

An aerial photograph of the city of Paderborn, Germany, showing a dense urban area with numerous buildings, streets, and green spaces. A prominent church with a tall spire is visible in the center. The image is overlaid with a semi-transparent grey box containing text.

INNENSTADTVERKEHRSKONZEPT STADT PADERBORN

ENDBERICHT

STAND: JUNI 2013

IMPRESSUM

Auftraggeber

Stadt Paderborn - Stadtplanungsamt
Pontanusstraße 55
33095 Paderborn

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund
Fon: 0231/589696-0
Fax: 0231/589696-18
www.planersocietaet.de

Bearbeiter

Dr.-Ing. Michael Frehn
Dipl.-Ing. Christian Bexen
Dipl.-Ing. Anne Mechels
B.Sc. Pia Lesch

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Gutachtens werden deshalb geschlechts-neutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

INHALTSVERZEICHNIS

IMPRESSUM	I	MASSNAHMENVORSCHLÄGE	45
INHALTSVERZEICHNIS	II	FUSSVERKEHR	47
EINLEITUNG	1	RADVERKEHR	50
VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSPROZESS	3	ÖFFENTLICHER VERKEHR	53
ABSTIMMUNG UND BETEILIGUNGSBAUSTEINE	4	KFZ-VERKEHR	55
METHODIK UND RÜCKMELDUNGEN	5	RUHENDER VERKEHR	57
BESTANDSANALYSE	7	STRASSENRAUMGESTALTUNG	60
RÜCKBLICK	8	WIRTSCHAFTSVERKEHR	62
AKTUELLE PLANUNGEN	10	MOBILITÄTSMANAGEMENT	63
ALLGEMEINES	11	FAZIT	65
ERREICHBARKEIT	16	ANHANG	I
KFZ-VERKEHR	19	QUELENNACHWEIS	II
RUHENDER VERKEHR	22	ABBILDUNGSNACHWEIS	III
WIRTSCHAFTS- UND LIEFERVERKEHR	26	ERGEBNISSE PARKRAUMERHEBUNG ÖSTLICHE INNENSTADT	IV
RADVERKEHR	27	MASSNAHMENPROGRAMM FUSSVERKEHR	XII
FUSSVERKEHR	31	MASSNAHMENPROGRAMM RADVERKEHR	XV
STRASSENRAUMGESTALTUNG	34	MASSNAHMENPROGRAMM ÖFFENTLICHER VERKEHR	XIX
ÖFFENTLICHER VERKEHR	36	MASSNAHMENPROGRAMM KFZ-VERKEHR	XX
VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE BETRACHTUNG	37	MASSNAHMENPROGRAMM RUHENDER VERKEHR	XXII
ZIELE UND LEITLINIEN	38	MASSNAHMENPROGRAMM STRASSENRAUMGESTALTUNG	XXV
URBAN.MOBIL.LEBENSWERT	39	MASSNAHMENPROGRAMM WIRTSCHAFTSVERKEHR	XXVII
ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN	41	MASSNAHMENPROGRAMM MOBILITÄTSMANAGEMENT	XXVIII
WELCHEN HERAUSFORDERUNGEN MUSS SICH PADERBORN STELLEN?	42	ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (1)	XXX
		ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (2)	XXXI
		ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (3)	XXXII
		ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (4)	XXXIII

EINLEITUNG



In Paderborn soll der Wandel zu einer belebten und qualitätvollen Innenstadtentwicklung auch im Verkehrsbereich weiter forciert werden. Im Integrierten Handlungskonzept für die Paderborner Innenstadt sind dazu bereits eine Reihe von Vorschlägen und Optimierungsmaßnahmen auch im Verkehrsbereich entwickelt worden, die im Rahmen eines Innenstadtverkehrskonzeptes konkretisiert und um weitere wichtige Bausteine und Maßnahmen ergänzt werden sollten.

Die Stadt Paderborn hat das Büro Planersocietät damit beauftragt, diese Verkehrskonzeption für die Innenstadt aufbauend auf bisherigen Planungen, Konzepten und Ideen zu erarbeiten. Hierbei geht es darum, die verkehrlichen Rahmenbedingungen detailliert zu untersuchen, die wesentlichen Mängel und Potenziale zu identifizieren und daraus Lösungen sowie Handlungsempfehlungen abzuleiten.

Das Innenstadtverkehrskonzept verfolgt dabei die Zielsetzung, die Innenstadtverkehre unter sozialen und ökologischen Aspekten zu optimieren und durch die Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern, politischen Akteuren und Interessensverbänden ein konsensfähiges und umsetzbares Konzept aufzuzeigen.

Der Untersuchungsraum des Innenstadtverkehrskonzeptes umfasst vorrangig das Gebiet innerhalb des Inneren Rings („engeres Untersuchungsgebiet“). Aufgrund der engen räumlichen und inhaltlichen Zusammenhänge zu den umgebenden Quartieren erfolgte jedoch zusätzlich eine erweiterte Betrachtung.

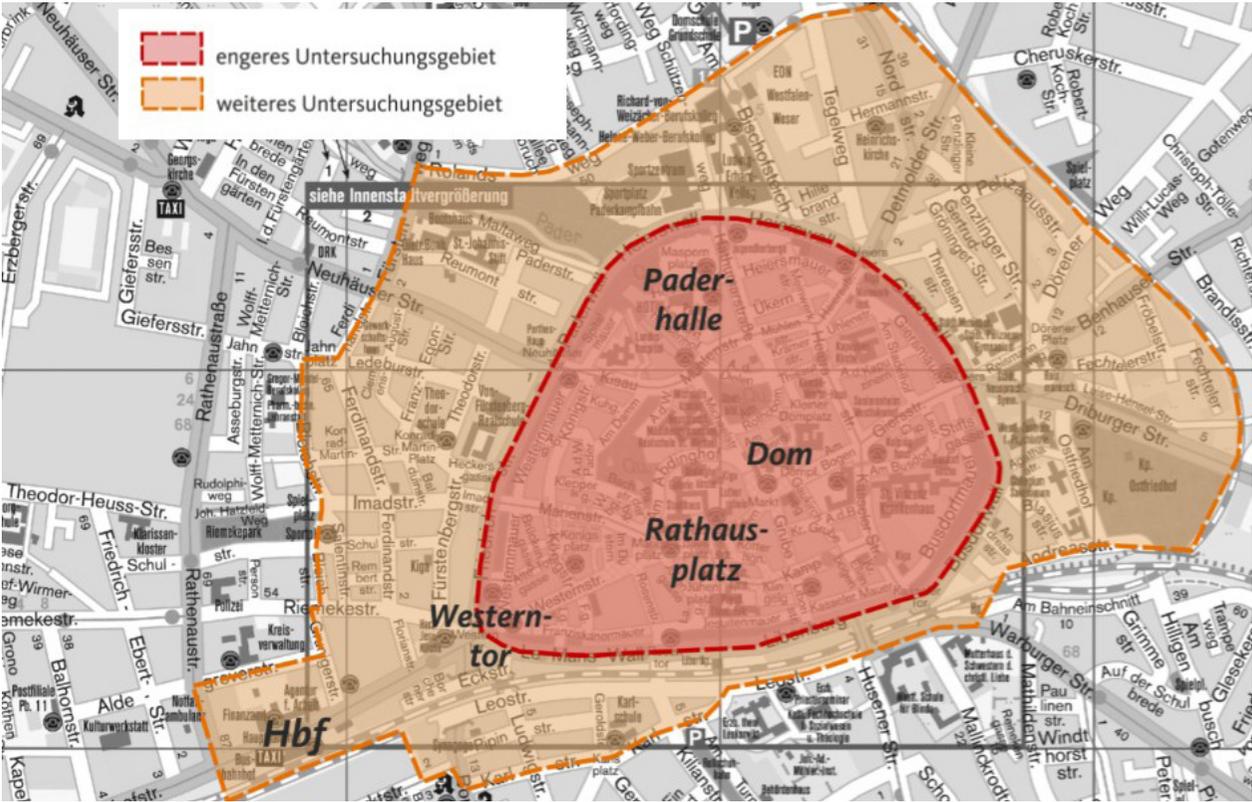


Abb. 1: Untersuchungsgebiet

Der vorliegende Abschlussbericht fasst die Ergebnisse der etwas mehr als einjährigen Arbeit zusammen. Nach einem kurzen Überblick über **VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSPROZESS** werden zunächst die Erkenntnisse aus der **BESTANDSANALYSE** dargestellt. Die zusammen mit Vertretern der Politik und der Interessensverbände aufgestellten und für die zukünftige Verkehrsentwicklung wegleitenden **ZIELE UND LEITLI-**

NIEN bilden den Übergang in den konzeptionellen Teil, der neben einer Auseinandersetzung mit den **ZUKÜNFTIGEN HERAUSFORDERUNGEN** den eigentlichen Kern des Innenstadtverkehrskonzeptes, die **MASSNAHMENVORSCHLÄGE**, beinhaltet (eine detaillierte Auflistung der Maßnahmenvorschläge findet sich im **ANHANG**). Im **FAZIT** werden die wesentlichen Ansätze des Innenstadtverkehrskonzeptes kurz zusammengefasst und reflektiert.

VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSPROZESS



ABSTIMMUNG UND BETEILIGUNGSBAUSTEINE

Der Koordination, Abstimmung und Kommunikation des Innenstadtverkehrskonzeptes kommt eine hohe Bedeutung zu, denn die Akzeptanz eines solchen Konzeptes hängt u.a. stark von der Vermittlung der Strategien und Ideen ab. Daher ist der Erarbeitungsprozess des Innenstadtverkehrskonzeptes durch eine enge Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern, Interessensverbänden, Politik und Verwaltung gekennzeichnet.



Abb. 2: Beteiligungsbausteine

Verwaltungsarbeitskreis

Im Verwaltungsarbeitskreis waren alle betroffenen Fachämter (u.a. Stadtplanungs-, Straßen- und Brückenbau-, Ordnungsamt) sowie relevante Eigenbetriebe der Stadt Paderborn (Abfallentsorgungs- und Stadtreinigungsbetrieb Paderborn - ASP, Gebäudemanagement Paderborn - GMP,

Verkehrsverein Paderborn – VVP, Wirtschaftsförderungsgesellschaft Paderborn - WFG) vertreten. Ziel der ämterübergreifenden Arbeitsgruppe waren eine laufende Abstimmung sowie Diskussion von Arbeitsergebnissen, fachlichen Hintergründen und Strategien.

Runder Tisch

Um die Abstimmung zielgerichtet zu gestalten, wurden die wesentlichen Inhalte und konzeptionellen Bausteine mit einem Lenkungskreis (Runder Tisch) diskutiert, reflektiert und abgestimmt. Teilnehmer des Runden Tisches waren Vertreter der politischen Fraktionen, der Stadtverwaltung sowie weiterer betroffener Institutionen und Verbände (IHK, Padersprinter, Handelsverband Ostwestfalen-Lippe, Initiative für Radfahrer in Paderborn, ADAC, Werbegemeinschaft und Kreislandwerkerschaft).

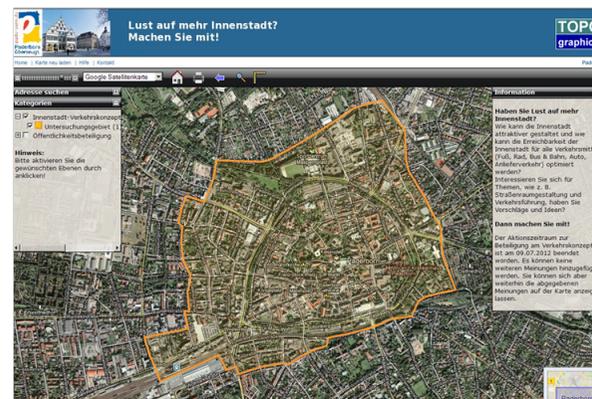


Abb. 3: Online-Portal: Lust auf mehr Innenstadt?



Abb. 4: Planungsspaziergang

Öffentlichkeit

Die Erstellung des Innenstadtverkehrskonzeptes wurde zudem durch einen in der Öffentlichkeit breit angelegten Partizipationsprozess begleitet. Mittels eines eigens eingerichteten Online-Portals (Internet- und kartenbasierte Meinungsabfrage) konnte jede/r Interessierte Bedenken, Hinweise und Anregungen vermerken.

Anfang Juni 2012 fand ein öffentlicher Planungsspaziergang statt, bei welchem interessierte Bürgerinnen und Bürger ihre Meinung äußern konnten.

Das Pendant zum Spaziergang bildeten im Februar 2013 die so genannten Langen Tische bzw. Quartiers- und Bürgerforen. Hier wurde das aus der Bestandsanalyse hervorgehende Maßnahmenkonzept mit den direkt Betroffenen und Experten vor Ort diskutiert.

METHODIK UND RÜCKMELDUNGEN

Meinungsabfrage Internet

Während eines Zeitraums von ca. zwei Monaten wurde ein speziell eingerichtetes Online-Portal „Lust auf mehr Innenstadt“ freigeschaltet. Hier konnte sich jede/r Interessierte über Hintergründe und Inhalte des Innenstadtverkehrskonzeptes informieren und mittels einer interaktiven Karte Vorschläge und Meinungen zu Verkehrsthemen in der Paderborner Innenstadt äußern.

Im Rahmen der Online-Beteiligung sind insgesamt über 300 Beiträge und Vorschläge eingegangen, die sowohl in den Analyseteil als auch die Maßnahmenkonzeption des Innenstadtverkehrskonzeptes Eingang gefunden haben.

Eine Dokumentation steht auf der Homepage der Stadt Paderborn zum Download bereit.

Öffentlicher Planungsspaziergang

Am 11. Juni 2012 fand um 18:00 Uhr ein etwa zweistündiger öffentlicher Planungsspaziergang durch die Innenstadt statt. Im Vorfeld war die Bevölkerung über Pressemitteilungen, im Internet und per Informationsflyern über den Spaziergang informiert worden. Angesprochen waren neben den Anwohnerinnen und Anwohnern auch Geschäftsleute, Dienstleister sowie sonstige Interessierte.

Insgesamt fanden sich ca. 60 Bürgerinnen und Bürger am Rathausplatz ein, um ihre Vorschläge und Anregungen zu äußern aber auch Mängel- und Punkte zu diskutieren. Aufgrund der großen Resonanz fand der Spaziergang in drei Gruppen statt. An insgesamt 7 Stationen wurde dann am konkre-

ten Ort über Möglichkeiten, Grenzen und Ansatzpunkte diskutiert; hierbei wurden sämtliche Verkehrsthemen und -träger beleuchtet.

Die Hinweise aus der Bevölkerung wurden dokumentiert (Dokumentation ebenfalls als Download auf der Homepage der Stadt Paderborn) und sind in die Analyse eingeflossen.



Abb. 5: Langer Tisch Innenstadt Ost

Lange Tische

Am 13. und 19. Februar 2013 fanden um jeweils 18:00 Uhr die Langen Tische statt, um die in der Zwischenzeit erarbeiteten Maßnahmenvorschläge den Bürgerinnen und Bürgern vorzustellen und gemeinsam zu diskutieren. Zu den Langen Tischen kamen insgesamt über 120 Personen (Innenstadt West ca. 40, Innenstadt Ost ca. 85 TeilnehmerInnen). In einem plenaren Teil wurde den Anwesenden zunächst ein Überblick über die strategische Ausrichtung des Projekts (Ziele, Leitlinien) sowie

das Spektrum der Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge gegeben.

Den eigentlichen Kern der Veranstaltung bildeten die offenen Diskussionen an drei Messeständen (1. Rad-/Fußverkehr, 2. ruhender Verkehr, 3. Kfz-/Wirtschafts- und öffentlicher Verkehr). An diesen wurden die wesentlichen Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge in Form von großformatigen Plakaten präsentiert. In kleinen Runden und in gelockerter Atmosphäre bot sich für die Besucherinnen und Besucher an jedem Stand die Möglichkeit, direkt am Bearbeitungsprozess mitzuwirken und Fragen, Wünsche und Meinungen abzugeben. Nach jeweils 25 Minuten wurden die Messestände gewechselt, d.h. die Besucherinnen und Besucher wechselten im Uhrzeigersinn zum nächsten Messestand. So bot sich jedem/r Besucher/in die Möglichkeit, sich über alle Themen zu informieren und in den Prozess einzubringen.



Abb. 6: Langer Tisch Innenstadt West

Im Nachgang der Langen Tische konnte das Maßnahmenkonzept aufgrund der Rückmeldungen weiter ergänzt und verfeinert werden.

Befragungen / Erhebungen

Das Innenstadtverkehrskonzept konnte zwar auf zahlreichen Daten- und Plangrundlagen aufbauen; für eine fundierte Datenbasis und weitere Informationen wurden darüber hinaus weitere Verkehrserhebungen und Befragungen durchgeführt.

Die Befragungen fanden Anfang Mai 2012 an mehreren Tagen statt. Im Rahmen einer Passantenbefragung wurden an unterschiedlichen Standorten der Innenstadt (Western-/Rosenstraße, Rathaus-/Marienplatz, Dom/Markt, Kamp) insgesamt über 500 Personen zu den Gewohnheiten ihres Innenstadtbesuchs (z.B. Besuchszweck, Aufenthaltsdauer, Häufigkeit des Besuchs, Verkehrsmittelwahl) sowie zu weiteren Sachverhalten (z.B. Herkunft, Verbesserungsvorschläge) befragt. Bei einer zweiten Befragung wurden über 600 Autofahrer an acht für die Innenstadt bedeutenden Parkplatzstandorten (u.a. Parkplatz Paderhalle, Tiefgarage Königsplatz, Domplatz) befragt. Hierbei stand neben den bereits o.g. Fragen zum Innenstadtbesuch vor allem eine Beurteilung der Verkehrs- und Parksituation im Vordergrund.

Zusätzlich zu den Befragungen wurden an mehreren Tagen diverse Verkehrserhebungen durchgeführt. Hierbei handelte es sich um Zählungen

des Kfz-Verkehrs und des nicht-motorisierten Verkehrs (Fuß-/Radverkehr), um eine Parkraumerhebung im Bereich der östlichen Innenstadt (Aufnahme der Stellplatzbelegungen im öffentlichen Straßenraum einschließlich Falschparkern)¹ sowie um eine Kennzeichenerfassung im nordöstlichen Bereich der Innenstadt zur Analyse der Routenwahl und der Aufenthaltszeiten. Zudem wurde an neuralgischen Punkten (u.a. Bushaltestelle Westerntor, Rathausplatz) das Verkehrsgeschehen mittels Videoaufnahmen aufgezeichnet und ausgewertet, um Konflikt- und Gefahrenstellen zu identifizieren, Handlungsbedarf zu erkennen sowie Erkenntnisse über die Verhaltensweisen aller Verkehrsteilnehmenden zu gewinnen.

Die wesentlichen Ergebnisse der Befragungen und der Verkehrserhebungen sind in die jeweiligen Kapitel eingeflossen.

Akteursgespräche

Um eine breite Akzeptanz für das Innenstadtverkehrskonzept zu erhalten und einen geschärften Blick auf die Problemlagen wichtiger Akteure zu erhalten, wurden vorbereitend in der Analysephase und im Vorfeld des weiteren Beteiligungsprozesses sowie während der konzeptionellen Phase zahlreiche Expertengespräche mit Schlüsselpersonen und relevanten Institutionen geführt (u.a. Katholische Kirche, Padersprinter, Handelsverband Ostwestfalen-Lippe und Werbegemeinschaft, Blinden- und Sehbehindertenverein). Die dabei

gewonnenen Erkenntnisse und Hintergrundinformationen aber auch Zielkomplementaritäten und -konflikte sind in den Arbeitsprozess mit eingeflossen.

