehr auf einem Mobilitätsdashboard dar. Dort sind neben der aktuellen Verkehrslage, Baustellen und der Auslastung von Parkhäusern auch Informationen zu den Kapazitäten der E-Ladestationen, Wetterinformationen, Dauerzählstellen im Radverkehr, Sharing-Diensten, ein Abfahrtsmonitor für Bus und Bahn sowie Fahrplanänderungen dargestellt. Für einige Straßen ist sogar eine Übersicht zur Verfügbarkeit von Fahrbahnrandparken eingestellt. Umgesetzt wurde das Dashboard in Zusammenarbeit mit der regio IT GmbH.

Weitere Informationen unter [aachen.verkehr.de](https://aachen.verkehr.de).



Screenshot „aachen.verkehr.de“

## F 4 Öffentlichkeitsarbeit

Das IMOK setzt verstärkt auf Anreize, den Umweltverbund stärker zu nutzen. Jedoch zeigen allgemeine Untersuchungen, dass alternative Verkehrsarten und Angebote in der Öffentlichkeit oftmals noch nicht ausreichend bekannt sind bzw. unzureichend wahrgenommen werden. Um dem entgegenzuwirken, ist eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit über neue Angebote sowie Angebotsverbesserungen notwendig. Die Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds können auch Einschnitte für den Kfz-Verkehr bedeuten; dies lässt sich aufgrund der begrenzten Flächenverfügbarkeit nicht immer vermeiden. Ein „Marketing für das IMOK“ soll dabei helfen, das Verständnis für derartige Maßnahmen und die Akzeptanz für die Mobilitätswende insgesamt zu erhöhen. Übergeordnetes Ziel der Öffentlichkeitskampagne ist es, die Menschen zu einer bewussteren Mobilität und wenn möglich nachhaltigeren Mobilität zu animieren.

Auch die Beteiligung der Paderborner Bevölkerung stellt einen bedeutenden Aspekt kommunikativer Öffentlichkeitsarbeit dar. Die Einwohner:innen der jeweiligen Stadtteile kennen die Gegebenheiten und Konfliktpunkte auf ihren täglichen Wegen im Stadtgebiet besonders gut und sind als lokale Experten sowie Nutzende bestehender bzw. potenzieller Angebote in die Planungs- und Umsetzungsprozesse einzubeziehen. Gleiches gilt für die im Stadtgebiet ansässigen Betriebe, Unternehmen, Händler und Gastronomen sowie ihre jeweiligen institutionellen Vertretungen und für mobilitätsbezogene Institutionen (siehe F 1.1 Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements S.105). Insgesamt kann so die Verkehrswende mit hoher Akzeptanz umgesetzt werden.

### F 4.1 Organisatorische und personelle Verankerung in den Fachämtern

Um eine zielgerichtete und direkte Kommunikation zur Außendarstellung zu gewährleisten, sollen die für die Planung und Umsetzung des IMOK zuständigen Fachämter eine enge Zusammenarbeit mit den für die öffentliche Kommunikation zuständigen Stellen (Amt für Öffentlichkeitsarbeit, Stadtmarketing) führen. Die Öffentlichkeitsarbeit von Maßnahmen und Initiativen sollte frühzeitig in Planungs- und Umsetzungsprozesse integriert und mitgedacht werden. Ggf. ist der Ausbau personeller und finanzieller Ressourcen in den Fachämtern nötig.

### F 4.2 Öffentlichkeitskampagnen zur Förderung des Umweltverbunds

Neben den infrastrukturellen Maßnahmen können auch weiche Maßnahmen, wie Informations- und Öffentlichkeitsarbeit einen Beitrag zur Förderung des Umweltverbunds leisten. Empfohlen wird daher die Entwicklung einer Öffentlichkeitskampagne durch ein entsprechendes Fachbüro. Zur Kommunikation gehört ebenfalls, dass die Alternativen, Innovationen und geplanten Vorhaben, die mit dem IMOK einhergehen, erlebbar gemacht werden. Hierzu eignen sich öffentliche Aktionen, Aktionstage und -kampagnen. Dies erhöht sowohl die Bekanntheit, das Nutzungs-Know-How als auch die Akzeptanz für neue Entwicklungen und unterstützt darüber hinaus den notwendigen Bewusstseinswandel sowie die gegenseitige Rücksichtnahme in der Stadtgesellschaft. Mögliche Elemente einer Öffentlichkeitskampagne sind in Abbildung 42 dargestellt.



Abbildung 42: Mögliche Bausteine einer Öffentlichkeitskampagne für das IMOK



Eigene Darstellung

## G. Umwelt & Klimaschutz

Nr.	Maßnahmentitel
1	<b>Ausbau der Ladeinfrastruktur</b>
1.1	Umsetzung der Fortschreibung E-Ladeinfrastrukturkonzept 2019
2	<b>Umsetzung Lärmaktionsplan</b>
3	<b>Ausweitung der Straßenraumbegrünung</b>
4	<b>Verkehrliche Entlastung der Kernstadt</b> ★
4.1	Integrierte Maßnahmen zur Entlastung und Weiterentwicklung der Kernstadt
4.2	Interkommunale Zusammenarbeit zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf den Umweltverbund
5	<b>Maßnahmen zur Klimaanpassung</b>
5.1	Verwendung heller Oberflächenmaterialien, Verschattung von Straßen, Wegen und Plätzen
5.2	Potenziale für Entsiegelung ergreifen

★ Schlüsselprojekt

## G 1 Ausbau der Ladeinfrastruktur

### G 1.1 Umsetzung der Fortschreibung E-Ladeinfrastrukturkonzept 2019

Trotz der Förderung des Umweltverbunds durch dieses Mobilitätskonzept wird zukünftig weiterhin ein erheblicher Teil der Mobilität mit dem Kfz abgewickelt. Daher stellt die Förderung emissionsfreier bzw. -armer Antriebe einen wichtigen Ansatz dar, die verbleibenden Kfz-Verkehre stadt- und umweltfreundlicher abzuwickeln. Dafür kommen aktuell besonders Elektroantriebe in Frage; es gilt jedoch weitere technologische Entwicklungen (bspw. Wasserstoff) zu berücksichtigen. Eine flächendeckende Ladeinfrastruktur kann häufige Bedenken bzgl. geringer Reichweite und fehlender Lademöglichkeiten senken und die Attraktivität alternativ betriebener Fahrzeuge steigern.