¹ Die Ergebnisse der Parkraumerhebung finden sich im Anhang.

BESTANDSANALYSE





Abb. 10: Westerntor 1956

der dann durch den heutigen lichtsignalgeregelten Knotenpunkt ersetzt wurde.

Öffentlicher Verkehr

In früheren Jahren hatte Paderborn eine Straßenbahn, die zentral durch die Innenstadt verlief. Stilllegung und Abbruch des Netzes erfolgten ab Ende der 1950er Jahre, so dass der öffentliche Verkehr Paderborns sich heute neben dem Schienenpersonennahverkehr auf Busse beschränkt.

Verkehrsberuhigung

Die Verkehrsberuhigung der Innenstadt fand in unterschiedlichen Etappen statt. Bereits Mitte der 1970er Jahre wurden in der Westernstraße, Rosenstraße und am Rathausplatz Fußgängerzonen eingerichtet. Der Kamp wurde 1994/95 umgebaut und erst einige Jahre später auch als Fußgän-



Abb. 11: Straßenbahn am Detmolder Tor

gerzone ausgewiesen.

Ebenfalls Mitte der 1990er Jahre ist nach einem Beteiligungsprozess am Runden Tisch und der Durchführung von Verkehrsversuchen die Polleranlage am Platz an der Alten Synagoge zur Unterbindung von Durchgangsverkehren Kasseler Straße – Heiersstraße installiert worden.

Die Sperrung mittels Schranke zwischen Kisau und Mühlenstraße wurde bereits um 1980 umgesetzt. Zu dieser Zeit wurden das Quartier nordwestlich des Paderquellgebiets (nördliche Königstraße, Kisau, Mühlenstraße) sowie das Ükernviertel als verkehrsberuhigte Bereiche mit Mischflächen umgestaltet. Aktuell ist 2011 der Ükernplatz als verkehrsberuhigter Bereich eröffnet worden, mit dem anspruchsvollen Ziel, in einer Kreuzungssituation einen städtebaulich ansprechenden Platz zu schaffen.

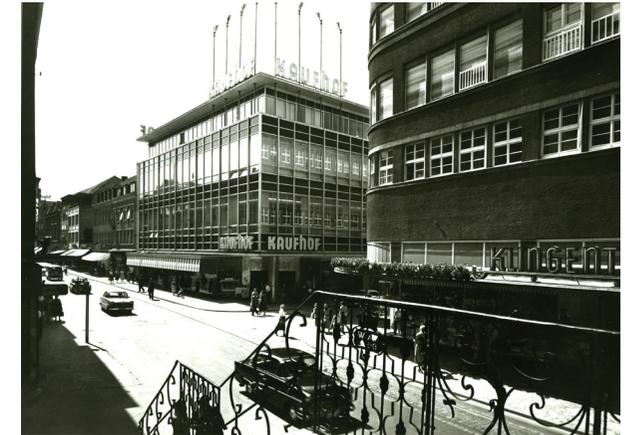


Abb. 12: Westernstraße vor 1962



Abb. 13: Westernstraße in 1980er Jahren

AKTUELLE PLANUNGEN

Es bestehen zurzeit zahlreiche Projekte und Planungen, die es im Zuge des Innenstadtverkehrskonzeptes zu berücksichtigen gilt. Hierzu zählen insbesondere:

Königsplätze

Zur stadträumlichen Aufwertung des in den 1970er Jahren grundlegend neustrukturierten, jedoch heutigen Ansprüchen nicht mehr genügenden Innenstadtquartiers ist im Rahmen eines VOF-Verfahrens ein Wettbewerb durchgeführt worden. Der 2. Preisträger des Wettbewerbs ist nunmehr mit der Planung bis Leistungsphase 5 beauftragt worden. Das Büro führt begleitend zum Planungsprozess Beteiligungen der Anlieger durch. Das Erschließungskonzept inkl. der Rückbaumaßnahmen ist die Grundlage für eine Neuordnung und Gestaltung des öffentlichen Raumes im Quartier. Die Ausführungsplanung soll Ende 2013 vorliegen, so dass 2014 mit ersten Baumaßnahmen begonnen werden kann.

Domplatz

Zur Umgestaltung und Aufwertung des Domplatzes ist ein Werkstattverfahren mit intensiver Öffentlichkeits- und Anliegerbeteiligung durchgeführt worden. Zum Betrachtungsraum gehörten auch der Kleine Domplatz sowie der Marktplatz.

Ergebnis ist die Neuordnung des Domplatzes mit dem Ziel der Aufwertung als Aufenthaltsbereich. Dieser soll u.a. durch den Verzicht auf ca. 50 Stellplätze entwickelt werden.

Östliche Innenstadt

In den Quartiersstraßen der östlichen Innenstadt zwischen Heiers- und Giersstraße sowie an der Heiersmauer haben Kanalsanierungen begonnen. Im Zuge dieser Arbeiten ist auch eine Neugestaltung der Straßenräume vorgesehen. Diese Planungen sind der Öffentlichkeit im Rahmen von Veranstaltungen durch das Straßen- und Brückenbauamt vorgestellt worden.

Kasseler Straße / Krumme Grube

Im südlichen Innenstadtbereich sind mehrere Baumaßnahmen (Erneuerung Ver- und Entsorgungsleitungen, Fahrbahnerneuerungen) durchgeführt worden.

Die Kasseler Straße wurde saniert. Die Krumme Grube wurde komplett niveaufrei als Mischfläche gestaltet und ist nun vom Kamp abgebunden (Durchfahrt nur für Rettungsdienste und Stadtreinigung). Am Knoten Kasseler Straße / Kamp wurde ein neuer Kreisverkehr gebaut, an den zukünftig auch ein neu geplantes Parkhaus des Vincenz-Krankenhauses mit angebunden werden kann.

VHS Stadelhof

Im nordöstlichen Innenstadtbereich wird das etwa 2.000 m² große, teils bebaute, teils freie Areal zwischen den Straßen „Am Stadelhof“ und „Giersmauer“ zukünftig für die Volkshochschule Paderborn genutzt. Hierbei erfolgt eine Sanierung und Herrichtung der bestehenden Gebäude.

Florianstraße

Im Zuge einer Bebauung des momentan als Parkplatz genutzten Areals an der Ecke Bahnhofstraße / Florianstraße (ehem. Feuerwache) soll eine Tiefgarage errichtet werden. Das Grundstück ist als Standort u.a. für einen möglichen Stadtverwaltungsneubau in der Diskussion. Aktuell befindet sich ein entsprechender Bebauungsplan im Verfahren. Im Zuge einer Bebauung des Areals soll eine Tiefgarage errichtet werden.

Gymnasien am Gierstor

Auf dem Gelände des Pelizaeus- und des Reismann-Gymnasiums findet derzeit ein umfangreicher Umgestaltungs- bzw. Umbauprozess statt. In der ersten Bauphase wurden für das Reismann-Gymnasium mehrere Fachräume in einem neuen Anbau geschaffen. Den zweiten Bauabschnitt bildete die im März 2012 eröffnete Mensa. Zukünftig stehen noch weitere Bauphasen an (Erweiterung des Neubaus der ersten Bauphase, Neubau einer Dreifach-Sporthalle am Reismannweg / Ecke Penzlinger Straße im heutigen Bereich eines Parkplatzes und einer bestehenden Sporthalle, Neugestaltung Schulgelände).

Lärmaktionsplanung / Luftreinhalteplanung

Im Rahmen des Aktionsplans zur Lärminderung und des Luftreinhalteplans wurden in der Innenstadt Bereiche mit erhöhter Luftschadstoff- und Lärmbelastung ermittelt (z.B. Friedrichstraße). In den Planungen werden z.T. konkrete Maßnahmen und Strategien benannt (z.B. City-Logistik, Mobilitätsmanagement), die mit dem Innenstadtverkehrskonzept abgestimmt wurden.

ALLGEMEINES

Nutzungs- und Quartiersstruktur

Die Paderborner Innenstadt ist durch eine vielfältige Nutzungsmischung gekennzeichnet. Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Dienstleistungen, Kultur, Freizeit und Bildung treffen auf einer vergleichsweise kleinen Fläche zusammen.

Während sich kulturelle und öffentliche Einrichtungen relativ gleichmäßig über die Innenstadt verteilen, können bei anderen Nutzungen auch spezifische Schwerpunkte erkannt werden. So dominiert Wohnen vor allem im Bereich der nördlichen Königstraße sowie in der nordöstlichen Innenstadt. Handel und Dienstleistungen konzentrieren sich insbesondere auf den südlichen bzw. südwestlichen Bereich. Kirchliche Einrichtungen befinden sich an räumlichen Schwerpunkten überwiegend im Bereich der östlichen Innenstadt.



Abb. 14: Nutzungen in der Paderborner Innenstadt

Daten / Fakten

In der Paderborner Innenstadt konzentrieren sich unterschiedliche Ansprüche auf engem Raum. So macht die Innenstadt zwar nur 0,5% der Fläche Paderborns aus; die Anzahl der dort verkehrenden Personengruppen (Einwohner, Beschäftigte, Besucher, Schüler) bzw. deren prozentualer Anteil an der Gesamtstadt macht den Bedeutungsüberschuss der Innenstadt jedoch deutlich.

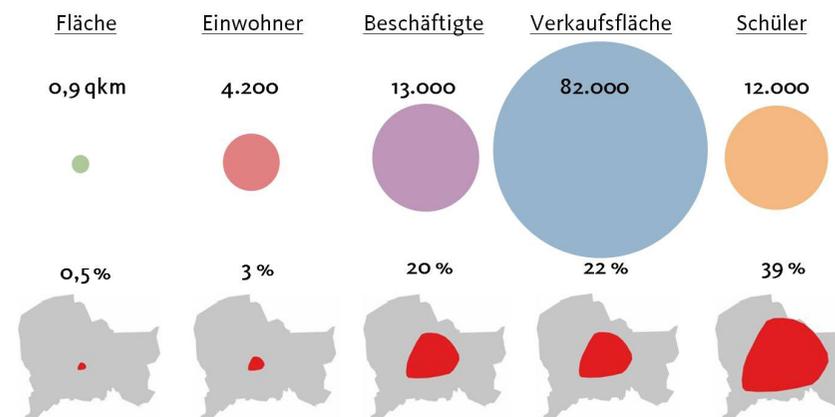


Abb. 15: Bedeutung der Paderborner Innenstadt im Vergleich zur Gesamtstadt

Ergebnisse Passantenbefragung

Etwa 2 von 3 Innenstadtbesuchern kommen aus Paderborn selbst, etwa jeder dritte Innenstadtbesucher wohnt im Umland von Paderborn. In der Verkehrsmittelwahl dieser beiden Gruppen zeigen sich Unterschiede. Während die Auswärtigen hauptsächlich mit dem Pkw anreisen (69%), ist dies nur bei etwa jedem dritten Paderborner

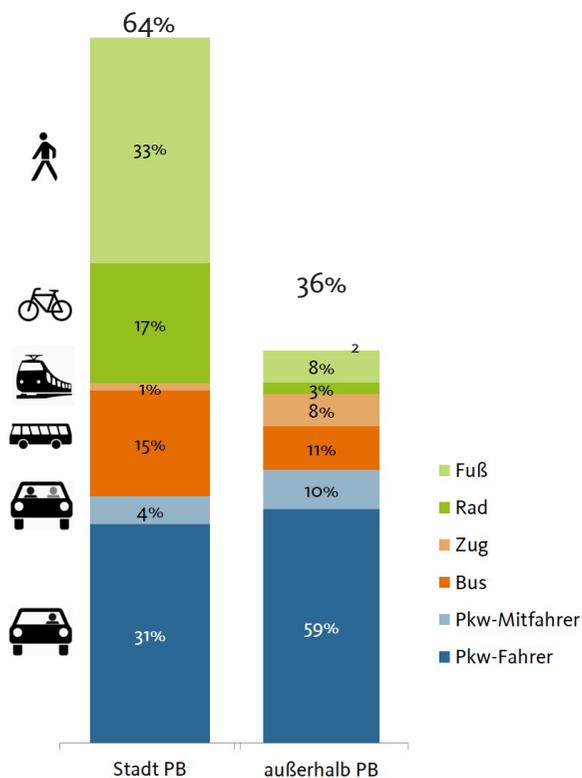


Abb. 16: Verkehrsmittelwahl beim Innenstadtbesuch

der Fall. Die Paderborner suchen die Innenstadt am häufigsten zu Fuß auf (33%). Mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisen 16% der Paderborner und 19% der Auswärtigen an. Das Fahrrad hat nur bei den Paderbornern eine höhere Bedeutung.

Auffällig ist die Multimodalität vieler Innenstadtbesucher, d.h. dass sie unterschiedliche Verkehrsmittel für ihre Innenstadtbesuche nutzen. So geben 60% der Paderborner und 30% der Auswärtigen an, gelegentlich auch andere Verkehrsmittel als das am Befragungstag verwendete zu nutzen. Daraus ergibt sich insbesondere für öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad ein enormes Potenzial.

Den Hauptanlass des Innenstadtbesuchs bilden bei den Befragten Einkaufsaktivitäten („Einkaufen“, „Bummeln/Informieren“), gefolgt von Freizeitaktivitäten („Restaurant/Café“, „Freunde/Be-

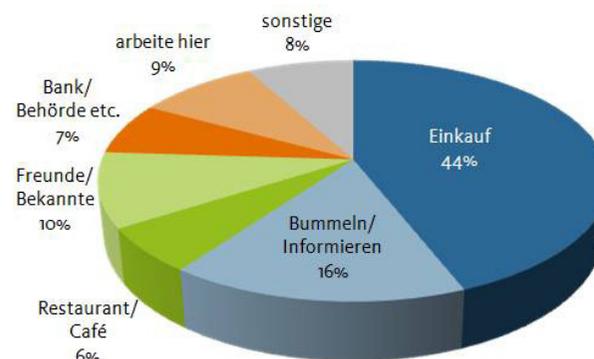


Abb. 17: Hauptanlass des Innenstadtbesuches

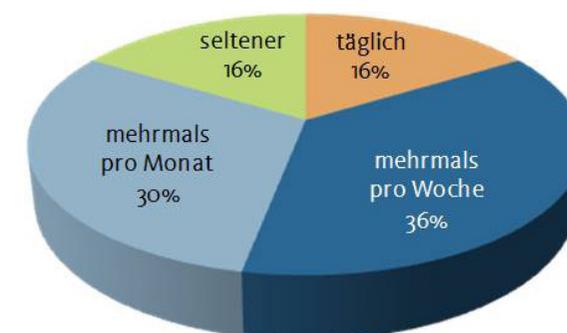


Abb. 18: Häufigkeit des Innenstadtbesuches

kannte treffen“) und geschäftlichen Tätigkeiten („Arbeiten“, „Bank/Behörde etc.“).

Von 55% der Befragten werden auf Nachfrage neben dem Hauptanlass ein oder mehrere Nebenansätze genannt, d.h. durchschnittlich benennt jede/r Befragte rund 1,7 Anlässe als Grund für seinen Besuch in der Innenstadt. Dies unterstreicht zwar die Multifunktionalität der Innenstadt; im Vergleich zu ähnlichen Erhebungen liegt dieser Wert allerdings eher im niedrigen Bereich (Leipzig 1,72-1,84, Regensburg 1,79, Rheine 1,84-1,89).

Bei der Frage nach den besuchten Innenstadtbereichen wird am häufigsten der Bereich „Western-/Rosenstraße“ genannt (75%), gefolgt von „Dom/Markt“ (40%), „Rathaus-/Marienplatz“ (37%) und „Kamp“ (29%)³.

Die Innenstadt wird insgesamt von den Befragten relativ regelmäßig aufgesucht. So geben mehr als die Hälfte der Befragten an, die Paderborner Innenstadt täglich oder zumindest mehrmals pro Woche zu besuchen.

² Es wird davon ausgegangen, dass es sich hierbei nicht um Personen handelt, die den gesamten Weg zu Fuß zurückgelegt haben. Vielmehr sind dies Personen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln angereist sind und die „letzte Meile“ zur Innenstadt zu Fuß bewältigt haben.

³ Es waren Mehrfachnennungen möglich.

Ergebnisse Autofahrerbefragung

Bei der Frage nach der Parkdauer ergeben sich bei den einzelnen Parkstätten z.T. erhebliche Unterschiede. So werden der Parkplatz Westernmauer, der Domplatz und die Tiefgarage Volksbank überwiegend für Kurzaufenthalte (max. 2 Std.) genutzt. Autofahrer mit längerer Aufenthaltszeit (> 4 Std.) nutzen vor allem die Tiefgarage Königsplatz und den Parkplatz Paderhalle. Dies ist u.a. auf die jeweilige Parkregelung bzw. Bewirtschaftungsart zurückzuführen⁴.

Ein entscheidender Grund für die Wahl des jeweiligen Parkstandortes ist nach Angabe der meisten Autofahrer die Entfernung zum Zielort; abweichend spielt dies nur bei den Parkplätzen Paderhalle und Florianstraße eine etwas geringere, jedoch noch vorherrschende Rolle bei der Parkplatzwahl. Andere Gründe (z.B. Gewohnheit,

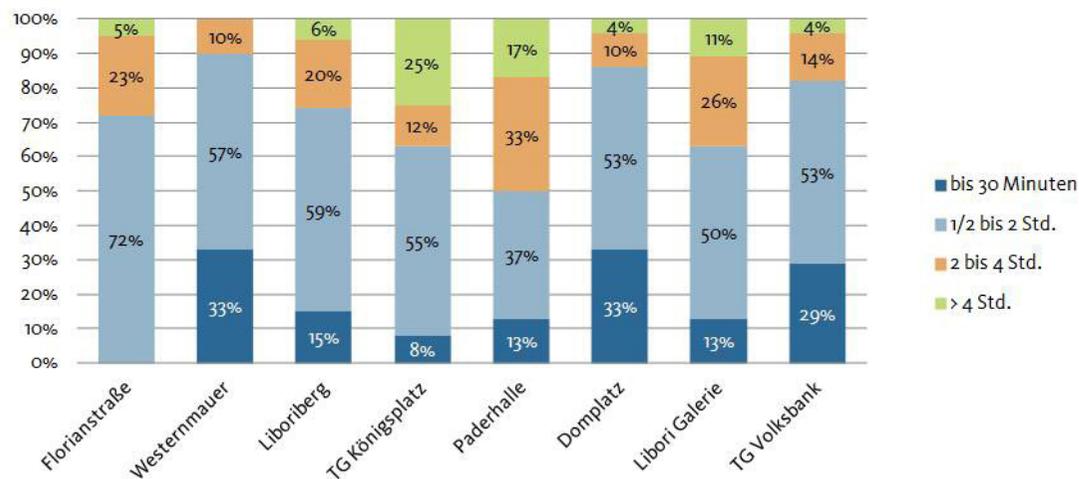


Abb. 20: Parkdauer

niedrige Parkgebühren) spielen insgesamt eine eher untergeordnete Rolle.

Bei Betrachtung des Hauptanlasses der befragten Autofahrer ergeben sich demgegenüber größere Unterschiede zwischen den Parkstandorten. So dominieren zwar bei allen Parkstandorten Einkaufsaktivitäten; der Parkplatz Paderhalle wird jedoch im Vergleich zu den anderen Standorten häufiger für den Anlass „Tourismus/Kultur“ genutzt, was u.a. auch auf das Parkleitsystem zurückzuführen ist. Der Parkplatz Florianstraße und die Tiefgarage Volksbank werden hingegen zu einem großen Teil von Personen mit dem Anlass „Erledigungen“ (Arzt, Bank o.ä.) angefahren, was sicherlich durch die Nähe zu entsprechenden Einrichtungen begründet ist. In der Tiefgarage Königsplatz parken vermehrt Personen, die in der Innenstadt arbeiten.

Bei Betrachtung des Hauptanlasses der befragten Autofahrer ergeben sich demgegenüber größere Unterschiede zwischen den Parkstandorten. So dominieren zwar bei allen Parkstandorten Einkaufsaktivitäten; der Parkplatz Paderhalle wird jedoch im Vergleich zu den anderen Standorten häufiger für den Anlass „Tourismus/Kultur“ genutzt, was u.a. auch auf das Parkleitsystem zurückzuführen ist. Der Parkplatz Florianstraße und die Tiefgarage Volksbank werden hingegen zu einem großen Teil von Personen mit dem Anlass „Erledigungen“ (Arzt, Bank o.ä.) angefahren, was sicherlich durch die Nähe zu entsprechenden Einrichtungen begründet ist. In der Tiefgarage Königsplatz parken vermehrt Personen, die in der Innenstadt arbeiten.

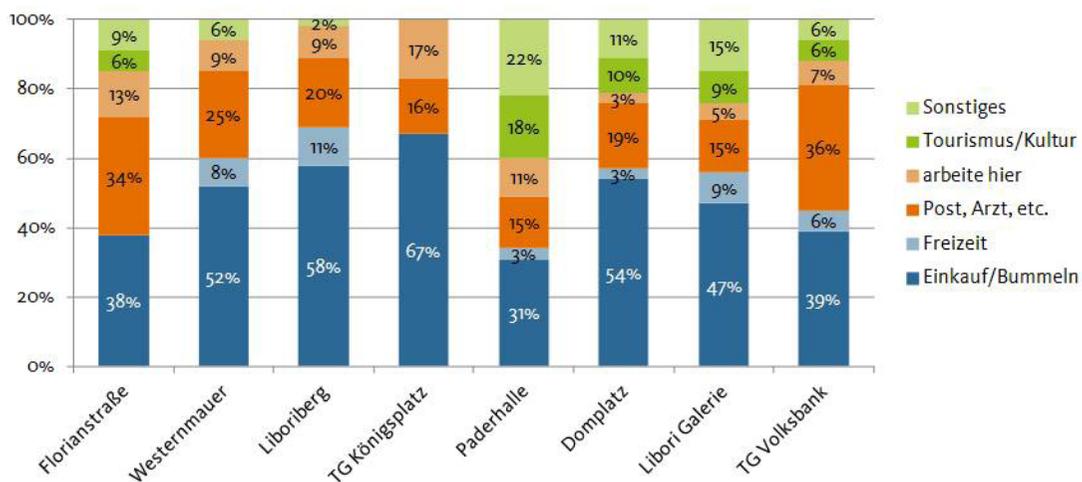


Abb. 19 Hauptanlass des Parkens

⁴ An der Westernmauer gilt eine maximal mögliche Parkdauer von 2 Stunden, am Domplatz von 5 Stunden. Die Parkgebühren sind in der Tiefgarage Volksbank am höchsten. Für die Tiefgarage Königsplatz und den Masperrplatz bestehen spezielle Tagesstarife sowie Tarife für Dauerparker. Auch am Parkplatz Florianstraße sind momentan 250 Dauerparker registriert.

Unfallgeschehen

Zur Analyse des Unfallgeschehens konnte auf die durch die Kreispolizei Paderborn bereitgestellten Daten aus den Jahren 2009 bis 2011 zurückgegriffen werden. Betrachtet wurde hierbei das engere Untersuchungsgebiet sowie die Bahnhofstraße (Abschnitt Westerntor bis Hauptbahnhof).

Insgesamt ereigneten sich im genannten Zeitraum 2.323 Unfälle (etwa 800 jährlich); davon waren 209 mit Personenschaden verbunden. Es wurden 5 Personen getötet, 39 schwer und 215 leicht verletzt; Fußgänger und Radfahrer machen hierbei einen Großteil der Verunglückten aus (vgl. Tabelle 1).

	Gesamt	davon	
		Radfahrer	Fußgänger
Getötete	5	2	1
Schwerverletzte	39	10	13
Leichtverletzte	215	58	46

Tab. 1: Anzahl der Verunglückten bei Verkehrsunfällen 2009-2011

Es zeigt sich, dass in der Innenstadt selbst – in Bezug auf Unfälle mit Personenschaden – kein Unfallhäufungspunkt existiert⁵, während der Innere Ring nahezu vollständig von Unfallhäufungen betroffen ist. Das bezieht sich in erster Linie auf die Knotenpunkte; es treten aber auch auf den Strecken zwischen den Knotenpunkten vermehrt Unfälle auf.

Häufigste Unfallursachen bei Radfahrern

(wenn durch Radfahrer selbst verschuldet):

- Benutzung der falschen Fahrbahnseite
- Nichtbeachtung der Verkehrsregelung

(wenn durch andere Verkehrsteilnehmer verschuldet):

- Fehler beim Abbiegen
- Fehler beim Einfädeln in den Verkehr

Häufigste Unfallursachen bei Fußgängern

(wenn durch Fußgänger selbst verschuldet):

- Nichtbeachtung Rotlicht

(wenn durch andere Verkehrsteilnehmer verschuldet):

(wenn durch andere Verkehrsteilnehmer verschuldet):

- Falsches Verhalten gegenüber Fußgängern (beim Abbiegen, an Fußgängerfurten)



Abb. 21: Friedrichstraße nördlich des Westerntors: Häufiges Queren von Fußgängern außerhalb der Furt



Abb. 22: Gierstor

⁵ In der Gesamtzahl der Unfälle (2.323) ist eine Vielzahl an Unfällen mit reinen Sachschäden enthalten, die sich auf den zentralen Parkstandorten (u.a. Maspornplatz, Tiefgarage Königsplatz, Domplatz) ereigneten.

Nachfolgend sind Hauptunfallpunkte aufgelistet:

Knotenpunkt	Unfälle gesamt/ mit PS	Tote gesamt (R/F)	SV gesamt (R/F)	LV gesamt (R/F)	Hauptunfalltypen	Sonstiges
Westerntor	136 / 16	0 (0/0)	5 (0/3)	18 (1/4)	Auffahrunfälle vor Ampel, Linksabbiege-Unfälle mit Geradeausverkehr	Starke Verbesserung in 2011 (separate Signalisierung von Linksabbiege- und Geradeausverkehr)
Detmolder Tor	99 / 10	0 (0/0)	2 (2/0)	10 (2/1)	Auffahrunfälle vor Ampel (Wall), Auffahrunfälle beim Abbiegen (Furt Heierswall: Vorrang Fußgänger), fehlerhaftes Links-Abbiegen (Heierswall -> Detmolder Straße: unaufmerksamer Fahrstreifenwechsel, Zusammenstoß mit Rechtsabbieger Gegenseite)	Starke Verbesserung ab 2009 durch Wegfall des freien Rechtsabbiegers (vorher Vielzahl an Auffahrunfällen)
Neuhäuser Tor	89 / 10	1 (0/1)	3 (0/3)	16 (1/3)	Auffahrunfälle vor Ampel	Heftiger Unfall in 2011 mit hoher Fußgänger-Beteiligung (6 Pers.)
Gierstor	71 / 16	1 (1/0)	2 (1/0)	15 (5/0)	Auffahrunfälle (freier Rechtsabbieger; vor Ampel), Abbiegeunfälle (Furt Gierswall)	
Friedrichstraße (Westentor bis Marienstraße)*	56 / 13	0 (0/0)	4 (0/2)	12 (0/5)	Fehlverhalten Fußgänger (Querung außerhalb Furt), unaufmerksamer Fahrstreifenwechsel, hohe Geschwindigkeit / zu geringer Abstand	
Busdorfwall / Kasseler Straße	21 / 5	1 (1/0)	1 (0/0)	3 (1/2)	Abbiegeunfälle (Furt Kasseler Straße)	

Abkürzungen: PS = Personenschaden; R = Radfahrer; F = Fußgänger; SV = Schwerverletzte; LV = Leichtverletzte

* ohne Knotenpunkte Westerntor und Friedrichstraße / Imadstraße / Marienstraße

Tab. 2: Hauptunfallpunkte 2009-2011

ERREICHBARKEIT

Die Erreichbarkeit der Innenstadt ist übergreifend für alle Verkehrsmittel (Fuß, Rad, Bus & Bahnen, Pkw-Verkehr, Lieferverkehr) zu betrachten. Dabei treten Zielkonflikte auf (z.B. hohe (Aufenthalts-) Qualität für Fußgänger vs. Pkw-Befahrbarkeit von Innenstadtbereichen), die es zu lösen gilt.

Weiterhin ist zwischen äußerer und innerer Erreichbarkeit zu unterscheiden. Während die äußere Erreichbarkeit aufzeigt, wie die Beschäftigten, Kunden usw. mit dem Auto, Bus und Bahn oder mit dem Rad zur Innenstadt gelangen, beschäftigt sich die innere Erreichbarkeit v.a. mit der Frage, wie sich die Bürgerinnen und Bürger vor Ort (i.d.R. zu Fuß) bewegen können. Die innere Erreichbarkeit gewinnt für Innenstädte zunehmend an Bedeutung, da diese die Attraktivität ausmacht und den Ansprüchen der Innenstadtbewohner, die häufig mehrere Geschäfte aufsuchen und auch mehrere Aktivitäten erledigen, gerecht werden muss (vgl. ERGEBNISSE PASSANTENBEFRAGUNG).

Äußere Erreichbarkeit

Paderborn als Oberzentrum im ländlichen Raum mit einem Einzugsgebiet von über 500.000 Personen verfügt über eine gute (über-)regionale Straßenanbindung. So ist die in Nord-Süd-Richtung verlaufende A33 im Westen der Stadt, die von der Innenstadt aus in ca. 5-10 Minuten zu erreichen ist, an die A2 (Oberhausen – Hannover) und die A44 (Dortmund – Kassel) angeschlossen. Die Bundesstraßen 1 und 64 bilden weitere wichtige Straßenverbindungen vor allem zu den Nachbarkommunen.

Paderborn verfügt über eine Art dreifache Ringerschließung:

1. „Außenring“ (B1, B64, L813, K29): Dieser entlastet das Stadtgebiet von Durchgangsverkehr.
2. „Mittlerer Ring“ (L755, K38): Dieser ist im Nordwesten zwar nicht geschlossen, übernimmt aber zum Teil eine Verteilerfunktion.
3. Innerer Ring bzw. Wall: Dieser bildet das Rückgrat im innerstädtischen Straßennetz und hat eine wichtige Verteilerfunktion insbesondere durch das radial auf ihn ausgerichtete Hauptverkehrsstraßennetz.

Die gute Erreichbarkeit mit dem Auto wird durch unten stehende Abbildung deutlich.

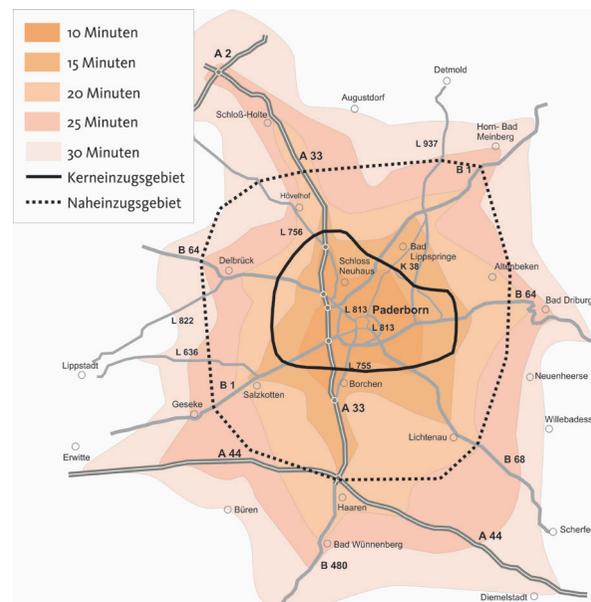


Abb. 23: Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr

Auch im Bereich des öffentlichen Verkehrs verfügt Paderborn über eine gute Erreichbarkeit (vgl. Abbildung unten). Am Hauptbahnhof, der ca. 500 m südwestlich des Westertors liegt (ca. 5-10 Minuten Fußweg), besteht Anschluss an zahlreiche Schienenverbindungen:

- RE 1 Paderborn – Aachen
- RB 72 Paderborn – Detmold – Herford
- RB 74 Paderborn – Bielefeld
- RB 84 Paderborn – Holzminden
- RB 89 Münster – Hamm – PB – Warburg
- S5 Paderborn – Hannover
- ICE / IC (insgesamt acht Halte; u.a. Richtung Dresden und Düsseldorf)

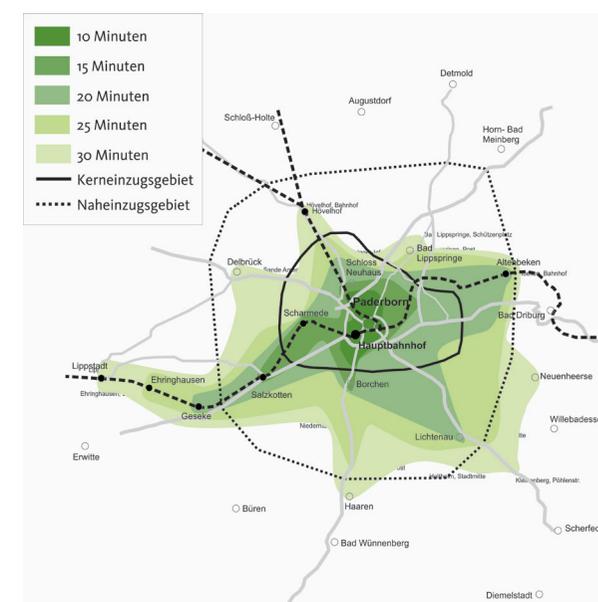


Abb. 24: Erreichbarkeit mit dem ÖV

Die Haltestelle Westerntor am Inneren Ring bildet eine wichtige Schnittstelle im Busverkehr, da hier nahezu alle Stadt- und Regionalbuslinien zusammenlaufen. Die Zentralstation ist durch ihre Lage ebenfalls stark frequentiert und bildet einen zentralen Ein-/Umsteigepunkt im Nachtbusverkehr; zudem ist dort das Kundencenter des Pader-Sprinter ansässig.

Auch im Radverkehrsnetz nimmt der Innere Ring mit dem innenliegenden Zweirichtungsradweg eine zentrale Bedeutung als Verteiler ein, auf den wichtige Routen radial aus dem Stadtgebiet zulaufen. Diese werden zum Teil mit straßenbegleitenden Radwegen entlang der Hauptverkehrsstraßen (Detmolder Straße, Driburger Stra-

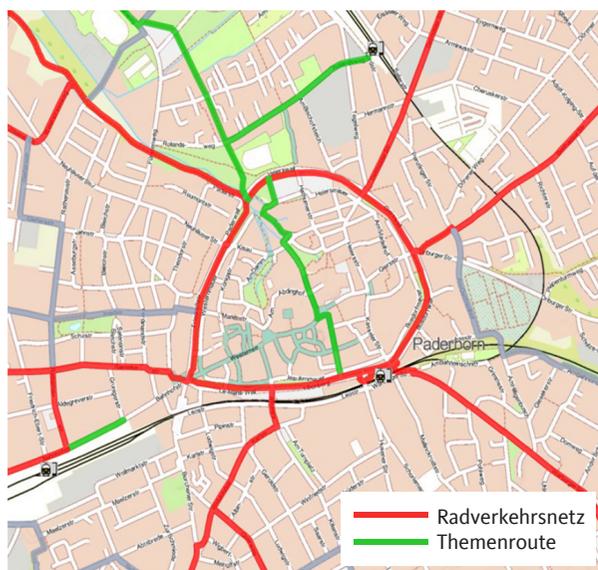


Abb. 25: Erreichbarkeit im Radverkehr

ße, Husener Straße), zum Teil auf alternativen verkehrsärmeren Strecken geführt (Riemekestraße, Imadstraße, Reismannweg). Mängel in der Radverkehrsführung (im Sinne von Netzlücken) sind v.a. an der Bahnhofstraße, Borchener Straße, Neuhäuser Straße und am Westerntor sowie in der Querung der Bahntrasse zu benennen. Wichtige Routen des Alltags- aber auch im Freizeitverkehr bzw. Radtourismus münden entlang der Pader in die Innenstadt und werden mit einer Hauptroute in Nord-Süd-Richtung durch diese hindurchgeführt.

Innere Erreichbarkeit

Die innere Erreichbarkeit befasst sich mit der Fortbewegung am Zielort (hier: Innenstadt). Hierbei geht es primär um die Fußläufigkeit innerhalb der Innenstadt, da jeder Auto-/Radfahrer und Busnutzer nach dem Verlassen des Fahrzeugs letztendlich zum Fußgänger wird. Den Begriffen Erlebbarkeit, Aufenthaltsqualität und Wohlfühlen kommt hierbei neben dem eigentlichen Grundbedürfnis, möglichst schnell und sicher von A nach B zu gelangen, eine immer größer werdende Bedeutung zu.

Grundsätzlich bestehen in Paderborn günstige Voraussetzungen für eine gute innere Erreichbarkeit (z.B. i.d.R. kurze Wege innerhalb der Innenstadt, Durchmesser ca. 1,0 km, engmaschiges Wegenetz, abwechslungsreiches Stadtbild); einige Bereiche sind zudem bereits in Hinblick auf Fuß- und Aufenthaltsqualitäten gestärkt worden

(z.B. Ükernplatz, verkehrsberuhigte Bereiche). Manche Straßen und Plätze der Innenstadt (z.B. Marienstraße) sind jedoch eher funktional und verkehrstechnisch ausgerichtet, so dass sie noch nicht als Orte des Flanierens und der Begegnung sondern im Sinne eines „schnellen Überwindens“ wahrgenommen werden.



Abb. 26: Am Abdinghof



Abb. 27: Marienstraße

Subjektive Einschätzung

Im Rahmen der Passantenbefragung wurde um eine Einschätzung der Erreichbarkeit der Innenstadt gebeten. Diese wird bei allen Verkehrsmitteln insgesamt sehr positiv bewertet. Die Autoerreichbarkeit wird von knapp 75% der Befragten als „sehr gut“ oder „gut“ beurteilt; bei den anderen Verkehrsmitteln liegen die Werte noch darüber (öffentliche Verkehrsmittel: 82%; zu Fuß / per Fahrrad: 94%). Die Bewertung unterscheidet sich zum Teil zwischen Auswärtigen und Paderbornern. So beurteilen auswärtige Besucher beispielsweise die Autoerreichbarkeit der Innenstadt besser als die Paderborner.