Das E-Ladeinfrastrukturkonzept, welches im Jahr 2019 erstellt wurde, soll daher sukzessiv weiter umgesetzt werden. Da im Bereich der E-Mobilität mit kurzfristigen (technischen) Veränderungen zu rechnen ist, ist eine Fortschreibung je nach aktueller Entwicklung erforderlich. Darüber hinaus sind folgende Faktoren für eine Fortschreibung zu beachten:

- Kontinuierliche Beobachtung der Auslastung von Ladesäulen
- (Weiter-)Entwicklung von Preis- und Geschäftsmodellen
- Aktualisierung der Simulation im E-Ladeinfrastrukturkonzept bei geänderten Modellparametern

Für eine vereinfachte Planung ist der Aufbau einer Leitstelle E-Mobilität zu empfehlen, in der zentral alle Belange der E-Mobilität zusammenlaufen. Folgende Punkte können in den Aufgabenbereich integriert werden:

- Zentraler Anlaufpunkt für Privatpersonen und Unternehmen
- Beratung zu Wallboxen, Ladesäulen und Förderungen
- Planung und Konzentration von öffentlicher Ladeinfrastruktur

## G 2 Umsetzung Lärmaktionsplan

Das zentrale Planwerk zur Minderung der Lärmemission des Verkehrs ist der aktuelle Lärmaktionsplan (LAP) der Stufe III aus dem Jahr 2021. Dieser schlägt für die von sehr hohen Lärmbetroffenheiten geprägten Straßen folgende Maßnahmen vor:

- Fahrbahnsanierung
- Geschwindigkeitsreduzierungen
- Straßenraumgestaltung

Generell zieht der LAP für die Lärminderung von Straßenverkehr aber auch weitere Maßnahmen in Betracht, die mit den Zielen und vorgeschlagenen Maßnahmen des IMOK einhergehen. Insofern würden viele der im IMOK enthaltenen Ansätze auch einen positiven und aktiven Beitrag zur Lärminderung leisten. Dazu gehören unter anderem:

- Instandhaltung/-setzung der Fahrbahnoberfläche
- Senkung des Geschwindigkeitsniveaus

### Energiewende im Verkehr fördern

Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.

- Verkehrslenkung zur Minderung und Verlagerung des Kfz-Verkehrsaufkommens in besonderen Problembereichen
- Verträgliche Abwicklung des Kfz-Verkehrs
- Veränderung des „Modal Splits“ zugunsten des Umweltverbunds

Zur weiteren Lärmreduktion sind die Umsetzung der lokalen Anpassungsmaßnahmen aus dem Lärmaktionsplan Stufe III von 2021 anzugehen. Dabei sind die Maßnahmen an im Lärmaktionsplan genannten Lärmbrennpunkten (Münsterstr., Bielefelder Str., Residenzstr., Borchener Str., Giselastr., Berliner Ring, Alter Hellweg, Benhauser Str.) prioritär umzusetzen.

## G 3 Ausweitung der Straßenraumbegrünung

Eine attraktive Straßenraumgestaltung durch Begrünungsmaßnahmen hat nicht nur stadtgestalterisch, sondern auch mikroklimatisch positive Auswirkungen. Straßenbegleitgrün erhöht die Luftfeuchtigkeit, senkt die Temperaturen, kann Feinstaub binden und die Luftqualität insgesamt verbessern. Ein positiver Faktor ist nicht nur das öffentliche Straßengrün, sondern auch privates Grün in Gärten sowie an Häuserfassaden. Somit können auch Private einen Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas leisten. Möglich ist außerdem die Übernahmen von Patenschaften für straßenbegleitendes Grün (z.B. die Bepflanzung/Betreuung von Baumscheiben, Grünbeeten durch Anwohner:innen). Dies entlastet nicht nur die öffentliche Hand, sondern gibt den Anwohner:innen die Möglichkeit, ihren Straßenraum individuell zu gestalten; dies erhöht wiederum die Identifikation mit dem Wohnumfeld.

Daher sollten Grünflächen auch stärker bei Straßenneu- und -umbauten mitgedacht werden, so dass alte Begrünung wieder her- oder zusätzliche eingerichtet wird. Dies kann durch die Festlegung von Standards der Straßenraumbegrünung unterstützt werden. Ggf. können auch Dächer von Bushaltestellen bei Neu- und Umbau begrünt werden.

## G 4 Verkehrliche Entlastung der Kernstadt

### G 4.1 Integrierte Maßnahmen zur Entlastung und Weiterentwicklung der Kernstadt

Es handelt sich nur bedingt um eine eigenständige Maßnahme. Vielmehr wird hier deutlich, wie die verschiedenen im IMOK enthaltenen Push- und Pull-Maßnahmen in ihrer Gesamtheit zusammenspielen und -wirken, um einen maßgeblichen Beitrag zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt zu leisten. Die Kernstadt wurde deshalb ausgewählt, da dort vielerorts hohe und schwierig zu bewältigende Verkehrsbelastungen auf räumliche Restriktionen treffen und somit ein erhöhter Problemdruck herrscht.

### G 4.2 Interkommunale Zusammenarbeit zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf den Umweltverbund

Angesichts der starken Pendlerverflechtungen Paderborns mit seinem Umland ist eine kontinuierliche, vertrauensvolle und langfristige Zusammenarbeit mit den umliegenden Kommunen von grundlegender Bedeutung, falls maßgebliche Veränderungen im Stadtgrenzen überschreitenden Verkehrsgeschehen erreicht werden sollen.

In den Zielen des IMOK sind als bedeutende Pendlerrelationen solche mit mehr als 2.000 Pendler:innen definiert, auf die hierbei ein besonderer Fokus gelegt werden sollte:

- Salzkotten (5.500)
- Delbrück (4.700)
- Bad Lippspringe (4.600)
- Borcheln (4.200)
- Bielefeld (4.100)
- Hövelhof (3.200)
- Büren (3.000)
- Lichtenau (2.200)
- Lippstadt (2.200)
- Bad Wünnenberg (2.100)
- Bad Driburg (2.000)<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Vgl. Bestandsanalyse Teil A, Ein- und Auspendler:innen summiert, Stichtag 30.06.2017

## G 4 VERKEHRSLICHE ENTLASTUNG DER KERNSTADT

### ZENTRALE BAUSTEINE

- Integrierte Betrachtung der Maßnahmen zur Entlastung und Weiterentwicklung der Kernstadt
  - Wirkungsevaluation der Maßnahmen und darauf aufbauend Erstellen von Entwicklungsperspektiven für den inneren Ring
- Sukzessive Kooperation mit Kommunen in der Region

### Zeitrahmen



langfristig



Daueraufgabe

Es handelt sich um einen Maßnahmenansatz zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt sowie zur Stärkung der Erreichbarkeit mit dem Umweltverbund und Weiterentwicklung des Inneren Rings, der auf den vorher beschriebenen Maßnahmen und Handlungsfeldern (v.a. A-D) aufbaut. Er zeigt damit idealtypisch den mit dem IMOK beabsichtigten integrierten Ansatz beispielhaft auf.

Push- und Pull-Maßnahmen werden entsprechend miteinander verwoben, um eine bessere Gesamtwirkung zu erreichen. Hierbei geht es darum, zunächst attraktive Alternativen zum Kfz zu etablieren und zu stärken (Pull-Maßnahmen, wie z.B. attraktive Rad- und Busverbindungen); darauf folgend werden regulatorische und für den Kfz-Verkehr oftmals partiell einschränkende Maßnahmen umgesetzt (Push-Maßnahmen, wie z.B. erhöhte Parktarife), um die Wirkung erstgenannter Pull-Maßnahmen zu verstärken und eine tatsächlich spürbare Entlastung der Kernstadt zu erreichen.