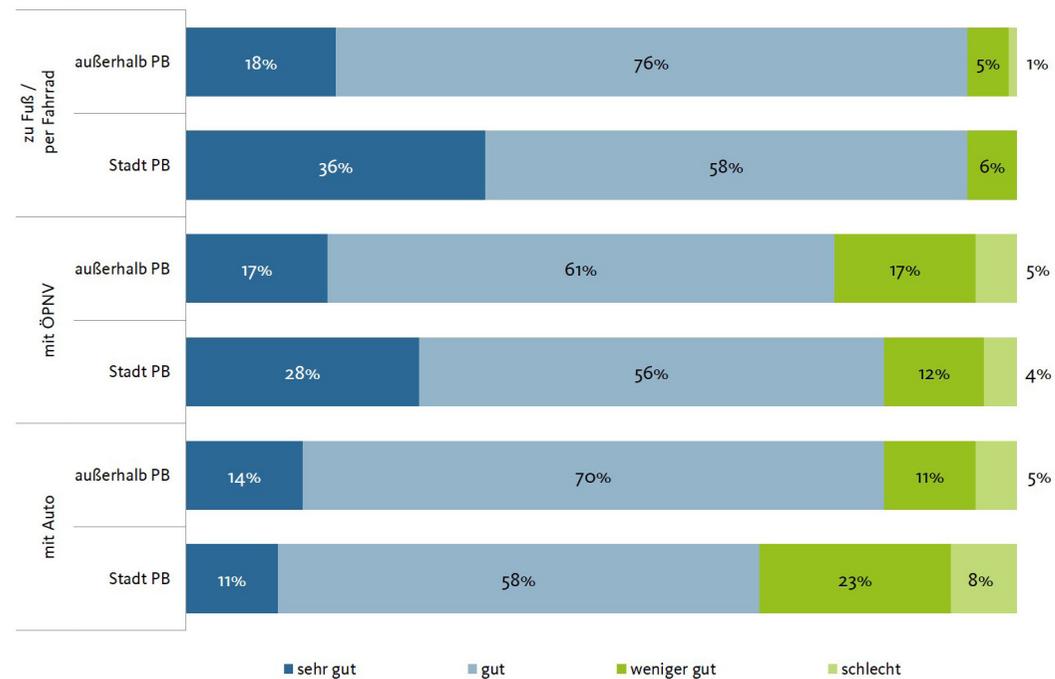


Abb. 28: Subjektive Einschätzung der Erreichbarkeit der Paderborner Innenstadt

KFZ-VERKEHR

Straßennetz

Die innere Erschließung der Innenstadt für den Kfz-Verkehr ist durch Schleifenlösungen und Stichstraßen gekennzeichnet, die auf die unterschiedlichen, in den letzten Jahrzehnten umgesetzten Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zurückzuführen sind (vgl. RÜCKBLICK) und den Durchgangsverkehr wirkungsvoll vermindern. Hinzu kommen zahlreiche Einbahnstraßenregelungen, vor allem im westlichen und nordöstlichen Innenstadtbereich. Diese Erschließungskonzeption ist mit anderen Städten (z.B. Göttingen) vergleichbar.

Es besteht keine flächendeckende Verkehrsberuhigung, es existieren vielmehr unterschiedliche Verkehrsregelungen (verkehrsberuhigte Bereiche, Streckenverbote Tempo 30, über weite Strecken und auch in sensiblen Bereichen Tempo 50). Dies wirkt zum Teil unübersichtlich, erschwert die Einhaltung der jeweiligen Regelung und führt dazu, dass die Innenstadt nicht als zusammenhängender und hinsichtlich der Bedeutung und Nutzung besonders sensibler Bereich wahrgenommen wird. In einigen Bereichen ist eine „Überbeschilderung“ festzustellen, die teils auch missverständlich ist.

Im mittleren und süd(west)lichen Innenstadtbereich erstreckt sich die Fußgängerzone, die mit Ausnahmeregelungen für bestimmte Verkehre (z.B. Anlieferung, Anlieger, Busse, Fahrrad) befahrbar ist. Insbesondere in den Morgenstunden kann in der Fußgängerzone eine „Parkplatzatmosphäre“ beobachtet werden. Beobachtungen im

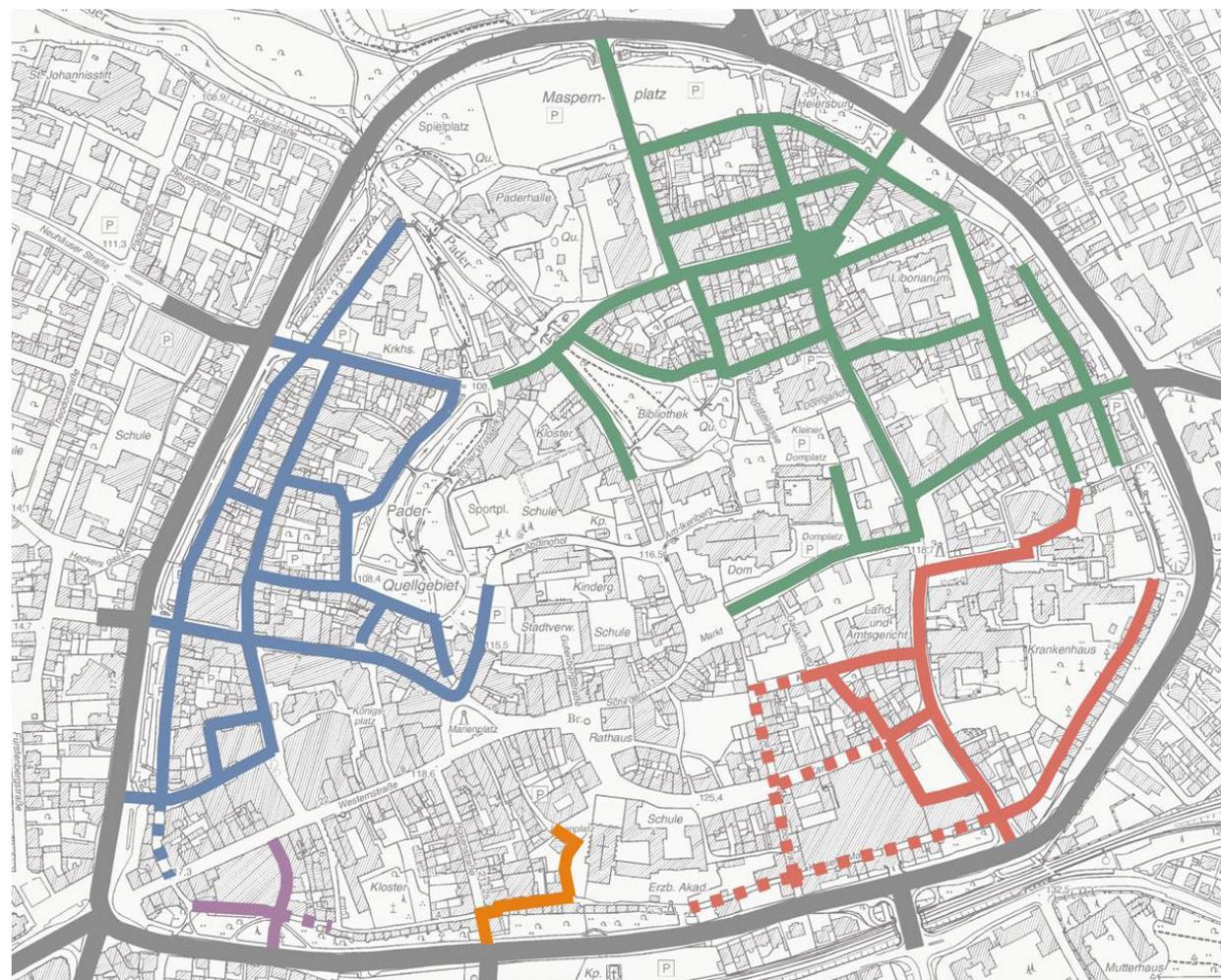


Abb. 29: Erschließung der Innenstadt

östlichen Teil des Kamps haben gezeigt, dass das Geschwindigkeitsniveau der Fahrzeuge zuweilen erhöht ist (teils werden dort Geschwindigkeiten von etwa 30-40 km/h gefahren); durch das Vor-

beifahren an haltenden Bussen an der Haltestelle Kamp ergibt sich zudem häufig ein Gefahrenpotenzial mit aussteigenden Fahrgästen. Auch die Ergebnisse einer Zählung der ein- und ausfahren-

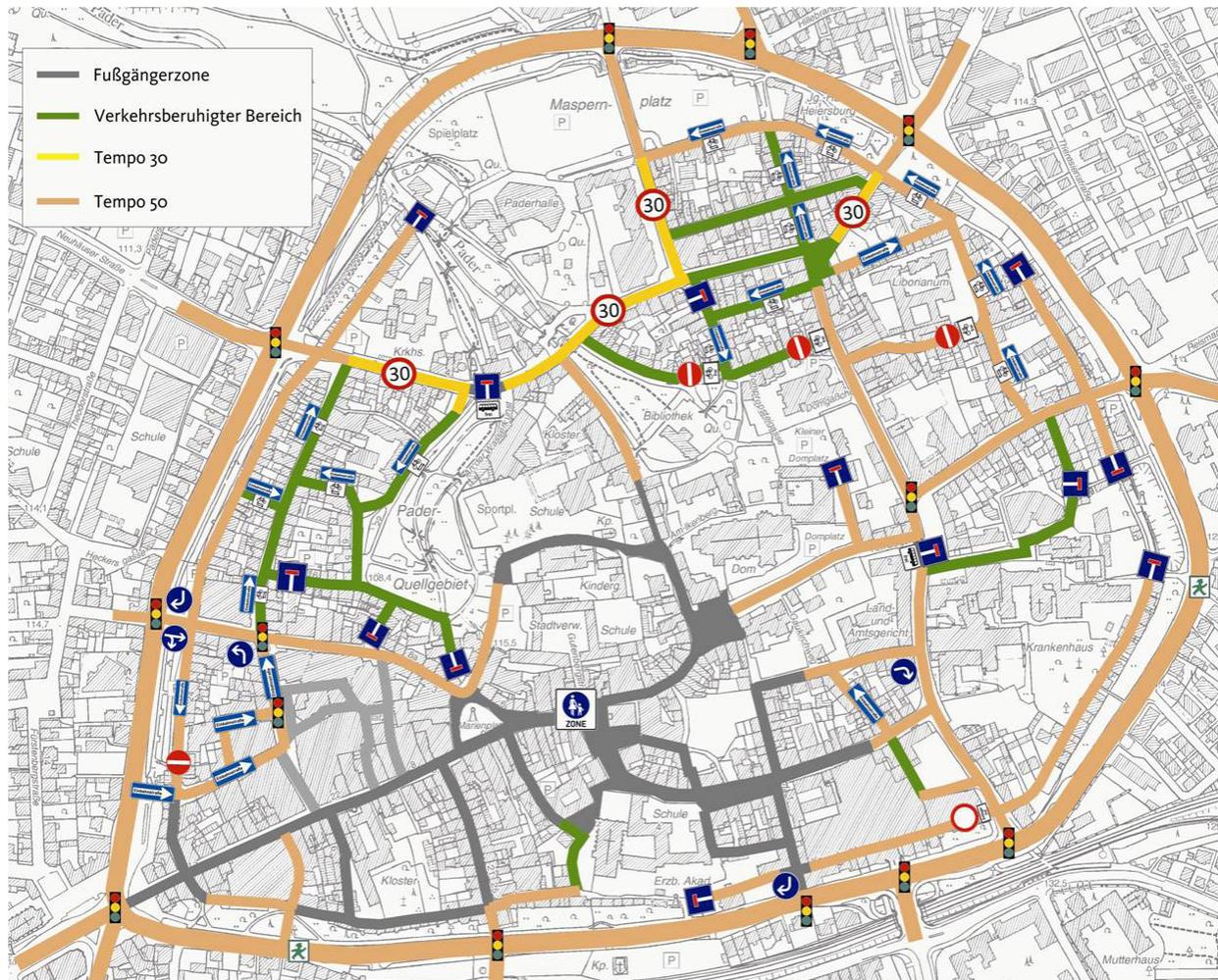


Abb. 30: Verkehrsregelungen in der Innenstadt

den Kfz⁶ der Fußgängerzone (vgl. Abbildung 41) lassen mit einem hohen Pkw-Anteil in der Fußgängerzone insbesondere am Kamp und Marienplatz Handlungsbedarf erkennen. Es ist jedoch

⁶ Die Erhebung fand an einem Normal-Werktag (Mittwoch) in der Zeit zwischen 8.00 und 16.00 Uhr an allen wichtigen Zufahrten zur Fußgängerzone statt. Busse wurden nicht mitgezählt.

zu bedenken, dass manche Bereiche für Anlieger aufgrund der Straßenführung nur über den Kamp erreicht werden können (z.B. Klingelgasse).



Abb. 31: Überbeschilderung an der Einfahrtssituation Kamp



Abb. 32: Parkplatzzatmosphäre in der Fußgängerzone in den Morgenstunden

Verkehrsaufkommen / Verkehrsströme

Die Paderborner Innenstadt wird täglich von etwa 43.000 Kfz befahren (Ziel- und Quellverkehr); etwa ein Drittel davon ist den größeren Parkstätten innerhalb des Inneren Rings (Tiefgaragen Königsplatz und Volksbank; Parkplätze Domplatz, Westernmauer und Paderhalle) zuzuordnen. Wichtige Zufahrten (> 5.000 ein-/ausfahrende Kfz) bilden vor allem Marien-, Hathumar-, Heiers- und Kasseler Straße. Die Zufahrten im südlichen Bereich (Liliengasse, Rosenstraße, Liboristraße) weisen aufgrund der Erschließungskonzeption (siehe oben) nur eine geringe Verkehrsbelastung auf.

Eine Verkehrserhebung in der (nord)östlichen Innenstadt ergab, dass der Domplatz einen wichtigen Zielort in der Innenstadt darstellt. So haben 21% der in diesen Bereich einfahrenden Kfz⁷ den Domplatz zum Ziel. Insgesamt ist auffällig, dass etwa jedes dritte Kfz innerhalb von 15 Minuten die Innenstadt direkt wieder verlässt; neben Fahrten durch Hol-/Bringdienste (z.B. Kind zur Schule) kann hierbei auch ein gewisser Anteil an durchfahrenden Verkehren nicht ausgeschlossen werden. Nur etwa jedes zweite Fahrzeug verbleibt länger als eine Stunde in der Innenstadt.

Stärken (+)

- + Weite Teile der Innenstadt sind mit dem Kfz erreichbar
- + Erschließungskonzept vermindert Durchgangsverkehr
- + Ausweisung von zum Teil ausgedehnten verkehrsberuhigten Bereichen

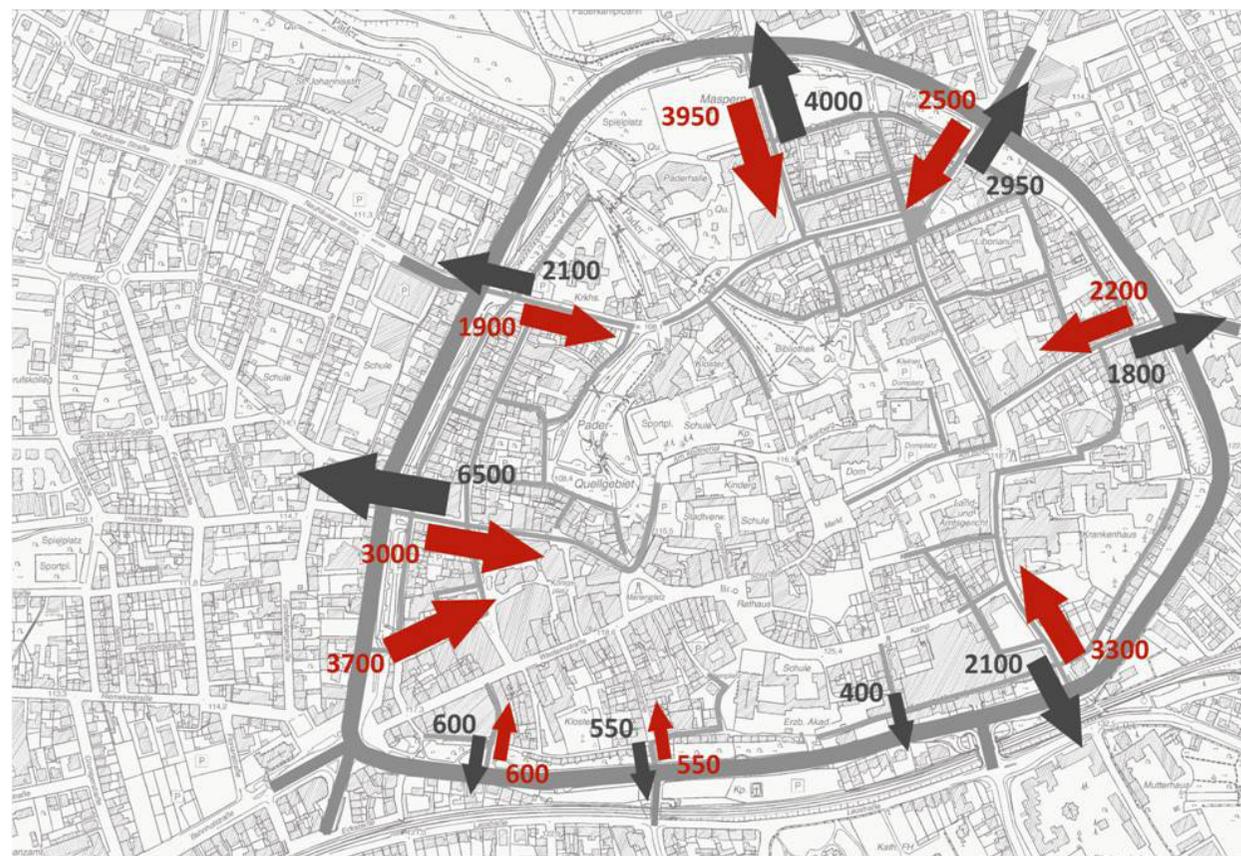


Abb. 33: Ein- und ausfahrende Kfz der Innenstadt (eigene Berechnungen anhand von Induktionsschleifen- und Kurzzeitmessungen)

Schwächen (-)

- Vielfältige, teils unübersichtliche Verkehrsregelungen
- Hohes Fahrzeugaufkommen in der Fußgängerzone

Potentiale (o)

- o Allgemeine Verkehrsberuhigung innerhalb des Inneren Rings mit max. Tempo 30
- o Lösungen für Durchgangsverkehr in der nord(öst)lichen Innenstadt entwickeln

⁷ Betrachtet wurden alle ein- und ausfahrenden Kfz an der Hathumar-, Heiers- und Giersstraße.

RUHENDER VERKEHR

Bezüglich des ruhenden Verkehrs konnte auf dem Bericht „Parkraumbewirtschaftung in der Paderborner Innenstadt – Statusbericht 2012“ des ASP aufgebaut werden, der eine Aktualisierung des letztmalig im Jahr 2000 überprüften Parkraumbewirtschaftungskonzeptes darstellt. Die Ergebnisse beider Konzepte (Parkraumbewirtschaftungs- und Innenstadtverkehrskonzept) wurden jeweils rückgekoppelt und untereinander abgestimmt.

Öffentliches Stellplatzangebot / räumliche Verteilung

Das Stellplatzangebot der Innenstadt umfasst ca. 4.500 öffentlich zugängliche Stellplätze; hiervon entfällt etwa die Hälfte auf die größeren Anlagen Tiefgarage Königsplatz, Parkplätze Paderhalle und Parkhaus Neuhäuser Tor. Der größte Teil der Stellplätze ist entlang des Walls angeordnet. Die Tiefgarage Volksbank, der Domplatz sowie einige kleinere Parkplätze (Zentralbibliothek, Am Abdinghof) erfordern durch ihre Lage jedoch eine Fahrt bis ins Zentrum und verursachen Parksuchverkehre.

Das Stellplatzangebot hat sich in den letzten Jahren bzw. Jahrzehnten stark erhöht. So sind seit 1995 knapp 1.500 neue Stellplätze hinzugekommen, welche zu einem Großteil aus in den 1990er Jahren realisierten Projekten (Parkhaus Neuhäuser, Libori-Galerie) resultieren. In den nächsten Jahren ergeben sich einige Anpassungen am Stellplatzangebot (u.a. Neubemessung der Stell-

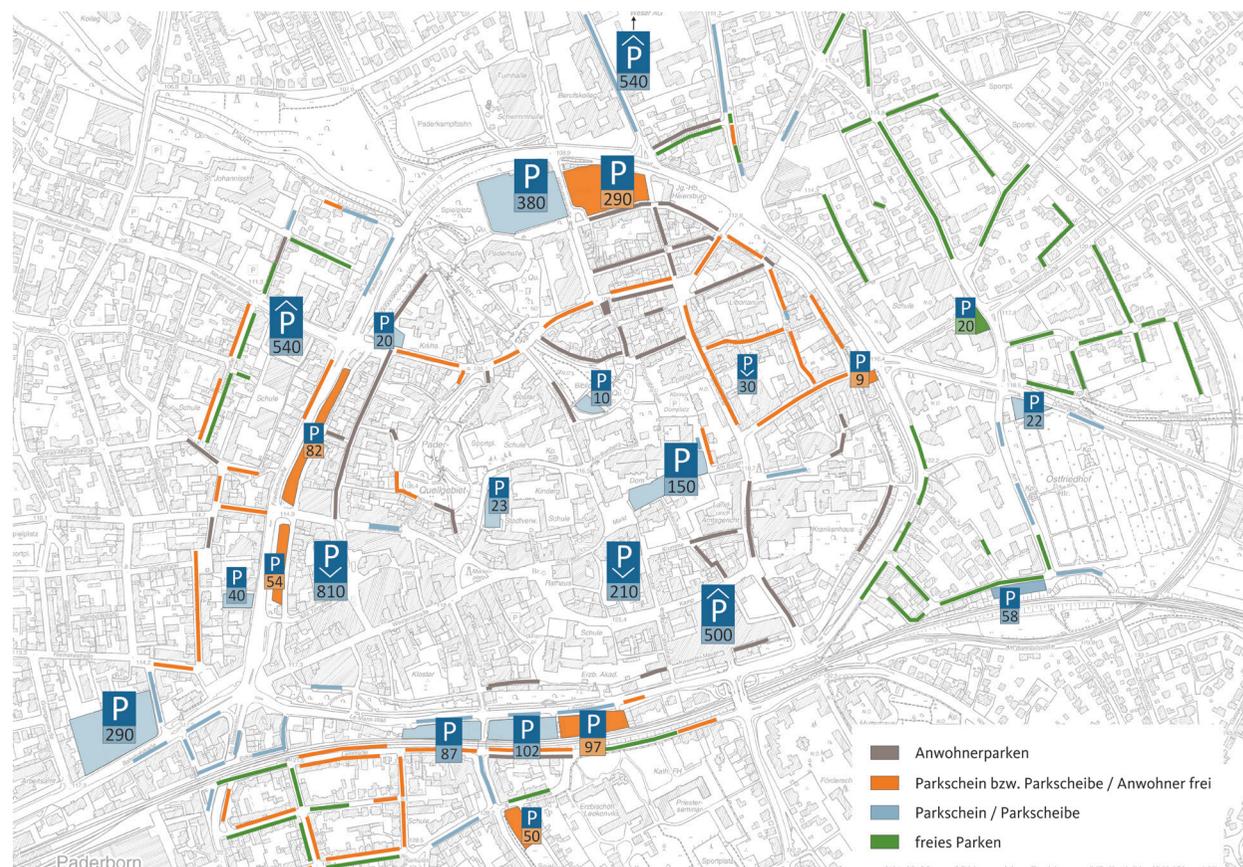
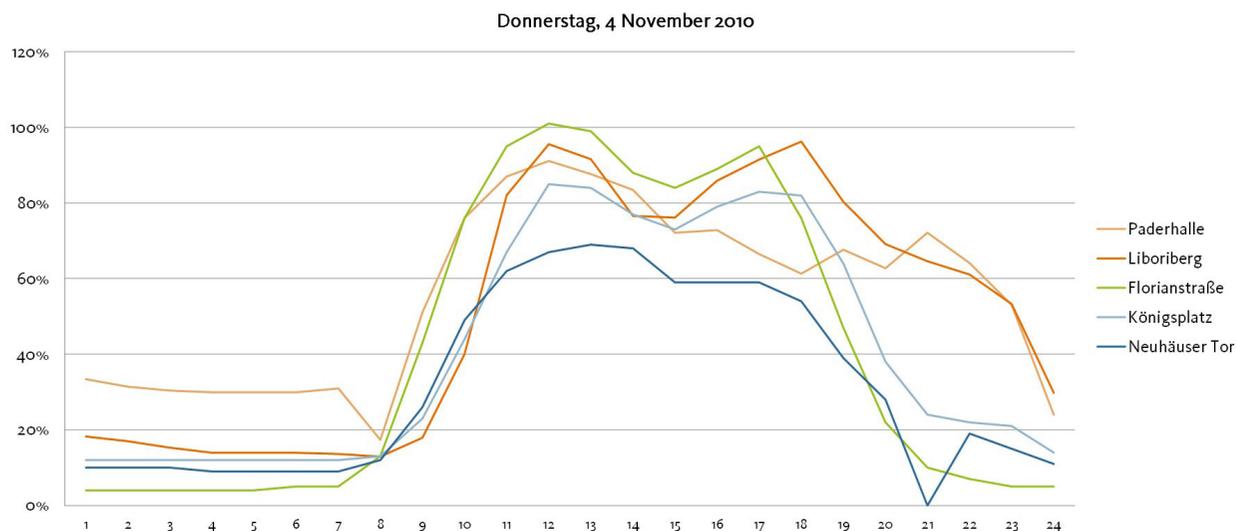
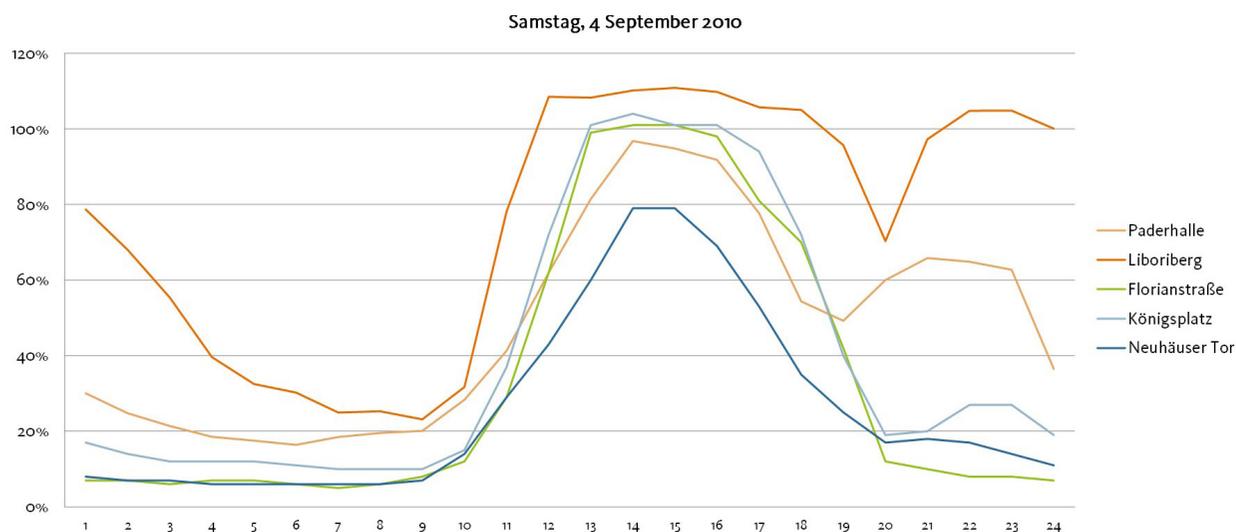


Abb. 34: Öffentliches Stellplatzangebot und Bewirtschaftungsformen in der Innenstadt

plätze aufgrund zunehmender Fahrzeugabmessungen, z.B. Tiefgarage Königsplätze). Hierbei ist zu prüfen, inwieweit der Wegfall an Stellplätzen kompensiert werden kann (z.B. Tiefgarage Florianstraße; vgl. AKTUELLE PLANUNGEN).

Das öffentliche Stellplatzangebot der Paderborner Innenstadt (ca. 30 Stellplätze pro 1.000 EW) reiht sich in das von vergleichbaren Städten ein (Oldenburg 22, Münster 26, Göttingen 27, Osnabrück 35)⁸.

⁸ eigene Berechnung nach: Webseite Oldenburg a und b; Webseite Münster; Webseite Göttingen a und b; Webseite Osnabrück a und b

Abb. 35: Auslastung der größeren Stellplatzanlagen an einem Normal-Werktag⁹Abb. 36: Auslastung der größeren Stellplatzanlagen an einem Samstag⁹⁹ Angaben gemäß ASP; Es waren keine Erhebungsdaten zur Liborigalerie vorhanden.

Auslastung

Die Auslastungszahlen zeigen, dass für die Innenstadt grundsätzlich ein quantitativ ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen besteht, das jedoch räumliche Unterschiede aufweist. So ist eine hohe Auslastung vor allem auf den Parkplätzen Liboriberg und Florianstraße sowie – gemäß Beobachtungen – auf den Parkplätzen Domplatz, Westernmauer und Am Abdinghof (Stadtverwaltung) festzustellen. Die Parkhäuser und Tiefgaragen (PH Neuhäuser Tor, TG Königsplatz etc.) weisen demgegenüber eine niedrigere Auslastung auf; die vergleichsweise moderate Auslastung der zentral gelegenen Tiefgarage Königsplatz wird auf die eingeschränkte Attraktivität (enge Parkfelder, qualitativ schlechte Zuwegung) zurückgeführt.

Die Parkraumerhebung in der östlichen Innenstadt hat keinen akuten Handlungsbedarf gezeigt (die Ergebnisse befinden sich im Anhang). Einige Straßen sind jedoch insbesondere während der Tagstunden nahezu durchgehend zu 100% ausgelastet (z.B. Penzlinger Straße, Am Busdorf). In diesem Zusammenhang ist zu bedenken, dass der Bau der vhs und die Schulerweiterungen (vgl. AKTUELLE PLANUNGEN) zu Nachfragesteigerungen und Verdrängungseffekten führen.

Behindertenstellplätze

Für mobilitätseingeschränkte Personen stehen in der Innenstadt 63 öffentliche Stellplätze (davon 48 im Straßenraum und auf Parkplätzen, 15 in



Abb. 37: Behindertenstellplätze am Jühenplatz

Tiefgaragen/Parkhäusern) zur Verfügung. Hinzu kommen 10 weitere, sog. Kombiplätze (für Behinderte oder Personen mit Kinderwagen) in der Tiefgarage Königsplatz. Dies entspricht insgesamt etwa 1,7% des öffentlichen Stellplatzangebots.

Die Stellplätze sind gleichmäßig über die Innenstadt verteilt und befinden sich in zentraler Lage, so dass eine schnelle Erreichbarkeit aus allen Richtungen und kurze Wege zum Zielort gegeben sind. Im Bereich von Gesundheitseinrichtungen (z.B. Vincenz-Krankenhaus) ist die Parkdauer der Behindertenstellplätze im öffentlichen Straßenraum begrenzt.

Bewohnerparken / private Stellplätze

Für Bewohner stehen im öffentlichen Straßenraum¹⁰ entweder reine Anwohnerstellplätze (etwa 340, Schwerpunkt im Ükernviertel) oder

Stellplätze mit gemischter Bewirtschaftung (Parkschein oder Anwohnerparkausweis; etwa 470 Stellplätze mit Schwerpunkten in der östlichen Innenstadt, auf dem Parkplatz Paderhalle Ost, am Liboriberg und an der Westernmauer) zur Verfügung. Hinzu kommen zahlreiche private Stellplätze (u.a. Tiefgaragen und Parkhäuser wie beispielsweise Westphalenhof, Parkplätze in Hinterhöfen, Einzelgaragen), die neben Bewohnern auch von Beschäftigten und Besuchern/Kunden genutzt werden. Erhebungen und Abschätzungen zufolge ergeben sich dadurch Kapazitäten in der Größenordnung von etwa 1.000-1.500 privaten Stellplätzen. Durch ihre teils „versteckte“ Lage ist damit auch eine nicht unerhebliche Anzahl an Fahrten ins Zentrum bzw. in sensiblen Bereichen (z.B. durch enge Gassen und verkehrsberuhigte Bereiche) verbunden.

Aus Sicht der Anwohner der östlichen Innenstadt und der nördlichen Königstraße ist die Anzahl an Stellplätzen (Kurzzeitstellplätze im Straßenraum, Dauerparkplätze in Parkbauten) zu gering; mit den geplanten Neubau- und Umgestaltungsmaßnahmen sollte mindestens der Erhalt (im Straßenraum) bzw. eine Verbesserung der Situation einhergehen. Aktuelle Umgestaltungsmaßnahmen (z.B. Ükernplatz, Am Busdorf) werden aufgrund des Wegfalls von Stellplätzen kritisiert. Im Umfeld der Schulen am Gierstor wird von Anwohnern das nicht ausreichende Stellplatzangebot für Schüler und Lehrer bemängelt, das zu drastischen Belastungen v.a. in der Theresienstraße führt; es wird mit einer weiteren Verschärfung der Situation

im Zuge der geplanten Neubauvorhaben (VHS, Schulen; vgl. AKTUELLE PLANUNGEN) gerechnet und eine Lösung des Problems gefordert.

Die geltende Satzung zur Stellplatzabläse stammt aus dem Jahr 1991 und ist auf ihre Aktualität zu hinterfragen (z.B. Höhe der Herstellungskosten).

Bewirtschaftung

Es besteht mit Ausnahme des Busdorfwalls eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung in der Innenstadt und am Inneren Ring. Die umgebenden Quartiere (weiteres Untersuchungsgebiet) sind zum Teil ebenfalls bewirtschaftet (insbesondere westlich der Innenstadt); die jedoch in Teilbereichen fehlende Bewirtschaftung führt zu Verdrängungseffekten (z.B. Leostraße, Andreasstraße) und wirkt sich negativ auf die dort wohnende Bevölkerung aus.

Das Gebührenniveau ist mit Preisen zwischen 0,80 €/Std. bis 1,50 €/Std. – insbesondere im Ver-



Abb. 38: Parkplatz Paderhalle

¹⁰ innerhalb bzw. am Inneren Ring

gleich zu anderen Städten – als moderat zu bezeichnen. Grundsätzlich sind die Gebühren nach Zentralität gestaffelt (je zentraler, desto teurer); die Stellplätze am Domplatz und in der Liborigalerie sind als zentral gelegene Parkstätten mit 1,00 €/Std. jedoch vergleichsweise günstig.

Der Bewirtschaftungszeitraum ist recht lang, da er auf Parkplätzen von 8.00-22.00 Uhr reicht; in Tiefgaragen und Parkhäusern erstreckt er sich naturgemäß auf den ganzen Tag bzw. die entsprechenden Öffnungszeiten.

Die maximale Parkdauer schwankt je nach Parkstätte zwischen ½ Std. bis ganztägig; im öffentlichen Straßenraum ist die Parkdauer überwiegend auf 2 Stunden begrenzt, während in größeren Stellplatzanlagen entweder eine 5-stündige oder eine ganztägige Nutzung mit vergünstigten Besucher-/Tagestickets möglich ist. Für Dauerparker bestehen auf fast allen größeren Anlagen spezielle Kapazitäten und Tarife.

Sonstiges

Entlang des Walls sind Sonderparkplätze für Wohnmobile, Krafträder und Busse angeordnet:

Stärken (+)

- + Gegenwärtig ausreichendes Angebot an öffentlichen Stellplätzen
- + Ausreichendes, gleichmäßig verteiltes Angebot an Behindertenstellplätzen
- + Parkleitsystem erleichtert Parkplatzsuche; insbesondere bezogen auf Liborigeberg und Paderhalle (z.T. jedoch Nachbesorgungsbedarf)

Paderhalle (Busse, Wohnmobile, Krafträder), Liborigeberg (Wohnmobile), Westernmauer (Krafträder). Für Busse besteht zudem an der Heiersstraße (Höhe Domgäßchen) die Möglichkeit, Fahrgäste ein- und aussteigen zu lassen (Halteverbot mit Ausnahme von Bussen).

Paderborn verfügt über ein dynamisches Parkleitsystem. Dieses ist sowohl an den Einfallssachsen in die Stadt und am Ring eingerichtet als auch an den Straßen, die aus der Innenstadt herausführen (z.B. Marien- und Hathumarstraße). Zur besseren Übersichtlichkeit ist die Innenstadt in drei Parkquartiere (Dom/Paderhalle, Königsplatz, Liborigeberg) aufgeteilt.

Rückmeldungen aus der Bevölkerung zeigen jedoch, dass noch Verbesserungsbedarf gesehen wird (Verwechslungsgefahr der Belegungszahlen zwischen gleichlautenden Parkquartieren und Parkstätten, schwere Erfassbarkeit für Ortsunkundige).

An allen Stellplätzen, die durch Parkscheinautomaten bewirtschaftet werden, ist ein Handyparksystem eingerichtet; dies ist entweder

Schwächen (-)

- Bewohner klagen über ein zu geringes Stellplatzangebot
- Zentrale Stellplatzanlagen verursachen (Parksuch-)Verkehre
- Parkhäuser einschließlich deren Zugänge werden z.T. als unattraktiv wahrgenommen



Abb. 39: Sonderparkplätze für Wohnmobile am Liborigeberg



Abb. 40: Parkleitsystem an der Bahnhofstraße

registrierungsfrei (nur Parkplätze Liborigeberg und Paderhalle) oder mit Registrierung (flächendeckend, d.h. alle Parkplätze und alle straßenbegleitenden Stellplätze) möglich.

Potentiale (o)

- o Gebührensystem (Höhe und Staffelung der Parkgebühren, Stellplatzablässe) lässt Raum für Optimierungen
- o Konsequente Anordnung von Parkplätzen am Rand der Innenstadt entlang des Rings

WIRTSCHAFTS- UND LIEFERVERKEHR

Die Fußgängerzone ist für den Lieferverkehr in der Zeit zwischen 20.00-10.30 Uhr (montags-freitags) bzw. 6.00-10.30 Uhr (samstags) befahrbar. Es bestehen – bis auf vereinzelte, jedoch nicht eindeutig als solche gekennzeichnete Be- und Entladungsbereiche – keine speziellen Parkmöglichkeiten für den Wirtschafts- bzw. Lieferverkehr, wie z.B. Lieferanten-Parkplätze oder Lieferzonen.

Auch in anderen Bereichen der Innenstadt mit häufiger Frequentierung durch Lieferverkehre bestehen keine speziellen Parkmöglichkeiten. So kommt es beispielsweise auf der Giersstraße zu Konflikten mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden insbesondere dem Radverkehr.

Im Rahmen der Verkehrserhebung zu den ein- und ausfahrenden Kfz der Fußgängerzone hat sich gezeigt, dass auf den Lieferverkehr lediglich etwa 30% der Kfz-Fahrten in der Fußgängerzone entfallen. Die zeitlichen Regelungen für den Lieferverkehr werden hierbei oftmals nicht eingehalten.