Aufbauend auf den perspektivisch veränderten (reduzierten) Kfz-Verkehrsmengen in der Kernstadt können daraufhin kurz- und langfristige Entwicklungsperspektiven für die Weiterentwicklung des Inneren Rings aufgezeigt werden, der sich damit von einem derzeit oftmals monofunktionalen Straßenraum zu einem multifunktionaleren Stadtraum wandelt.

Die Stadt Paderborn ist – neben Bielefeld – die zweitgrößte Stadt in der Region Ostwestfalen-Lippe und Oberzentrum. Daher weist die Stadt viele Versorgungsfunktionen für das Umland auf, welche in einer starken verkehrlichen Verflechtung der Stadt mit diesem resultieren. Da Verkehr Stadtgrenzen überschreitend stattfindet, wird empfohlen sukzessive die Kooperation mit den umliegenden Kommunen zu stärken. Viele verkehrliche Ansätze sind nicht auf das Paderborner Stadtgebiet beschränkt und/oder entfalten zumindest eine grenzüberschreitende Wirkung; sie setzen dadurch eine interkommunale Zusammenarbeit voraus.

### Schnittstellen

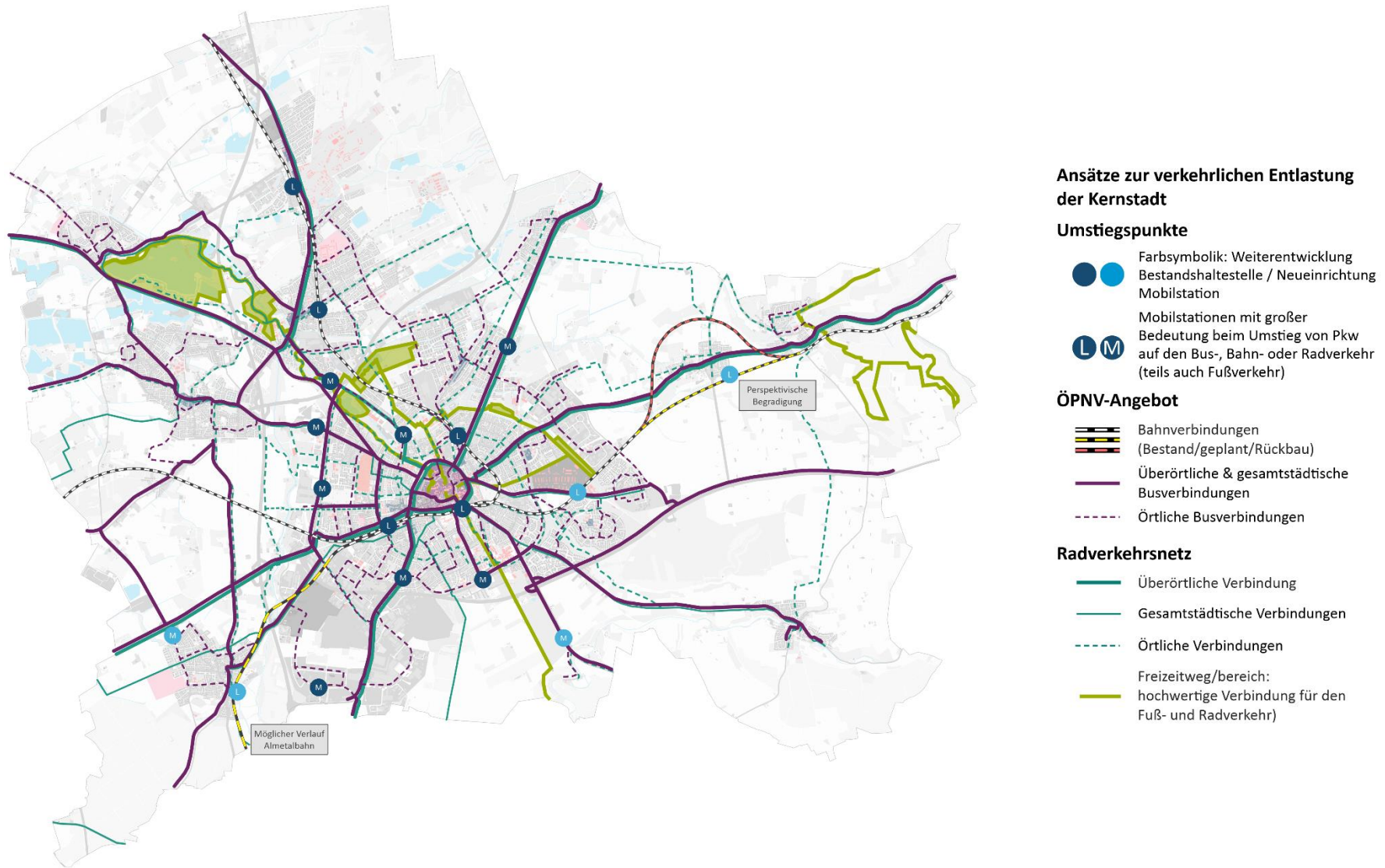
### Mögliche Förderung

A 1, B 1, C 2, C 3, C 4, D 1,  
D 2, F 1

### Zentrale Akteure

- Stadt Paderborn, Zukunftsnetz Mobilität NRW, Kommunen im Landkreis, nph

Abbildung 43: Übersicht Ansätze zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt



Eigene Darstellung



## G 5 Maßnahmen zur Klimaanpassung

### G 5.1 Verwendung heller Oberflächenmaterialien, Verschattung von Straßen, Wegen und Plätzen

Dunkle Asphaltflächen erwärmen sich durch Sonneneinstrahlung wesentlich stärker als helle. Dementsprechend sollte bei zukünftig anstehenden Planungen und Umgestaltungen ein besonderer Fokus auf die einzusetzenden Oberflächenmaterialien bzw. deren Ausgestaltung gelegt werden. Helle Oberflächen mit einer hohen Albedo können hierbei einen Beitrag leisten, die Entstehung städtischer Wärme-/Hitzeinseln in Sommermonaten zu verhindern oder zumindest zu begrenzen und das städtische Mikroklima zu verbessern. Begrünnungsmaßnahmen tragen durch ihren Schattenwurf ebenfalls dazu bei, die Aufheizung zu verhindern; idealerweise entstehen dort auch Verweilmöglichkeiten.

### G 5.2 Potenziale für Entsiegelung ergreifen

Aufgrund der Zunahme extremer Wetterereignisse wie Starkregen ist die Überflutungsvorsorge im öffentlichen sowie privaten Raum eine für die Stadt Paderborn bedeutsame Maßnahme. Ein hoher Versiegelungsgrad kann die natürlichen Retentionsfunktionen des Bodens einschränken. Vor diesem Hintergrund sollten Möglichkeiten den Versiegelungsgrad zu verringern v.a. im Neu- und Umbau von Straßenräumen aber auch im Bestand geprüft werden.