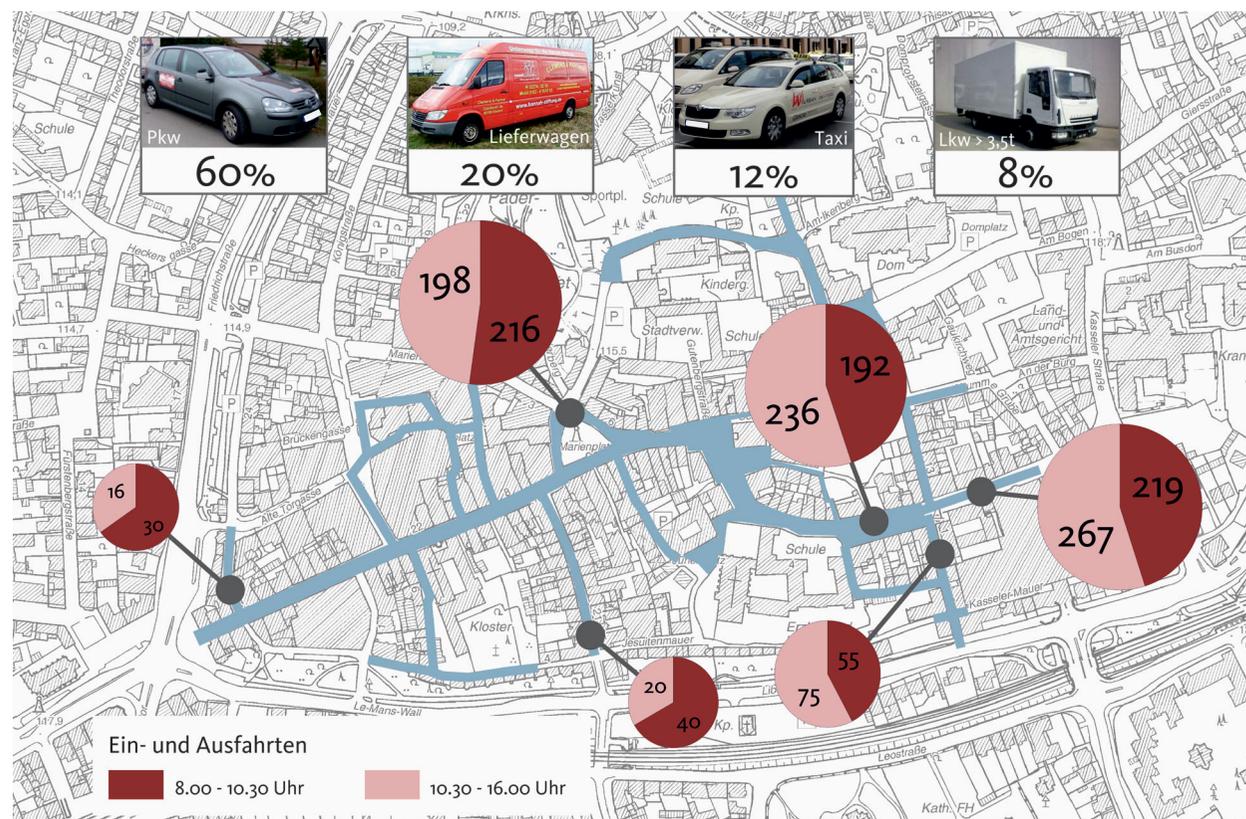


Abb. 41: Ergebnis einer Zählung der ein- und ausfahrenden Kfz der Fußgängerzone

Stärken (+)

- + Zufahrt der Fußgängerzone aus allen Richtungen möglich
- + Lieferzeiten auf die frühen Vormittagsstunden beschränkt

Schwächen (-)

- Keine speziellen Parkmöglichkeiten für den Lieferverkehr
- Zeitliche Regelungen werden häufig nicht eingehalten

Potentiale (o)

- o Kurze Entfernungen innerhalb der Fußgängerzone
- o Durchfahrt über Rathausplatz unterbinden (vgl. Poller am Platz an der alten Synagoge)
- o Modellprojekt mit Cargo-Bikes für Paketdienste

RADVERKEHR

Die Paderborner Innenstadt bietet fahrradfreundliche Entfernungen. Weite Bereiche der Innenstadt sind mit dem Fahrrad gut zu erreichen. Durch den Geländesprung sind jedoch z.T. spürbare Steigungen oder Treppen hinderlich.

Wegenetz

Am Inneren Ring wird der Radverkehr auf einem innenliegenden Zweirichtungsradweg geführt. Zur Umfahrung des Westerntors wird der Radverkehr hier über die Westernmauer geleitet. Auf den Straßen innerhalb des Inneren Rings benutzt der Radverkehr die Fahrbahn mit. Ein Großteil der Einbahnstraßen ist für Radverkehr in Gegenrichtung geöffnet. Gemeinsame Geh- und Radwege ergänzen das Straßennetz (Am Haxthausenhof, Verbindung Michaelstraße/Am Abdinghof, We-



Abb. 42: Zweirichtungsradweg am Inneren Ring

geverbindungen innerhalb der früheren Stadtmauer). Einige Wege in den Parkanlagen (z.B. Paderquellgebiet, Inselfspitzenweg) und einzelne sehr enge Gassen (z.B. Stiftsgasse) sind als Gehwege nicht für Radverkehr zugelassen. In den Kfz-geprägten Straßenräumen (z.B. Marienstraße) bestehen keine Ansätze zur fahrradfreundlichen Führung des Radverkehrs (z.B. Schutzstreifen, Piktogramme). In der Giersstraße wird die Verkehrssituation für den (Schüler-)Radverkehr von der Öffentlichkeit kritisch eingeschätzt (Tempo 50, Lieferverkehr, Busverkehr).

Querung Innerer Ring

Die Querung des Inneren Rings ist an den ampelgeregelten Knotenpunkten zumeist über gemeinsame Fuß- und Radverkehrsfurten möglich, die z.T. mit Anforderungstastern ausgestattet sind. Nur an einzelnen Knotenpunkten am Ring ist bislang das direkte Linksabbiegen für den Radverkehr mit Schutz-/Radfahrstreifen auf der Fahrbahn umgesetzt (z.B. Kasseler Straße, Bischofsteich). Der neu markierte Radaufstellbereich am Ende der Giersstraße ist aus Sicht der Bevölkerung mangelbehaftet (Gebrauch und Funktion unklar, mangelhafte „bauliche“ Ausführung).

Am Westerntor wird der Radverkehr, insofern dieser nicht (mutig!) auf der Fahrbahn läuft, lediglich als Zweirichtungsverkehr in der Querung der Friedrichstraße berücksichtigt. Der Abschnitt Friedrichstraße Richtung Torgasse weist jedoch keinen Radweg auf, so dass hier die Fahrbahn - auch im Bereich der Bushaltestelle - genutzt wer-

den muss. Dies stellt aufgrund der Rahmenbedingungen (Kfz-Belastung, Geschwindigkeit etc.) eine gravierende Netzlücke dar.

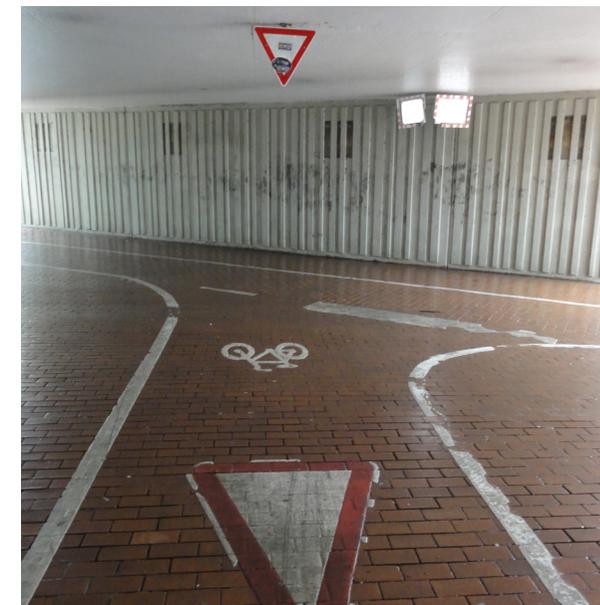


Abb. 43: Unterführung an der Hathumarstraße

An der Pader, der Hathumarstraße sowie dem Kasseler Tor ermöglichen Unterführungen die Querung des Inneren Rings. An der Hathumarstraße sowie dem Kasseler Tor wird auch der Zweirichtungsradweg im Zuge des Inneren Rings durch die Unterführung unterhalb der Straßeneinmündung geführt. Alle Unterführungen gehen mit Steigungen in den Zufahrtsbereichen und z.T. ungünstigen Sichtverhältnissen einher (Beschilderung ‚Vorfahrt achten!‘, Verkehrsspiegel).

Darüber hinaus besteht grundsätzlich die Problematik, dass Unterführungen aufgrund der engen, dunklen Gänge und fehlender sozialer Kontrolle als Angsträume wahrgenommen werden.

Querung Bahndamm

Entsprechend ist auch die Querung des Bahndammes zu thematisieren, die an der Borchener Straße und am Haltepunkt Kasseler Tor mit Unterführungen möglich ist. Als negatives Beispiel ist die Unterführung an der Borchener Straße zu nennen, welche von beiden Seiten ungünstig zu erreichen ist. Sie verläuft zwar geradlinig, ist aber steil und eher eng, wodurch Konflikte zwischen Radverkehr und Fußgängern entstehen. Ein positives Beispiel ist die relativ breite und ansprechend gestaltete Unterführung am Kasseler Tor mit langen Rampen und entsprechend geringem Gefälle. Die sehr enge Fußgängerunterführung zwischen Eckstraße und Leostraße ist zwar mit



Abb. 44: Unterführung am Kasseler Tor

Umlaufgitter versehen, eine regelmäßige Nutzung mit Fahrrädern (zumeist schiebend) kann jedoch beobachtet werden.

Am Bahnübergang Rosentor ergeben sich an der Schranke häufig längere Wartezeiten; die Unterführung ist jedoch nur über enge Treppen erschlossen und so nicht mit Fahrrädern nutzbar. Über das Online-Portal wurde hier entsprechend der Bau einer fahrradfreundlichen Unterführung gefordert.

Verbindungen in die umgebenden Quartiere

An den radial auf den Inneren Ring zulaufenden Hauptverkehrsstraßen wird der Radverkehr in der Regel auf straßenbegleitenden Radwegen geführt. Insofern diese nicht vorhanden sind (Neuhäuser Straße, Borchener Straße, Bahnhofstraße), kann jedoch die Fahrbahnnutzung für einen Großteil der Radfahrenden (insbesondere Kinder, ältere oder unsicherere Menschen) aufgrund hoher Kfz-Belastungen, hoher Fahrgeschwindigkeiten (50 km/h) und eines grundsätzlich Kfz-geprägten Straßenraumes keine Alternative sein, so dass hier quasi Netzlücken vorhanden sind. An der Bahnhofstraße und der Borchener Straße bedeutet die alternativ angebotene Radverkehrsführung zusätzliche Hindernisse (Orientierungsdefizite, Umwege, Straßenquerungen, Wartezeiten an Ampeln, Steigungen), was den Radfahrkomfort massiv einschränkt. Auch für die Neuhäuser Straße ist die Problematik bekannt, so dass unterschiedliche Ausweichrouten angeboten werden (wie z.B. ab Fürstenweg Richtung

Innenstadt über Ferdinandstraße). Damit wird jedoch nur das Symptom gelindert, eine Lösung, die dem Radverkehr gerecht wird, ist damit nicht erreicht.

Vorzugsweise wird der Radverkehr unabhängig von den Hauptverkehrsstraßen im Zuge von Erschließungsstraßen (z.B. Imadstraße, Riemekestraße, Tegelweg) oder auf eigenständigen Fuß- und Radwegen (z.B. Reismannweg, Maltaweg, Stollbergallee) geführt. So bieten sich verkehrsrärmere und z.T. sehr ruhige und grüne Strecken, die ebenfalls radial auf die Innenstadt zulaufen, zum Radfahren an.

Wichtige Routen weisen jedoch auch Mängel auf. Beispielsweise ist die Penzlinger Straße, die als wichtige Verbindung für Schülerradverkehre und Parallelstrecke zum Ring dienen kann, durch beidseitig parkende Kfz eingeengt und ist mit hohen Kfz-Belastungen (Tempo 50) kaum zum Radfahren auf der Fahrbahn geeignet. Nicht alle Einbahnstraßen sind zudem für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben (z.B. Leostraße).

Radverkehr in der Fußgängerzone

Die Fußgängerzone ist zum Teil für den Radverkehr freigegeben (Kamp, Westernmauer). Auf der Verbindung zwischen Kamp und Marienstraße über den Rathaus-/Marienplatz ist Radfahren allerdings ebenso untersagt wie in der Westernstraße und Rosenstraße. Die Verbindung zwischen Kamp und Marienstraße über den Rathausplatz ist jedoch für den Radverkehr ein wichtiger

Lückenschluss, der nur umwegig über Marktplatz und Am Abdinghof umfahren werden kann. Beobachtungen zeigen, dass das Fahrverbot zwischen Kamp und Marienstraße oftmals umgangen wird. Obwohl neben der eigentlichen Fahrbahn auch häufig die Seitenbereiche befahren werden, ergibt sich nur ein geringes Konfliktpotential mit dem Fußverkehr.

Radrouten / Beschilderung

Paderborner Radverkehrsverbindungen sind Bestandteil des seit den 1990er Jahren bestehenden Radverkehrsnetzes NRW (vgl. ÄUSSERE ERREICHBARKEIT). Eine beschilderte Hauptroute verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Innenstadt, womit vier touristische Routen gebündelt in die Innenstadt Paderborns geleitet werden (BahnRadRoute Teuto-Senne, BahnRadRoute Weser-Lippe, Kaiser-Route, Paderborner Land Route). Den Ansprüchen des Alltagsradverkehrs kann diese Route v.a. im nördlichen Abschnitt (Maltaweg bis Abdinghof) aufgrund der verwinkelten Führung und der schlechten Oberflächenbeschaffenheit (z.T. Großsteinpflaster) nicht gerecht werden. Bislang bestehen keinerlei Hauptrouten in Ost-West-Richtung.

Abstellanlagen

Fahrradabstellanlagen in Zielnähe mit einer funktionalen Ausstattung sind Grundlage für eine hohe Akzeptanz. In der Innenstadt befinden sich ca. 800 Fahrradstellplätze, die zum allergrößten



Abb. 45: Beschilderung

Teil als Anlehnbügel vorgehalten werden. Größere Abstellanlagen befinden sich an den Stadteingängen (z.B. Westerntor, Rosentor, beide mit Wetterschutz), am Rande der Fußgängerzone (z.B. Königsplätze) und an weiteren bedeutenden Zielen des Radverkehrs (Schulstandorte, Stadtbibliothek, Paderhalle etc.). Im Bereich Königsplätze wie auch am Verwaltungsgebäude Am Abdinghof wurden Fahrradabstellanlagen in überdachten Bereichen integriert. Innerhalb der Fußgängerzone Westernstraße und Rosenstraße, in denen Radfahren untersagt ist, werden bewusst keine Abstellanlagen angeboten. In den letzten Jahren sind Gepäckschließfächer als Angebot für Radtouristen installiert worden. Die Abstellanlagen waren zum Zeitpunkt der Erhebung (März 2012) insgesamt nur etwa zur Hälfte ausgelastet. Einzelne Standorte sind jedoch nur schwach ausgelastet (z.B. nördliche Königstraße), während andere gut nachgefragt bis überlastet sind (z.B.

Stadtbibliothek). Wild abgestellte Fahrräder sind dennoch verteilt im Innenstadtbereich zu finden. Als Häufungspunkte wild abgestellter Fahrräder sind der Neue Platz sowie der Jühenplatz ausgemacht worden, wo bislang keine bzw. zu wenige Abstellanlagen vorhanden sind.

In Göttingen gibt es zum Vergleich ca. 1.700 Fahrradabstellplätze über die Innenstadt verteilt (Stand 2008). In Oldenburg sind die Fahrradab-



Abb. 46: Anlehnbügel am Kamp



Abb. 47: Radabstellanlagen und Gepäckboxen am Westerntor

stellanlagen konsequent am Rande der Fußgängerzone angeordnet.

Radverkehrsaufkommen

Am Tag queren fast 18.000 Radfahrer/innen den Inneren Ring. Die meisten Querungen sind mit 15% am Westerntor festzustellen, gefolgt von hohem Querungsbedarf in der Nähe von Schulstandorten (Gierstor, Detmolder Tor) bzw. zwei Hauptzufahrten in die Innenstadt mit Relevanz für den Radverkehr (Unterführungen an der Pader und Kasseler Tor). Sowohl in Ost-West-Richtung (Mühlenstraße, Giersstraße) als auch in Nord-Süd-Richtung (Heiersstraße) sind starke Radverkehrsbelastungen erhoben worden (> 500 Rf/10h). Die Marienstraße fällt demgegenüber trotz wichtiger Verbindungsfunktion wahrscheinlich aufgrund der Kfz-Prägung leicht ab.

Wichtige Ziele

Neben dem zentralen Einzelhandelsbereich und den bereits benannten kirchlichen, öffentlichen und kulturellen Einrichtungen sind v.a. die Schulen in der Paderborner Innenstadt als wichtige Ziele des Radverkehrs auszumachen.

Stärken (+)

- + radverkehrsfreundliche Entfernungen
- + gut ausgestattete Fahrradabstellanlagen
- + Elemente fahrradfreundlicher Gestaltung, z.B. direktes Linksabbiegen, Einbahnstraßen mit Radverkehr in Gegenrichtung

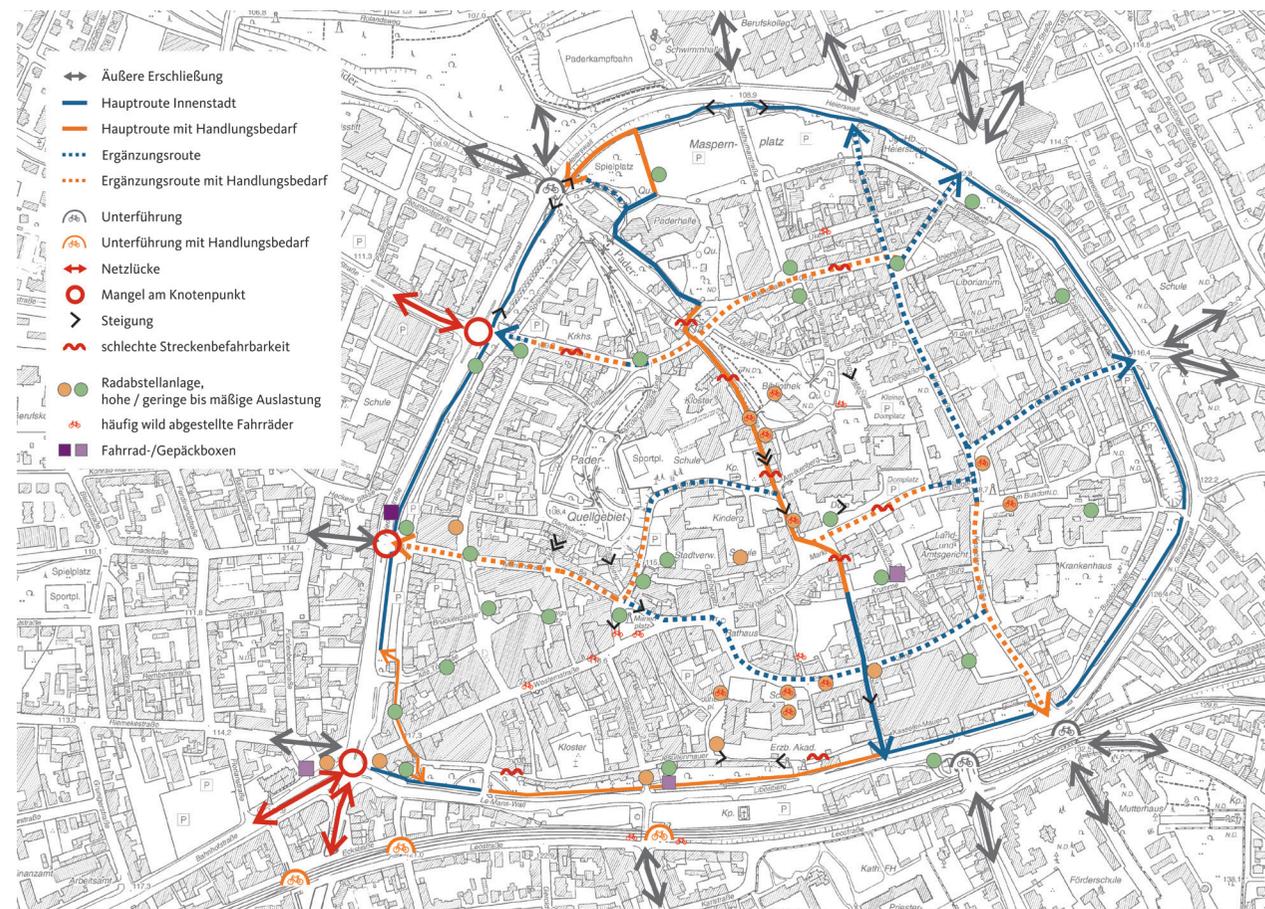


Abb. 48: Radwegenetz

Schwächen (-)

- Geländesprung mit Steigungen und Treppen
- Radfahren in der Fußgängerzone verboten
- Netzlücken an Hauptverkehrsstraßen
- z.T. wenig fahrradfreundliche Querung des Bahndamms

Potentiale (○)

- Einführung von Ost-West-Routen mit Erhöhung des Fahrkomforts
- Öffnung des Rathausplatzes und außerhalb der Geschäftszeiten auch Westernstraße
- Punktuelle Ergänzung Radabstellanlagen

FUSSVERKEHR

Die Ausgangsbedingungen für das Zufußgehen sind in der Paderborner Innenstadt optimal. Die Innenstadt bietet mit einem Durchmesser von 1 km kurze Wege in einem abwechslungsreichen Stadtbild mit historischem Ambiente. Das Paderquellgebiet mit Wasserläufen und Grünbereichen bietet zentrale und attraktive Naherholungsbereiche.

Wegenetz

Viele kleine Gassen und Wege, die zum Teil sehr eng und so nur dem Fußverkehr vorbehalten sind, durchziehen die Innenstadt (z.B. Stiftsgasse, Gaukirchweg, Domprobsteigasse). Dies schafft eine besondere Durchlässigkeit in einem engmaschigen Wegenetz und attraktive, ruhige Fußwegeverbindungen. Ergänzt werden diese durch einige halböffentliche Durchgänge (z.B. Kreuzgänge). Einzelne wichtige Wegeverbindungen sind jedoch im Bestand nicht adäquat ausgestaltet. Die Zuwegung von der Haltestelle Westerntor in die Fußgängerzone Westernmauer über die Alte Torgasse weist keinen Gehweg auf. Die Verbindung zwischen Paderquellgebiet als attraktivem Naherholungsbereich und dem zentralen Geschäftsbereich der Fußgängerzone verläuft entweder über den Kfz-geprägten Kreuzungsbereich Marienstraße / Am Abdinghof oder über den Parkplatz Am Abdinghof und den unbelebten Franz-Stock-Platz. Auch die Anbindung des Masperrnplatzes Richtung Fußgängerzone durch eine Grünanlage hinter der Paderhalle weist hinsichtlich Orientierung und Gestaltung Mängel auf.



Abb. 49: Wegenetz im Fußverkehr

Aufenthaltsqualitäten

In weiten Bereichen ist eine hohe Aufenthaltsqualität gegeben bzw. wurde mit Umgestaltungsmaßnahmen in den letzten Jahren neu geschaffen. Insbesondere in den Kfz-geprägten Straßenräumen (vgl. STRASSENRAUMGESTALTUNG) ist diesbezüglich jedoch noch Handlungsbedarf zu sehen.

Große kirchliche Areale prägen die Paderborner Innenstadt und angrenzende Straßenräume. Einige Bereiche sind in den Abend- und Nachtstunden wenig belebt, so dass sie aufgrund fehlender sozialer Kontrolle und Beleuchtung als Angsträume wahrgenommen werden (z.B. Domplatz).



Abb. 50: Paderquellgebiet - ein attraktiver Naherholungsbereich in unmittelbarer Nähe

Ringquerungen/Wartezeiten an Ampeln

Um die Innenstadt zu Fuß zu erreichen, ist die Querung des Inneren Rings erforderlich, der aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen und zum größten Teil mehrstreifigen Fahrbahnen eine erhebliche Trennwirkung aufweist. Abschnittsweise wird diese mit Zäunen oder Hecken aus Gründen der Verkehrssicherheit zudem bewusst erzeugt (z.B. angrenzend zum Westerntor).

Insgesamt queren am Tag etwa 58.000 Menschen den Inneren Ring zu Fuß, um die Innenstadt zu erreichen bzw. zu verlassen. Mit gut einem Drittel der Querungen kommt dabei dem Westerntor die stärkste Bedeutung zu.

Die Querung ist bis auf zwei Unterführungen ausschließlich an Lichtsignalgesicherten Furten vorgesehen. Viele Lichtsignalanlagen sind mit Anforderungstastern ausgestattet (u.a. Westerntor, Gierstor, Detmolder Tor), die versteckt auf der

Unterseite die Anforderung des Freigabetons für blinde Menschen ermöglicht. Im Falle von Ertüchtigungsmaßnahmen an Ampeln ist laut Aussage der Verwaltung geplant, grundsätzlich Anforderungstaster mit anzubringen. Um Grün zu erhalten und den Inneren Ring zu queren, ist es damit erforderlich, den Anforderungstaster zu betätigen. Diese Anforderungsampeln wie auch zu kurze Grünzeiten für Fußgänger wurden im Rahmen des Planungsdialogs mit der Öffentlichkeit (Online-Beteiligung, Planungsspaziergänge, Lange Tische) mehrfach kritisiert und eine Abschaffung gefordert. Die Ampeln weisen zwar relativ lange Sperrzeiten für Fußgänger auf (bis zu 70 Sekun-



Abb. 51: Furt Friedrichstraße am Westerntor - am häufigsten von Fußgängern genutzte Furt des Inneren Rings

den), eine mittlere Wartezeit von max. 30 Sekunden kann damit jedoch grob eingehalten werden. In einzelnen Bereichen wird der Innere Ring trotz hoher Trennwirkung außerhalb der Lichtsignali-

sierten Furten gequert (Friedrichstraße, Le-Mans-Wall, Rosentor, Liboristraße), um auf direktem Weg bestimmte Ziele zu erreichen (z.B. Bushaltestelle, Bahnunterführung). An der Friedrichstraße hat dies ein erhöhtes Unfallaufkommen zur Folge (vgl. ALLGEMEINES - UNFALLGESCHEHEN).

Bahnunterführungen und Verbindungen in umgebenden Quartieren

Die Bahntrasse stellt eine massive Barriere zwischen Innenstadt und Südstadt dar. Mehrere Unterführungen ermöglichen die Querung für Fußgänger. Diese weisen hinsichtlich des Zustandes (Barrierefreiheit, Instandhaltung, Gestaltung, Beleuchtung) unterschiedliche Qualitäten auf. Die Unterführung am Rosentor ist bei hohem Querungsbedarf wegen erheblicher Schrankenschließzeiten beispielsweise nicht barrierefrei, sehr eng und in schlechtem Zustand. Positiv hervorzuheben ist demgegenüber die Unterführung am Kasseler Tor.

In den umliegenden Quartieren werden Fußgänger in der Regel auf straßenbegleitenden Gehwegen geführt. Einzelne eigenständige Geh- und Radwege bilden ergänzend attraktive Verbindungen (Reismannweg, Schützenweg, Maltaweg, Franz-Schwarzendahl-Weg).

Barrierefreiheit

Das Recht aller Menschen zur Teilhabe am öffentlichen Leben begründet den Anspruch auf barrierefreie Straßenraumgestaltung. In der Pa-

derborner Innenstadt sind einige Bereiche in historischer Anmutung mit Pflaster gestaltet. Dies ist in Abhängigkeit von Material und Ausführung von unterschiedlicher Qualität und insbesondere hinsichtlich Barrierefreiheit kritisch zu bewerten. Großpflaster ist in einzelnen Straßenzügen verlegt (z.B. Jesuitenmauer, Michaelstraße), Kleinpflaster weist zum Teil durch Schäden erhebliche Mängel in der Begehbarkeit/Befahrbarkeit auf (z.B. Kisau, Mühlenstraße). Als positives Beispiel ist die neue Gestaltung Am Abdinghof mit geschnittenem Pflaster hervorzuheben.

Die Topographie stellt hinsichtlich der Barrierefreiheit der Paderborner Innenstadt ein Hindernis dar. So verläuft ein Geländesprung durch die Innenstadt, den viele Wegeverbindungen v.a. in Nord-Süd-Richtung mit spürbaren Steigungen bzw. Treppen überwinden (z.B. Paderberg, Treppe an der Kaiserpfalz).

Stärken (+)

- + Fußläufige Entfernungen
- + Attraktive Gassen und Wege, abwechslungsreiches Stadtbild, ansprechende Grünbereiche
- + Ausgedehnte verkehrsberuhigte Bereiche



Abb. 52: Unterführung am Rosentor

Sonstiges

Es finden sich viele Angebote für Fußgänger, um den Aufenthalt in der Innenstadt angenehm zu gestalten, die im Folgenden beschrieben werden. Sitzgelegenheiten finden sich vor allem in der

Schwächen (-)

- Geländesprung mit Steigungen und Treppen
- Gestaltungsmängel auf einzelnen, aber wichtigen Wegeverbindungen
- Trennwirkung des Inneren Rings
- In den Abend- und Nachtstunden unbelebte und dunkle Plätze / Gassen (Angsträume)
- Unkomfortable Anforderungstaster an den Lichtsignalanlagen (Anforderungsampeln)
- überwiegend schlechter Zustand der Bahnunterführungen

Fußgängerzone sowie in den Grünanlagen, bereichsweise sind diese einheitlich gestaltet. In der Öffentlichkeit werden diese scheinbar als nicht ausreichend wahrgenommen, da im Rahmen der Passantenbefragung mehr Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten vorgeschlagen wurden.

Es gibt mehrere öffentliche Toiletten (Maspernplatz, Westernmauer, Dom, Liboriberg), die kostenfrei zur Verfügung gestellt werden. Einige Spielplätze bieten Aufenthaltsmöglichkeiten für Kinder.

Zur Orientierung ist ein Fußgänger-Leitsystem eingerichtet, das die Sehenswürdigkeiten ausweist und einen Rundweg ausschildert. An einigen Stadteingängen wird neben allgemeinen Stadtplänen außerdem mit Infotafeln auf das Leitsystem hingewiesen (Rosentor, Marktplatz, Maspernplatz). An weiteren wichtigen Startpunkten von Innenstadtbesuchen (Hauptbahnhof, ZOB) fehlen jedoch entsprechende Hinweise.

Potentiale (o)

- o Umgestaltung von Straßenräumen
- o Beleuchtung von unbelebten Straßenräumen
- o Ergänzung von Hinweisen auf Fußgänger-Leitsystem an wichtigen Startpunkten für Innenstadtbesuche

STRASSENRAUMGESTALTUNG

Das Stadtbild der Paderborner Innenstadt ist aufgrund einer langen Stadtgeschichte sehr abwechslungsreich. Mit der Entwicklung in den letzten Jahrzehnten ist ein heterogenes Erscheinungsbild entstanden, das jedoch tendenziell in einzelnen Bereichen (Königsplätze, Marienstraße, Domplatz) und zu den Rändern hin abfällt.

Stadträumliche Analyse (Proportionen, Kfz-Prägung)

Weite Teile der Innenstadt sind durch eng gefasste Räume geprägt. Einige Haupteinzelstraßen sind demgegenüber eher weit gefasst (Kasseler Straße, Hathumarstraße), wie auch zentrale Plätze einen weiten, großzügigen Eindruck machen (Markt, Rathausplatz, Domplatz).

Besonders Kfz-geprägte Straßenräume sind im Umfeld der Königsplätze und im nordöstlichen Quartier zu finden. Daneben sind bereits einige verkehrsberuhigte Bereiche mit Mischflächen geschaffen worden (nord-westlich Paderquellgebiet, Ükernviertel, Auf den Dielen).

In den letzten Jahren sind an mehreren Stellen attraktive Räume entstanden, die eine hohe Gestaltqualität aufweisen und mehr ‚Miteinander‘ im Straßenraum ermöglichen (Ükernplatz, Am Abdinghof, Am Busdorf, Jühenplatz, Grube). Gleichwohl werden die Umgestaltungen von z.B. Ükernplatz und Am Busdorf in der Öffentlichkeit durchaus kritisch wahrgenommen, da sie nicht alle Ansprüche erfüllen können (z.B. Parkplätze) und auch die Nutzung der Flächen nicht den

planerischen Zielen (Aufenthalt, Verkehrsberuhigung) entspricht.

Stadteingänge

Den Eingängen zur Innenstadt kommt als markanten Verknüpfungspunkten besondere Bedeutung zu. Die Gestaltung dieser Eingangssituationen ist ausschlaggebend für Orientierung und einladende Wirkung. Die Ansprüche aller Verkehrsteilnehmenden (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz) sind zu berücksichtigen. Anspruchsvolle Lösungen sind gerade hier für den Übergang (bzw. Zielkonflikt) zwischen Kfz-Prägung/Kfz-Erschließung und einem möglichst verkehrsberuhigten Innenstadtbereich mit hohen Aufenthaltsqualitäten notwendig. An einzelnen Stadteingängen (Kisau, Hathumarstraße) ist dies bereits gut gelungen. In

anderen Bereichen dominieren stark aufgeweitete Verkehrsflächen für den motorisierten Verkehr (Marienstraße, Westerntor, Kasseler Tor, Alte Torgasse, Rosenstraße).

Gestaltungsqualitäten/-mängel

Die Straßenraumgestaltung passt teilweise nicht eindeutig zur Verkehrsregelung. So ist der einheitlich gestaltete Straßenzug Mühlenstraße abschnittsweise mit Tempo 30 bzw. als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Auch am Kamp wird der Widerspruch zwischen Gestaltung (Fahrbahn und Hochbordgehwege) und Verkehrsregelung als Fußgängerzone - Fahrrad und Busse frei - deutlich, der sich entsprechend auch in der Nutzung widerspiegelt.



Abb. 53: Ükernplatz



Abb. 54: Mühlenstraße

Möblierung Fußgängerzone

In der Fußgängerzone sind Werbeschilder für Einzelhandel in Tafeln integriert, die das Fußgänger-Leitsystem ergänzen. Dies ist ein positiver Ansatz, um die Anzahl an Aufstellern und Werbeträgern zu reduzieren. Dennoch fallen insbesondere in der Rosenstraße viele private Anlagen auf, die ein wenig einheitliches Bild erzeugen und in der Gesamtheit als Hindernisse wirken.

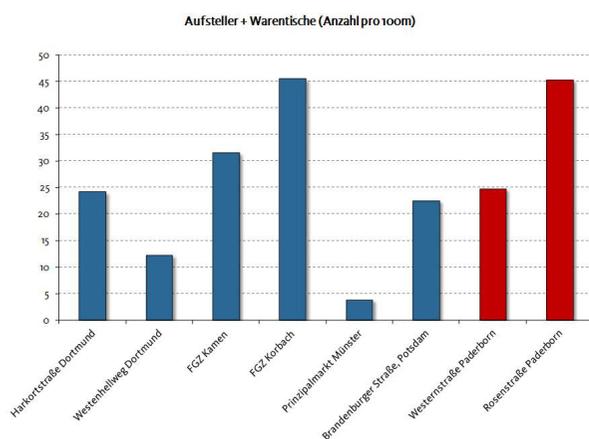


Abb. 55: Häufigkeit von Straßenelementen

Stärken (+)

- + Abwechslungsreiches Stadtbild
- + hohe Gestaltqualität bei aktuellen Umbaumaßnahmen

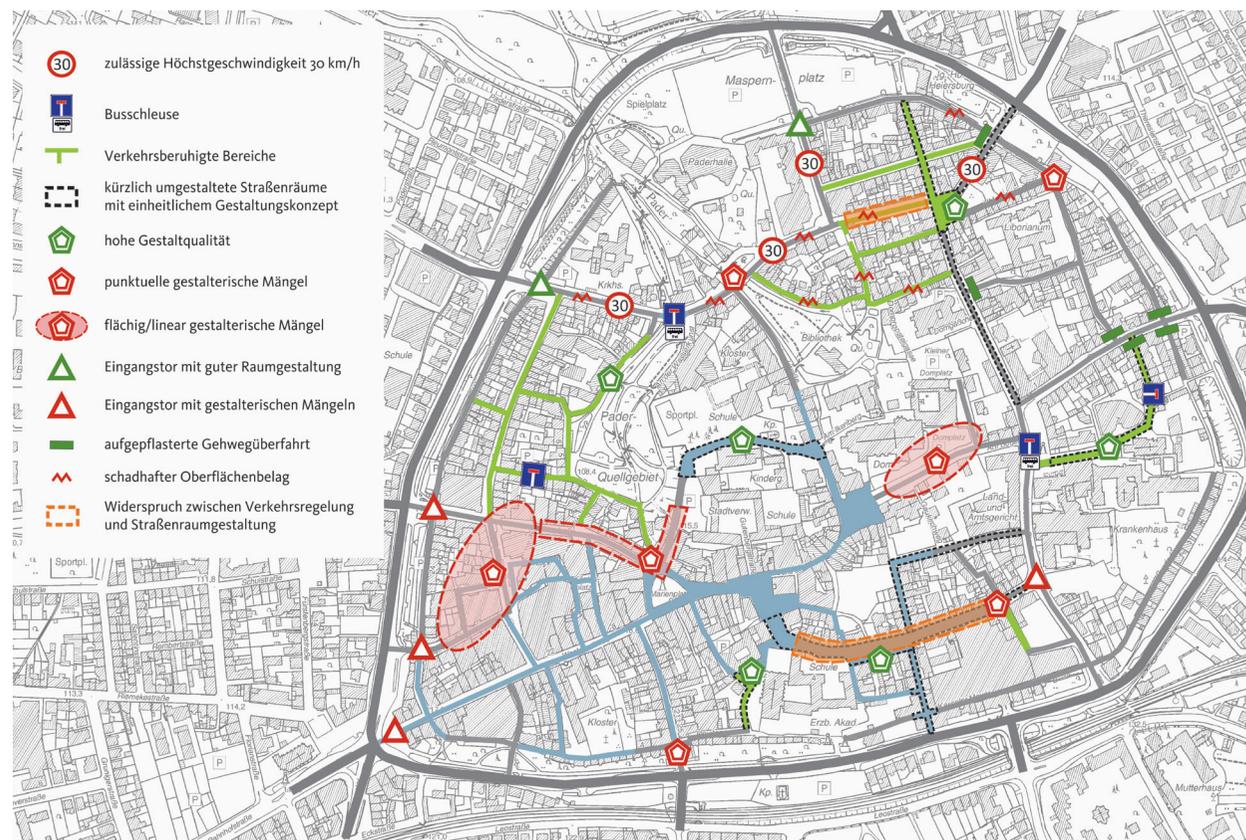


Abb. 56: Straßenraumgestaltung

Schwächen (-)

- Widerspruch zwischen Straßenraumgestaltung und Verkehrsregelung
- Kfz-geprägte Straßenräume mit aufgeweiteten Verkehrsflächen

Potentiale (o)

- o Umgestaltung von Straßenräumen

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Liniennetz und Haltestellen

Die Paderborner Innenstadt wird insgesamt von 18 Stadtbuslinien (überwiegend 30-Min.-Takt) und 15 Regionalbuslinien (überwiegend 60-Min.-Takt) angefahren. Durch die Überlagerung mehrerer Buslinien insbesondere auf den Einfallachsen, dem Wall und der Innenstadt ergibt sich eine dichte Taktfolge.