## 5 Integriertes Handlungskonzept

Um die zuvor beschriebenen Handlungs- und Maßnahmenfelder zu einem in sich geschlossenen und auf die Ziele des IMOK abgestimmten Gesamtkonzept weiterzuentwickeln, werden die zuvor beschriebenen Maßnahmen in ein integriertes Handlungskonzept überführt.

Hierzu ist zunächst eine Übersicht über alle Maßnahmen (Abbildung 44) erstellt worden, die auch die Verankerung der Schlüsselprojekte verdeutlicht (die sich in jedem Handlungsfeld finden lassen). In der Gesamtsicht wird deutlich, dass das IMOK sämtliche Verkehrsarten, unterschiedliche Raumrelationen und verschiedene Zielgruppen beinhaltet, gleichzeitig auch Verknüpfungen zu anderen Fachplanungen/-bereichen (z.B. Stadtentwicklung) aufzeigt und damit sowohl die Anforderungen einer integrierten Betrachtung als auch in Hinblick auf die Befriedigung zukünftiger Mobilitätsbedürfnisse erfüllt.

Auch wurden die einzelnen Maßnahmenfelder auf ihre Beiträge zur Zielerreichung hin untersucht (siehe Abbildung 45). Es zeigt sich, dass nahezu alle im Rahmen des IMOK-Prozesses entwickelten Ansätze und Maßnahmen einen wesentlichen positiven Beitrag zu mindestens zwei Zielfeldern leisten. Insofern tragen alle konzeptionellen Inhalte des IMOK zu einer maßgeblichen Erreichung der im Zielkonzept definierten (qualitativen und quantitativen) Ziele bei; Zielkonflikte konnten nicht festgestellt werden.

Abbildung 44: Integriertes Handlungskonzept



Eigene Darstellung

Abbildung 45: Zielwirkung der Maßnahmenfelder (dunkelblau = hoch, hellblau = niedrig bzw. kein)

Maßnahmen & Zielbeitrag			Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen- / Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energieeffiziente im Verkehr fördern
A: Fußverkehr & Barrierefreiheit	A 1	Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie							
	A 1.1	Personelle und organisatorische Verankerung der Fußverkehrsförderung in der Verwaltung							
	A 1.2	Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems							
	A 1.3	Qualifizierung der Fußverkehrsbereiche							
	A 2	Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten							
	A 3	Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren							
	A 3.1	Abbau von Fußgänger-LSA zu Gunsten von Fußgängerüberwegen							
	A 3.2	Verbesserung der Durchlässigkeit von Barrieren							
	A 4	Schaffung von Angstfreiräumen							
	A 4.1	Online-Melder zur Abfrage und Erfassung von Räumen mit Mangel und zur Aufnahme von Ideen von Bürger*innen							
	A 4.2	Systematisierter Maßnahmenkoffer zum Abbau von Angstfreiräumen							
	A 4.3	Budget zum Abbau von Angstfreiräumen							
	A 5	Bearbeitung eines gesamtstädtischen "Nahmobilitätskonzeptes"							
	A 6	Leitfaden Barrierefreiheit							
A 7	Nutzung niveaugleicher Zufahrten im Neubau								
B: Radverkehr & Mikromobilität	B 1	Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz							
	B 1.1	Finanzielle Verstärkung und personeller Aufbau eines Teams von Radverkehrsbeauftragten							
	B 1.2	Aufwertung von Radverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtteilen sowie ins Umland							
	B 1.3	Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen							
	B 1.4	Aufwertung von (bestehenden) Fahrradstraßen							
	B 1.5	Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes							
	B 2	Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen							
	B 2.1	Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen							
	B 3	Einrichtung eines Radverleihsystems							
	B 4	Umgang mit E-Scooter Verleihangebot							
	B 4.1	Ausweitung des Gebiets E-Scooter-Bedienung							
	B 4.2	Definition und Reglementierung der Abstellmöglichkeiten							
	B 4.3	Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Verleihanbietern							
	B 5	Weiterentwicklung der Förderung von Lastenrädern							
B 6	Flächenhafte Erhebung von Radverkehrsdaten								
B 7	Bearbeitung eines gesamtstädtischen "Nahmobilitätskonzeptes"								

Maßnahmen & Zielbeitrag			Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vortreiben	Energiewende im Verkehr fördern
C: ÖPNV & Intermodalität	C 1	Ausbau des SPNV-Angebotes							
	C 1.1	Stärkung der Verbindung Paderborn – Bielefeld							
	C 1.2	Reaktivierung Almetalbahn							
	C 1.3	Errichtung weiterer Bahnhaltepunkte							
	C 1.4	Stärkung der Verbindung Paderborn - Hannover							
	C 2	Qualitätsoffensive im ÖPNV							
	C 2.1	Festlegung von Qualitätsmerkmalen: Busvorrang							
	C 2.2	Festlegung von Qualitätsmerkmalen: Umstiegsfreie Verbindungen							
	C 2.3	Einrichtung von (regionalen) Schnellbuslinien							
	C 2.4	Anbindung unerschlossener Bereiche							
	C 2.5	Taktverdichtung							
	C 2.6	LSA-Beschleunigung des Busverkehrs							
	C 2.7	Weitere Maßnahmen der Busbeschleunigung							
	C 2.8	Einrichtung eines lokalen On-Demand-Verkehrs (ODV)							
	C 3	Qualifizierung der Haltestellen							
	C 3.1	Aufbau eines Systems von Mobilstationen							
	C 3.2	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen und deren Umfeld							
	C 4	Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts							
C 5	Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing								
D: MIV & Wirtschaftsverkehr	D 1	Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes							
	D 1.1	Weiterentwicklung und Umsetzung des Lkw-Führungsnetzes							
	D 1.2	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten							
	D 1.3	Verbesserung der Verkehrslenkung							
	D 2	Optimierung der Parkraumstrategie in der Kern- und Innenstadt							
	D 2.1	Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems							
	D 2.2	Umsetzung Parkraumstrategie in der Kernstadt							
	D 2.2.1	Aufwertung des Parkens auf Großparkplätzen und in Parkbauten							
	D 2.2.2	Aufwertung des Parkens auf Großparkplätzen und in Parkbauten							
	D 2.2.3	Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt							
	D 2.2.4	Anpassung der Parkraumbewirtschaftung in der Kernstadt							
	D 2.2.5	Parkraumstrategie in der Innenstadt							
	D 2.3	Abwicklung Parken in Wohnquartieren							
	D 2.3.1	Abwicklung Parken in Wohnquartieren							
	D 2.3.2	Abwicklung Parken in Wohnquartieren							
	D 2.3.3	Abwicklung Parken in Wohnquartieren							
	D 2.4	Parkraumkonzepte in Räumen mit erhöhtem Konfliktpotential							
	D 2.5	P+R/Bike+Ride Ansatz für Paderborn							
	D 3	Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr							
	D 3.1	Aufbau von Mikrodepots in den Zentren							
D 3.2	Regelmäßige Befragungen								
D 3.3	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes								
D 4	Unterstützung von Carsharing								

Maßnahmen & Zielbeitrag			Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen	Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen	Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern	Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern	Chancen der Digitalisierung nutzen	Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben	Energieeffiziente im Verkehr fördern
E: Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit	E 1	Integrierte Straßenraumgestaltung							
	E 1.1	Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen							
	E 1.2	Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren							
	E 1.3	Aufwertung des Umfelds sensibler Einrichtungen							
	E 1.4	Gestaltung von Ortseingängen							
	E 1.5	Einrichtung von Sitz- und Spielrouten							
	E 2	Gestaltung von integrierten Knotenpunkten							
	E 2.1	Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen							
	E 2.2	Sichere Knotenpunkte (in Wohnquartieren: ggf. mit Prüfung modaler Filter)							
	E 3	Sichere Verkehrsführung							
	E 3.1	Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit							
	E 3.2	Ausbau der städtischen Verkehrsüberwachung							
	E 3.3	Einrichtung einer Kinderunfallkommission							
	E 4	Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen							
	E 5	Ausbau von Dauerzählstellen							
F: Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit	F 1	Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung							
	F 1.1	Ausbau des kommunalen Mobilitätsmanagements							
	F 1.2	Fortführung betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung							
	F 1.2.1	Attraktivierung betriebliches Mobilitätsmanagement in der Verwaltung							
	F 1.3	Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung							
	F 2	Zielgruppenspezifische Angebote							
	F 2.1	Unternehmen: Unterstützung beim betrieblichen Mobilitätsmanagement							
	F 2.2	Schulen: Sichere Schulwege							
	F 2.3	Weitere Zielgruppen: Erreichbarkeitschecks							
	F 2.4	Neubürgermarketing							
	F 3	Zentrale Bereitstellung von Mobilitätsdaten über die Urbane Datenplattform							
	F 4	Öffentlichkeitsarbeit							
F 4.1	Organisatorische und personelle Verankerung in den Fachämtern								
F 4.2	Öffentlichkeitskampagnen zur Förderung des Umweltverbundes								
G: Umwelt & Klimaschutz	G 1	Ausbau der Ladeinfrastruktur							
	G 1.1	Umsetzung der Fortschreibung B-Ladeinfrastrukturkonzept 2019							
	G 2	Umsetzung Lärmaktionsplan							
	G 3	Ausweitung der Straßenraumbegrünung							
	G 4	Verkehrliche Entlastung der Kernstadt							
	G 4.1	Integrierte Maßnahmen zur Entlastung und Weiterentwicklung der Kernstadt							
	G 4.2	Interkommunale Zusammenarbeit zur Verlagerung von Pendlerverkehren auf den Umweltverbund							
	G 5	Maßnahmen zur Klimaanpassung							
G 5.1	Verwendung heller Oberflächenmaterialien, Verschattung von Straßen, Wegen und Plätzen								
G 5.2	Potenziale für Entsiegelung ergreifen								

Eigene Darstellung



## 6 Evaluationskonzept

Ein Evaluationskonzept hilft, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele sowie die daraus abgeleiteten Handlungsstrategien und Maßnahmen im Rahmen der Umsetzung messen bzw. überprüfen zu können. Das IMOK sollte nicht als abgeschlossenes Werk betrachtet werden, sondern muss kontinuierlich überprüft und bei Bedarf an die jeweils bestehenden Erfordernisse angepasst werden. Gleichzeitig können im Rahmen der Evaluation Umsetzungsfortschritte beschrieben und Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen beurteilt werden.

Um einen transparenten Prozess zu gewährleisten und insbesondere die Entscheidungsträger:innen in der Umsetzung mitzunehmen, werden **regelmäßige Berichte** zur Rückkopplung mit Politik und Öffentlichkeit empfohlen<sup>9</sup>. Dies erleichtert die Nachvollziehbarkeit und damit gleichzeitig die Akzeptanz gegenüber dem Prozess selbst und auch potenziell erforderlichen Anpassungen.

Das vorgeschlagene Evaluationskonzept beinhaltet die folgenden Aspekte:

- Umsetzungsstand und -bericht: alle zwei Jahre
- Zielerreichungsanalyse: ca. alle fünf Jahre
- Evaluationsbericht: ca. alle fünf Jahre (fasst Umsetzungs- und Zielerreichungsanalyse zusammen)
- Detailevaluation einzelner Projekte: laufend

Wichtig ist dabei die Handhabbarkeit der Evaluationsbausteine: Der Evaluationsbericht soll kein „Papiertiger“ werden, sondern soll zielgerichtet zur Überprüfung und Fortschreibung der Maßnahmen des IMOK eingesetzt werden. Wo immer möglich, sollte auf bereits bestehende Indikatoren bzw. Daten oder einfach erfassbare Daten zurückgegriffen werden.

Es ist zu beachten, dass nicht nur für die Umsetzung des Handlungskonzepts bzw. der Maßnahmen, sondern auch für den Evaluierungsprozess gewisse Ressourcen bereitgestellt werden müssen, um ein regelmäßiges und belastbares Controlling zu gewährleisten. Zwar kann das Evaluationskonzept z.T. mit bestehenden Indikatoren bzw. Daten hinterlegt werden; nichtsdestotrotz wird die Zusammenstellung und Auswertung der Daten sowie deren Interpretation und Bewertung entsprechende Ressourcen benötigen. Hinzu kommen Indikatoren bzw. Daten, die separat in einem regelmäßigen Abstand zusätzlich erhoben werden müssen.

---

<sup>9</sup> Diese sind bspw. im Rahmen der empfohlenen Sitzungen des IMOK-Begleitgremiums vorzustellen und zu diskutieren.

## 6.1 Kernelemente des Evaluationskonzepts

### Umsetzungsstand und Umsetzungsbericht

Der Umsetzungsstand gibt einen Überblick wie viele Maßnahmen bereits umgesetzt wurden bzw. sich in Planung bzw. in welcher Phase befinden. Auch vor dem Hintergrund von Erkenntnissen aus der Evaluation von Einzelmaßnahmen und Projekten werden Erfolge und Schwierigkeiten bzw. Hemmnisse in der Umsetzung dokumentiert. Daraus können erste Konsequenzen für die weitere Umsetzung erfolgen.

Die Auswertung des Umsetzungsfortschritts sollte in engen Abständen alle zwei Jahre erfolgen und im Zuge eines kurzen Umsetzungsberichts in Politik und Öffentlichkeit kommuniziert werden. Die Basisvariante der Evaluation stellt eine Art Ampelsystem dar: In der Maßnahmentabelle, die alle Maßnahmen des Mobilitätskonzepts beinhaltet, wird eine Spalte „Aktueller Stand“ eingefügt und je nach Bearbeitungsstand gekennzeichnet:

- ++: Maßnahme ist bereits vollständig umgesetzt
- +: Maßnahme ist in der Umsetzung/ Detailprüfung
- o: Maßnahme ist noch nicht umgesetzt
- -: Maßnahme wird nicht weiterverfolgt

Die Hintergründe der Einstufungen sollten durch kurze Kommentare zum aktuellen Stand erläutert werden.

Darüber hinaus sollten für jedes Handlungsfeld spezifische Indikatoren entwickelt werden, die einen messbaren Umsetzungsfortschritt ermöglichen. In der folgenden Tabelle sind einige Maßnahmen und Indikatoren dargestellt.

Abbildung 46: Mögliche Indikatoren zum Umsetzungsstand

	Maßnahme	Mögliche Indikatoren
	A1.3 Qualifizierung der Fußverkehrsbe- reiche	Länge aufgewerteter / neu eingerichteter Strecken
	A2 Ausbau und Ein- richtung von Que- rungsmöglichkeiten	Anzahl modernisierter / neu eingerichteter Querungen
	B1 Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz	Länge neu gestalteter Strecken Anzahl eingerichteter Fahrradstraßen Stand der Ausarbeitung von ERA-konformen Stadt- teilverbindungen (siehe Zielkonzept)
	B2 / C3.1 Ausbau von Radabstellanlagen	Anzahl von Radabstellanlagen
	C2 Qualitätsoffensive im ÖPNV	Länge gefahrener Fahrplan-Kilometer und Perso- nen-Kilometer des Pader-Sprinters, Fahrzeitanaly- sen (Pünktlichkeit) des PaderSprinters
	C3 Qualifizierung der Haltestellen	Anzahl aufgewerteter Bushaltestepunkte / eingerich- teter Mobilstationen (entsprechend der Ausstat- tungsmerkmale und barrierefreie Umgestaltung)
	D2.2 Umsetzung Parkraumstrategie in der Kernstadt	Veränderung der Parkraumbewirtschaftung und der Zahl öffentlich zugänglicher Parkstände / Park- stände im Straßenseitenraum in der Innenstadt
	E3 Sichere Verkehrs- führung	Unfallzahlen
	F1.2 Ausbau des be- trieblichen Mobili- tätsmanagements in der Verwaltung	Zusammensetzung der städtischen Fahrzeugflotte nach Antriebsformen, Anzahl von Dienststradleasing
	F2 Zielgruppenspe- zifische Angebote	Anzahl von Schulwegplänen; Anzahl an mobilitäts- spezifischen Öffentlichkeitskampagnen / -veranstal- tungen
	G1 Ausbau der Lad- einfrastruktur	Anzahl errichteter Ladesäulen bzw. Ladepunkte

Eigene Darstellung

Zu betrachten sind auch die Umsetzungsziele des beschlossenen Zielkonzepts (vgl. Kapitel 2). Deren jeweiliger Umsetzungsstand bzw. -fortschritt sollte ebenfalls in den Umsetzungsbericht einfließen.

Nachfolgend werden die Umsetzungsziele nochmals aufgelistet:

- Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025<sup>10</sup>
- Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten
- Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028
- Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtlichen Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt
- Bis spätestens 2025 wird eine Open-data-Plattform eingerichtet
- Institutionalisiertem Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat
- Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025

## Zielerreichungsanalyse

Die Analyse der Wirkungen überprüft die Zielerreichung während der Umsetzung. Sie orientiert sich an den im Zielkonzept festgelegten Wirkungszielen und ist in nachfolgender Tabelle dargestellt.

Aus den Veränderungen (vorher ↔ nachher) lassen sich Schlüsse auf die jeweilige Wirksamkeit ziehen. Dabei ist zu beachten, dass zwischen der Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte (i.d.R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen und die (Aus-)Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

Aufgrund dieses Aspektes aber auch aufgrund des Erhebungsturnus der erforderlichen Daten sowie unter Berücksichtigung des nicht unerheblichen Bearbeitungsaufwands wird für die Zielerreichungsanalyse ein **Zyklus von etwa 5 Jahren** empfohlen.

Wichtig ist zudem eine gleichbleibende Systematik bei der Datenerhebung, um eine Vergleichbarkeit von Datensätzen unterschiedlicher Jahre bzw. über einen längeren Zeitraum gewährleisten zu können. Dies gilt grundsätzlich auch für die Indikatoren der Umsetzungsanalyse, bei der hier beschriebenen Zielerreichungsanalyse umso mehr.

---

<sup>10</sup> Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen bis 2022 zu gewährleisten, Ausnahmen sind im Nahverkehrsplan definiert. Für die Stadt Paderborn erscheint es nicht realistisch bis 2022 alle Haltestellen barrierefrei zu gestalten, daher wird hier ein anderer Zeitrahmen gewählt.

Abbildung 47: Mögliche Erhebungsmethodiken / Instrumente – Wirkungsziele

Indikator & Entwicklungsziele	Erhebungsmethodik
Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mind. 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035	Haushaltsbefragung
Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Reisezeitvergleich
Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%)	Haushaltsbefragung
Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Unfalldatenanalyse
Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Reisezeitvergleich
Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Haushaltsbefragung
Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Verkehrszählung
Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.	Analyse Melderegister
Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.	Untersuchung LANUV

Weitere Indikatoren & Entwicklungsziele	
Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentlichen Raum	Entwicklung der Parkkosten und Heranziehen von weiteren Preisentwicklungen (z.B. allgemeine Preisentwicklung, ÖPNV-Tarife)
Entwicklung der Fuß- und Radverkehrsmengen sowie der Kfz-Verkehrsmengen	Fußgängerfrequenz Innenstadt (Portal hystreet), Verkehrszählungen (z.B. im Rahmen von Verkehrsgutachten), Dauerzählstellen an wichtigen Hauptverkehrsrouten
Zufriedenheit bei den Radfahrenden bzw. mit sonstigen Mobilitätsangeboten	ADFC-Fahrradklimatest / Haushaltsbefragung
Attraktivität eines Leihfahrradsystems	Entwicklung der angemeldeten Nutzer:innen sowie der Ausleihvorgänge
Entwicklung der ÖPNV-Fahrgastzahlen	Fahrgastzahlen PaderSprinter

Eigene Darstellung

## Evaluationsbericht

Mit einem Instrument in Form eines ‚Evaluationsberichts‘ sollten die im Rahmen der Umsetzungs- und der Zielerreichungsanalyse gewonnenen Informationen systematisch aufbereitet und kommuniziert werden.

Der Evaluationsbericht sollte, aufgrund des Bearbeitungsaufwands, ca. alle 5 Jahre aufgestellt werden und Informationen zu den folgenden Aspekten enthalten:

- **Allgemeines:** Darstellung der allgemeinen, aber auch der ortsspezifischen Rahmenbedingungen und Trends mit Auswirkungen auf Mobilität und Verkehr in Paderborn (z. B. bundesweite/EU-weite Ziele zum Klimaschutz, Fördermittelentwicklung, wirtschaftliche Entwicklung, Bevölkerungsentwicklung, Kraftstoffpreise, maßgebliche Baugebietsentwicklungen in Paderborn und ggf. auch in den umliegenden Kommunen, regional bedeutende Planungen wie mögliche Bahnstreckenreaktivierungen); ggf. Darstellung spezifischer Ereignisse (z.B. größere Straßenumbauten und -sperrungen); Interpretation von Ursachen, Wirkungen und Tendenzen sowie Auswirkungen auf die Maßnahmen des IMOK.
- **Umsetzungsstand:** Zusammenfassung des Umsetzungsstandes (siehe oben); Darstellung der umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen Einzelmaßnahmen und -projekte bzw. der empfohlenen planerischen Konzepte sowie der Umsetzungsziele des IMOK.
- **Zielerreichungsanalyse:** Zusammenfassung der Ergebnisse der Zielerreichungsanalyse anhand der Entwicklung von spezifischen Kennwerten und Indikatoren (siehe oben).
- **Weitere Rahmenbedingungen:** Zur Umsetzung des IMOK wurden Empfehlungen zur Zusammenarbeit innerhalb der Verwaltung, zur

Fortführung des Arbeitskreises und zur Öffentlichkeitsbeteiligung formuliert. Das Wirken dieser Methoden und Gremien sollte an dieser Stelle ebenfalls begutachtet werden.

- **Detailevaluation von Projekten:** Darstellung der Ergebnisse projektspezifischer Evaluationen (siehe nächste Seite) und ggf. Ableitung von Erkenntnissen in Bezug auf die Inhalte des IMOK.

Auf Basis dieser Dokumentation sollten Aussagen darüber getroffen werden

- welche Umsetzungsschritte ergriffen wurden bzw. inwieweit die Umsetzung der im IMOK enthaltenen Maßnahmen fortgeschritten ist
- warum welche Veränderungen bzw. Verzögerungen eingetreten sind
- welche Wirkungen und Tendenzen zu beobachten sind
- ob es bei den Maßnahmen Abweichungen von den gewünschten bzw. erwarteten Wirkungen gab und ob sich daraus ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen; ggf. Fortschreibung des IMOK).

## 6.2 Detailevaluation von Projekten

Im IMOK sind einige Maßnahmen benannt, die Ansätze enthalten, die von außerordentlichem öffentlichen Interesse – auf lokaler, regionaler aber auch überregionaler Ebene – sind oder werden können. Dies sind z.B. die Qualitätsoffensive im ÖPNV, die verkehrliche Entlastung der Kernstadt oder auch die integrierte Straßenraumgestaltung (beispielsweise in Form der Neugestaltung von Hauptverkehrsstraßen, die in den kommenden Jahren anstehen). Es wird daher empfohlen, deren Umsetzung (und Wirkung) im Detail zu evaluieren, um die gewonnenen Erfahrungen solide bewerten zu können. Eine fundierte und kritische Begleitung dieser „Schlüsselprojekte“ ermöglicht Konsequenzen im Hinblick auf eine Multiplikation von neuen Handlungsansätzen sowohl in der Stadt Paderborn als auch in weiteren (Nachbar)Kommunen.

Auch Verkehrsversuche<sup>11</sup>, temporäre Aktionen<sup>12</sup> und Modellquartiere<sup>13</sup> sollten einer Detailevaluation unterzogen werden, da sie maßgebliche Impulse und Erkenntnisse für die Gesamtstadt liefern können<sup>14</sup>.

Je nach Projekt- und Evaluationsumfang sollte eine wissenschaftliche Begleitung in Erwägung gezogen werden (z.B. mittels Forschungsprojekten mit

Hochschulen aus der Umgebung). Im Rahmen der Evaluation sollten sowohl quantitative Ansätze (z.B. Verkehrsfrequenzen), aber auch qualitative Auswirkungen (z.B. Zufriedenheit) untersucht werden. Im Sinne eines fundierten Vorher-Nachher-Vergleichs sind zudem frühzeitig Erhebungen vor Beginn einer Testphase bzw. einer Aktion einzuplanen, um entsprechende Vergleichswerte generieren zu können. Eine breit angelegte und begleitende Öffentlichkeitsbeteiligung bildet ebenfalls einen essenziellen Bestandteil einer solchen Evaluation.

Im Ergebnis können Erfolge der Maßnahme ebenso wie Schwierigkeiten in der Umsetzung erkannt und benannt werden. Die Evaluation von Einzelprojekten ermöglicht so ein Lernen aus Erfahrungen. Insofern ist eine Integration dieser Ergebnisse in die Gesamtevaluation des IMOK obligatorisch und gewinnbringend.

---

<sup>11</sup> Die Durchführung von Verkehrsversuchen ist durch die Novelle der StVO 2020 deutlich erleichtert worden. Verkehrsversuche bieten die Möglichkeit, geplante Maßnahmen versuchsweise bzw. temporär einzuführen, um deren Auswirkungen auf Verkehrsablauf und -geschehen zu testen. Dadurch können frühzeitig u.a. folgende Aspekte forciert werden: Gesellschaftlicher Lern- und Austauschprozess, Optimierungsmöglichkeiten und -bedarfe in Hinblick auf spätere Planungen, generelle Handlungsspielräume. Im Vergleich zu den weiteren genannten Ansätzen werden unter Verkehrsversuchen mehrmonatige, verkehrsregelnde Maßnahmen gemäß der „Erprobungsklausel“ in §45 StVO verstanden, die grundsätzlich ergebnisoffen angelegt sind.

<sup>12</sup> Unter temporären Aktionen werden in diesem Zusammenhang eher kurzzeitige Impulse und Testläufe im öffentlichen Straßenraum mit einem kommunikativen Schwerpunkt verstanden, die ein- bis maximal mehrtägig ausfallen. Dazu zählen u.a. Aktionen wie z.B. der Parking Day oder „Spielstraßen auf Zeit“.

<sup>13</sup> Die Erprobung von (i.d.R. vielschichtigen) Handlungsansätzen in zunächst einzelnen, abgegrenzten Räumen, sog. „Modellquartieren“, bietet sich u.a. bei folgenden Handlungs- bzw. Maßnahmenfeldern des IMOK an: B 1.2 Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen, C 2.8 Einrichtung eines lokalen On-Demand Angebots, E 1.2 Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren, E 1.3 Aufwertung des Umfelds sensibler Einrichtungen, G 5.2 Potenziale für Entsiegelung ergreifen.

<sup>14</sup> An dieser Stelle sei auch auf den entsprechenden Leitfaden „Stadtexperimente: Von der Idee bis zur Umsetzung“ des Zukunftsnetz Mobilität NRW hingewiesen, der zahlreiche Hilfestellungen hierzu enthält.



## 7 Zusammenfassung & Ausblick

Mit dem IMOK liegt der Stadt Paderborn ein strategisches Grundkonzept für die kurz-, mittel- und langfristige sowie perspektivische Entwicklung des Verkehrs (und des öffentlichen Raums) in Paderborn vor. Dieses Konzept ist seit Projektbeginn im stetigen Dialog mit Stadtgesellschaft und Politik erarbeitet worden und gibt die verkehrsplanerischen bzw. verkehrspolitischen Ziele und Leitlinien der kommenden 10 bis 15 Jahre vor, koordiniert zukünftige Aufgaben, gibt Einschätzungen zur Umsetzung und Dringlichkeit von Teil- und Einzelmaßnahmen bzw. Handlungsansätzen.

Schwerpunkt ist die Förderung des Umweltverbunds mit dem Ziel, den Klimaschutz in Paderborn voranzubringen. Zugleich ist die Erreichbarkeit als Oberzentrum aufrechtzuerhalten, soziale Gerechtigkeit und Zugang zu einer verkehrsmittelübergreifenden Mobilität für alle sind sicherzustellen.

Die im IMOK enthaltenen Maßnahmen sehen einen deutlichen Ausbau der Radinfrastruktur und des ÖPNV, die Schaffung attraktiver Alternativen zum Kfz und die stärkere Verknüpfung der Verkehrsarten vor. Weitere Maßnahmenfelder zielen auf eine deutliche Attraktivitätssteigerung der Fußwegeinfrastruktur und des öffentlichen Raums in Paderborn ab. Dies wird sich auch positiv auf das Image der Stadt auswirken und dazu beitragen, ein attraktiver Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Tourismusstandort nicht nur zu bleiben, sondern diese Stärke weiter auszubauen.

Da das Mobilitätsverhalten des Einzelnen immer stark von Routinen geprägt ist, liegt ein weiterer Schwerpunkt auf dem Mobilitätsmanagement und der

Öffentlichkeitsarbeit. Sie sollen die infrastrukturellen Veränderungen vorbereiten, begleiten und bewerben; denn letztlich hängt eine erfolgreiche Mobilitätswende nicht nur mit attraktiver Verkehrsinfrastruktur zusammen, sondern insbesondere mit den Menschen, die diese nutzen und mitgestalten.

Das IMOK enthält eine Vielzahl an Maßnahmen, die die unterschiedlichen Nutzergruppen und Verkehrsarten, Verkehrszwecke und Verkehrsrelationen berücksichtigen. Viele Maßnahmen bauen aufeinander auf und sind voneinander abhängig; die Umsetzung möglichst aller Ansätze unter Beachtung des Gesamtzusammenhangs ist daher umso wichtiger. Die volle Wirkung entfaltet das IMOK jedoch erst bei integrierter und möglichst zusammenhängender Umsetzung von Maßnahmen, und insbesondere bei einer vollständigen Umsetzung der definierten Schlüsselprojekte.

Dabei ist stets zu beachten, dass das IMOK nicht als starres Werk aufgefasst werden darf, das stur abzuarbeiten ist. Vielmehr ist der Maßnahmenpool flexibel anzuwenden und stetig zu aktualisieren, um auf ggf. unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Erkenntnisse aus der umsetzungsbegleitenden Evaluation sollten aufgegriffen und neue Projekt- und Umsetzungsansätze (z. B. aus Anregungen aus Wissenschaft, Bürgerschaft und Politik) in die jeweiligen Handlungsfelder integriert und das IMOK so stetig und adäquat angepasst werden. Dabei können durchaus auch bisher enthaltene Maßnahmen in ihrer Detailplanung verändert, verworfen oder um neue Dinge ergänzt werden.

Doch bei aller Flexibilität des Konzepts: die Maßnahmenumsetzung muss sich immer an den beschlossenen Zielen orientieren. Die Ausrichtung der Gesamtkonzeption ist keinesfalls einer wahllosen Zusammenstellung gleichzusetzen. Alle enthaltenen Puzzleteile greifen ineinander, gestützt vom Rahmen der beschlossenen Ziele.

Mit Fertigstellung des IMOK hat der Prozess erst begonnen, denn dann startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten, konsequenten und oft auch mutigen Realisierung. Die Arbeiten zum IMOK werden demzufolge in der Erwartung abgeschlossen, dass nach der Beratung in den politischen Gremien die im Handlungs- bzw. Umsetzungskonzept enthaltenen Vorschläge und Empfehlungen sukzessive umgesetzt, vorbereitet oder zumindest einer vertieften Prüfung unterzogen werden. Hierfür sind auch die entsprechenden finanziellen und personellen Ressourcen bereitzustellen.

Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Städte, dass sich auch heftig diskutierte Maßnahmen zum Vorteil aller entwickeln und somit rasch weitere Unterstützung für Folgemaßnahmen erzeugen können. Zuletzt sind die im IMOK enthaltenen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von Verkehrsproblemen zu verstehen; sie werden die Entwicklung der Stadt Paderborn mitprägen und basieren auf dem gemeinsamen Zusammenwirken aller Akteure in der Stadt.

## 8 Quellen

**energielenker projects 2022:** Klima Aktionsplan: Stadt Paderborn 2022;  
Greven

**FGSV 2008:** Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Köln

**FGSV 2010:** Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Köln

**LK Argus 2018:** Haushaltsbefragung zur Mobilität Paderborn 2018; Kassel

**Planersocietät 2020:** Integriertes Mobilitätskonzept Paderborn, Bestandsanalyse - Teil A; Dortmund

**Stadt Paderborn 2020:** Statistisches Jahrbuch der Stadt Paderborn 2020,  
Paderborn

**Stadt Paderborn 2021:** Lärmaktionsplan der Stufe III 2021 der Stadt Paderborn; Paderborn

## 9 Anhang

## 9.1 Beteiligte der prozessbegleitenden Arbeitskreise

### Projektbeirat

- ADAC Ostwestfalen-Lippe
- ADFC-NRW, Kreisverband Paderborn
- ASP – Abfallentsorgungs- und Stadtreinigungsbetrieb Paderborn
- AStA Paderborn
- Behindertenverband
- Citymanagement Paderborn
- Handelsverband Ostwestfalen/Lippe
- IHK – Industrie- und Handelskammer Paderborn / Höxter
- Jugendamtselternbeirat
- Kreishandwerkerschaft Paderborn-Lippe
- nph – Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter
- NWL – Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe
- PaderSprinter GmbH
- Polizei Paderborn
- Radfahr-Initiative Paderborn
- Seniorenverband
- Stadtjugendrat

- Universität Paderborn
- VCD Ostwestfalen-Lippe
- Werbegemeinschaft Paderborn e.V.
- Zukunftsnetzwerk Mobilität NRW

### Projektgruppe IMOK

Die folgenden Fraktionen waren an der Projektgruppe beteiligt:

- CDU
- Bündnis 90/Die Grünen
- SPD
- FDP
- AfD
- Linksfraktion
- Die FRAKTION
- FÜR PADERBORN

## 9.2 Prozessablauf und Beteiligung