Über die Innenstadt verteilen sich 14 Haltestellen, die eine gute Erschließung aller Bereiche ermöglichen. Eine hohe Bedeutung haben vor allem die Haltestellen Westerntor und Zentralstation (vgl. ÄUSSERE ERREICHBARKEIT).

In den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und vor Feiertagen verkehren ab der Zentralstation 8 Nachtbuslinien radial in die einzelnen Stadtteile (je 2 Abfahrten, entweder 0.30 Uhr und 2.30 Uhr oder 1.30 Uhr und 3.30 Uhr) sowie 9 Nachtbuslinien des Nahverkehrsverbundes Paderborn/Höxter (nph), die die Umlandkommunen erschließen. Diese bedienen zukünftig neben der Zentralstation auch weitere Haltestellen auf Paderborner Stadtgebiet.

Qualität und Ausstattung der Haltestellen weisen z.T. größere Unterschiede auf. In der Regel verfügen die Haltestellen über Sitzmöglichkeiten und Wetterschutz; mit barrierefreien Elementen

Stärken (+)

- + Gute ÖV-Erschließung der gesamten Innenstadt
- + Nachtbussystem
- + Überwiegend gute Haltestellenausstattung
- + Gutes Angebot an Taxistellplätzen

(erhöhte Borde für gehbehinderte Personen, taktiles Leitsystem für sehbehinderte Personen) sind ebenfalls die meisten Haltestellen ausgestattet. Diese Ausstattung fehlt jedoch an den stark frequentierten Haltestellen Rathausplatz und Kamp. Elektronische Anzeigetafeln sind etwa bei der Hälfte aller Haltestellen installiert.

Busverkehr in der Fußgängerzone

Durch die Fußgängerzone (Marienplatz – Rathausplatz – Kamp) verkehren momentan 6 Buslinien mit insgesamt etwa 400 werktäglichen Fahrten (Summe beider Fahrtrichtungen). Die Befahrung der Innenstadt durch den Busverkehr wird in der Öffentlichkeit konträr bewertet. Einerseits wird die gute Erreichbarkeit aller Ziele mit dem ÖPNV geschätzt; andererseits ergeben sich dadurch Störungen bzw. Beeinträchtigungen für Passanten in der Fußgängerzone (v.a. Rathausplatz). Auch Anwohner insbesondere in der östlichen Innenstadt (Giers-/Heiersstraße) nehmen den Busverkehr als Belastung wahr (u.a. Lärm).

Während größerer Veranstaltungen (u.a. Libori, Weihnachtsmarkt) werden die Haltestellen in der Fußgängerzone nicht angefahren; die betreffenden Buslinien werden entsprechend umgeleitet.

Schwächen (-)

- Fehlende Barrierefreiheit an wichtigen Haltestellen
- Busverkehr in der Innenstadt wird v.a. von Anwohnern als störend empfunden

Sonstiges

Zwei Busschleusen (Schrankenanlage Kisau/ Mühlenstraße, Polleranlage am Platz an der Alten Synagoge) sorgen dafür, dass trotz der Schleifen- bzw. Stichstraßen-Erschließung im Kfz-Verkehr durchgehende Linienverläufe möglich sind.

Im Bereich Marien-/Rathausplatz ist aufgrund der begrenzten Raumbreite eine Pfortnerampel für wechselnden Einrichtungsverkehr eingerichtet. Dies führt zum Teil zu einer Bündelung der Busse, was bisweilen zu temporären Einschränkungen für den Fußverkehr (Barrierewirkung) und für Fahrgäste (Schwierigkeiten beim Ein-/Ausstieg durch eingeschränkte Platzverhältnisse an den Haltestellen) führt.

Der nationale Fernbuslinienverkehr soll zukünftig am Paderborner Hauptbahnhof halten. Übergangsweise werden zunächst einige Linien am Maspelnplatz halten.

Für den Taxiverkehr stehen über die Innenstadt verteilt und an funktional günstigen Standorten entsprechende Stellplätze zur Verfügung; während der Nachtstunden kommen weitere, „temporäre Standorte“ hinzu (z.B. im Bereich der Haltestelle Westerntor). Die Befahrung der Fußgängerzone ist an der Zufahrt Kamp zugelassen („Taxi frei bis Rathausvorplatz“).

Potentiale (o)

- o Busverkehr in der Fußgängerzone weiter optimieren
- o Belastungen der Anwohner durch Busverkehr minimieren

VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE BETRACHTUNG

Es hat sich gezeigt, dass die Paderborner Innenstadt von vielen Personen insbesondere auch aus dem Paderborner Umland aufgesucht wird, sei es als Fußgänger, als Radfahrer, als Autofahrer (bzw. Mitfahrer) oder als Nutzer von Bussen und Bahnen. In der Innenstadt treffen diese Verkehrsträger auf einer vergleichsweise engen Fläche zusammen. Gleichzeitig ist die Innenstadt auch Wohnstandort von etwa 4.000 Paderbornern.

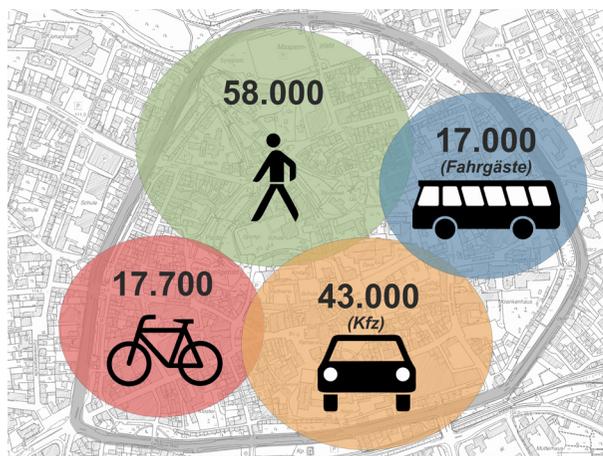


Abb. 57: Quell- und Zielverkehr Innenstadt

Multimodalität

Im Rahmen der Passantenbefragung hat sich herausgestellt, dass etwa jeder zweite Innenstadtbesucher multimodal mobil ist, d.h. er nutzt unterschiedliche Verkehrsmittel für seinen Innenstadtbesuch. Bei den Paderbornern ist die Multimodalität ausgeprägter als bei Auswärtigen.

Die Multimodalität macht deutlich, dass die In-

nenstadtbesucher ihre Verkehrsmittelwahl flexibel gestalten und nicht unbedingt auf ein einzelnes Verkehrsmittel festgelegt sind. Damit zeigt sich ein Potential, durch die Förderung des Umweltverbundes Veränderungen im Mobilitätsverhalten nachhaltig erreichen zu können und damit die Erlebbarkeit und Aufenthaltsqualität der Innenstadt, eine lebendige Urbanität, zu stärken.

Zielkonflikte

Die Vielzahl an Personen- bzw. Verkehrs-Gruppen und die damit teils gegensätzlichen Ansprüche führen zu entsprechenden Zielkonflikten. So kommt es besonders in engen Gassen zu Konflikten zwischen Radfahrern und Fußgängern. Die Qualität, mit dem Bus unmittelbar ins Zentrum fahren zu können, führt zu Störungen der Anwohner und des Fußverkehrs. Die Aufwertung der Innenstadt als Wohnstandort kann den Interessen einer „lebendigen“ Innenstadt (z.B. nachts) entgegenstehen. Auch kleine zentrale Stellplatzanlagen ermöglichen eine gute Erreichbarkeit mit kurzen fußläufigen Wegen, verursachen aber (Parksuch-) Verkehr und damit entsprechende Belastungen für Anwohner und Passanten und bedeuten eine Inanspruchnahme attraktiver innerstädtischer Flächen. Nicht zuletzt wird jeder Autofahrer, Radfahrer und Busnutzer nach dem Verlassen bzw. Abstellen des Fahrzeugs zum Fußgänger und hat dann einen ganz anderen Blick auf die Dinge. Diese beispielhafte Auswahl macht bereits die unterschiedlichen Sichtweisen und Anforderungen deutlich, die in einem innerstädtischen Raum auf-



Abb. 58: Parken am Abdinghof - geringe Kapazität und Lage führen zu Parksuchverkehren

einander treffen.

Es muss folglich darum gehen, die Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer integriert zu berücksichtigen und konsensuale Lösungen anzustreben. Neben den verkehrlichen müssen bei der Verkehrserschließung und der Straßenraumgestaltung zudem auch stadtgestalterische Anforderungen Berücksichtigung finden.

Der Wandel zu einer belebten und qualitätvollen Innenstadtentwicklung sollte auch im Verkehrsbereich weiter forciert werden. Der Ausbau der Nahmobilitätsqualitäten sowie die Gestaltung des öffentlichen (Straßen-)Raums werden für die Qualifizierung und Profilierung der Paderborner Innenstadt dabei eine zentrale Rolle spielen. Gegenseitige Rücksichtnahme und verträgliches Miteinander sind weitere wichtige Ansatzpunkte, um die Erreich- und Erlebbarkeit der Innenstadt für alle zu ermöglichen.

ZIELE UND LEITLINIEN



URBAN.MOBIL.LEBENSWEIT

Attraktive Innenstädte zeichnen sich vor allem durch Faktoren wie eine hohe Einzelhandelsqualität und -vielfalt, Multifunktionalität und qualitätsvolle Stadtgestaltung, hohe Erlebnis- und Aufenthaltsqualitäten der öffentlichen Räume sowie eine gute äußere und innere Erreichbarkeit (übergreifend für alle Verkehrsmittel) aus. Und auch Einzigartigkeit sowie identitätsstiftende Elemente steigern die Attraktivität und das Image einer Stadt.



Abb. 59: Stadtmodell am Rathausplatz

Die Paderborner Innenstadt verfügt über gute Ausgangs- und Rahmenbedingungen, auf denen im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzeptes aufgebaut werden kann, die jedoch auch optimiert und weiterentwickelt werden sollten. Hierbei stehen folgende, politisch abgestimmte Ziele und Leitlinien für die zukünftige verkehrliche Entwicklung im Vordergrund:

Ziele

Integrierte Sichtweise - Die Belange aller Verkehrsträger spielen eine Rolle.

Gegenseitige Rücksichtnahme und verträgliches Miteinander sind zentrale Elemente im Verkehrsverhalten.

Hohe Aufenthaltsqualität auf den öffentlichen Straßen und Plätzen lädt zu Kommunikation und Verweilen ein.



Leitlinien

Die Innenstadt...

...ist für alle Verkehrsteilnehmer gut zu erreichen.

...verfügt über Straßen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität, welche zu Kommunikation und Verweilen einladen.

...bietet für den Fuß- und Radverkehr eine attraktive und sichere Infrastruktur.

...weist ein nutzerfreundliches und ausreichendes Stellplatzangebot auf, welches sich an den Außenrändern der Innenstadt konzentriert.

...wird innerhalb des Inneren Rings nur vom notwendigen Kfz-Verkehr befahren.

...ist bestmöglich für mobilitätseingeschränkte Personen zugänglich.

...zeichnet sich durch verträglich und integriert gestaltete Straßenräume aus.

Diese grundlegenden Prinzipien und Ziele werden für die einzelnen Verkehrsmittel und Themenbereiche konkretisiert und in strategische Handlungsempfehlungen überführt:



Kfz-Verkehr

Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch den Kfz-Verkehr soll gesichert bleiben. Innerhalb des Inneren Rings soll das Verkehrsaufkommen an nicht-notwendigem Kfz-Verkehr reduziert werden.

Ruhender Verkehr

Vor allem für die Anwohner, Kunden, Besucher und Touristen ist ein nutzerfreundliches und ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung zu stellen. Durch die dezentrale Anordnung (d.h. entlang des Rings) soll unnötiger Parksuchverkehr vermieden werden.

Wirtschaftsverkehr

Der Kfz-Verkehr in der Fußgängerzone soll auf das notwendige Maß beschränkt und stadtverträglich abgewickelt werden.

Radverkehr

Der Radverkehr soll durch die Bereitstellung eines nutzerfreundlichen Angebots gestärkt werden. Dies umfasst attraktive Wegeverbindungen, eine sichere Querung des Rings, eine verständliche Verkehrsführung, eine Abschwächung des Konfliktpotenzials mit dem Fußverkehr sowie ausreichende, qualitativ hochwertige und zentral gelegene Abstellanlagen.

Fußverkehr

Die Erlebbarkeit der Paderborner Innenstadt für Fußgänger soll verbessert werden. Eine barrierefreie Ausgestaltung soll die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit öffentlicher Räume gewährleisten. Ansatzpunkte sind insbesondere optimale Wegeverbindungen, eine attraktive Urbanität, eine hohe Aufenthaltsqualität, eine hohe Verkehrssicherheit sowie Barrierefreiheit im Sinne „Design für alle“.

Straßenraumgestaltung

Bei der Gestaltung der Straßenräume sollen sowohl die Bedürfnisse aller Betroffenen (Verkehrsteilnehmer, Anwohner, Geschäftsinhaber etc.) berücksichtigt als auch eine gute städtebauliche Integration erreicht werden.

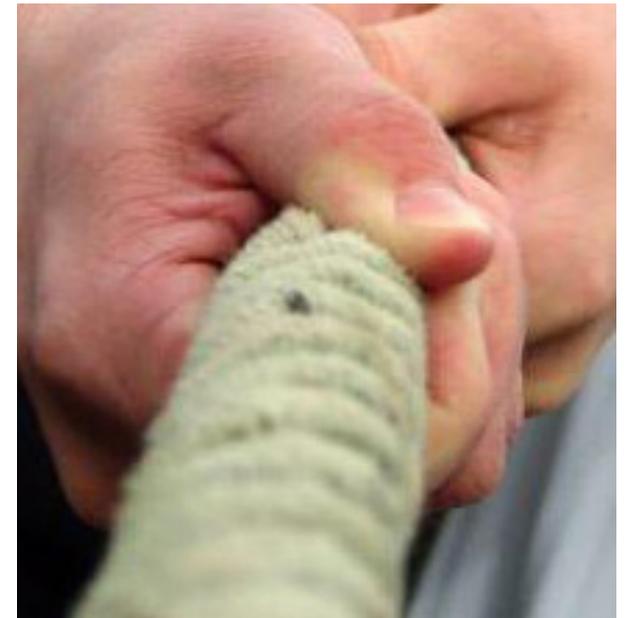
Öffentlicher Verkehr

Die gute Erreichbarkeit der Innenstadt durch den ÖPNV soll auch zukünftig gewährleistet werden. Die durch den Busverkehr hervorgerufenen Beeinträchtigungen sollen minimiert werden.

Mobilitätsmanagement

Durch geeignete Maßnahmen im Mobilitätsmanagement soll der innenstadtrelevante Verkehr effizienter organisiert werden.

ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN



WELCHEN HERAUSFORDERUNGEN MUSS SICH PADERBORN STELLEN?

Die zukünftige Entwicklung Paderborns wird durch eine Vielzahl an Faktoren, Rahmenbedingungen und Trends beeinflusst. Neben lokalen Einflussgrößen wie städtebaulichen, gesellschaftlichen, politischen und wirtschaftlichen Veränderungen (u.a. Dynamik der Wirtschafts- und Wohnstandorte, Bevölkerungsentwicklung) nehmen auch nationale oder globale Aspekte wie beispielsweise veränderte gesellschaftliche Rahmenbedingungen (u.a. neue Lebensstile, demografischer Wandel) und technische Weiterentwicklungen (u.a. E-Mobilität, Smartphones) Einfluss auf das Verkehrsgeschehen in Paderborn. An dieser Stelle werden einige, insbesondere absehbare verkehrsrelevante Entwicklungen beleuchtet.

Bevölkerungsentwicklung

Die aktuelle Bevölkerungszahl liegt mit etwa 145.800 Einwohnern (Stand 30.11.2012; vgl. Webseite Paderborn) leicht über der städtischen Bevölkerungsprognose aus 2009 (mittlere Variante), die für das Jahr 2012 eine Bevölkerung von etwa 144.400 Einwohnern prognostizierte. In den kommenden Jahren wird die Bevölkerungszahl noch weiter zunehmen (jährlicher Zuwachs bis 2020 etwa 400-500 Personen); langfristig (bis 2030) jedoch geht sowohl die Bevölkerungsprognose der Stadt als auch die Prognose der Bertelsmann Stiftung von einer stagnierenden Bevölkerungsentwicklung aus. Für 2030 werden zwischen 148.500 und 150.500 Einwohner prognostiziert (vgl. Stadt Paderborn 2009, Webseite Wegweiser Kommune a).

Demografischer Wandel

Obwohl Paderborn derzeit eine vergleichsweise junge Bevölkerung hat (Anteil der unter 25-Jährigen: Paderborn 28,5%, NRW 25,9%; vgl. Webseite Stadt Paderborn), werden auch hier die Auswirkungen des demografischen Wandels deutlich. So wird die Gruppe der Personen über 65 Jahre zwischen 2009 und 2030 gemäß den Prognosen der Bertelsmann Stiftung um fast die Hälfte zunehmen (65- bis 79-Jährige +48%, über 80-Jährige +47%; vgl. Webseite Wegweiser Kommune b); die städtische Bevölkerungsprognose geht von einer Zunahme dieser Altersgruppe um etwa 34% aus (vgl. Stadt Paderborn 2009).

Neben den Auswirkungen u.a. auf die Bereiche Gesundheit, Wirtschaft und Sozialsystem wird die Veränderung in der Zusammensetzung der Altersstruktur auch Folgen für das verkehrliche Geschehen in Paderborn haben. Seniorinnen und Senioren haben generell eine im Gegensatz zu anderen Altersgruppen geringere Mobilität (geringe tägliche Wegstrecke). Während Freizeit- und Einkaufsfahrten infolge dieser Verschiebungen ansteigen, stagniert die Verkehrsnachfrage im Berufs- und Ausbildungsverkehr; dies trifft in besonderem Maße den öffentlichen Personennahverkehr.

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass sich die Gruppe der Seniorinnen und Senioren sehr heterogen zusammensetzt. Neben weniger mobilen oder mobilitätseingeschränkten Seniorinnen und Senioren, die i.d.R. auf eine altersgerechte Infrastruktur und altersorientierte Mobilitätsan-



Abb. 6o: Ältere Menschen, neue Anforderungen

gebote angewiesen sind, wächst die Zahl der „fiten“ Älteren, die in ihrer Mobilität nicht oder nur kaum eingeschränkt sind. Weiterhin kommt zum Tragen, dass der Anteil älterer Menschen steigt, die einen Führerschein besitzen und regelmäßig mit dem Auto unterwegs sein möchten; hierbei wirkt sich vor allem die in den letzten Jahrzehnten steigende Führerscheinbesitzquote bei Frauen aus, die sich mittlerweile der der männlichen Bevölkerung angenähert hat. Diese neue Gruppe der Senioren stellt aufgrund ihrer größeren Wahlfreiheit auch besonders hohe Ansprüche an den ÖPNV und muss oftmals als Kunde erst neu gewonnen werden.

Fahrradboom

Der Absatz von Fahrrädern steigt jährlich an; im Jahr 2011 wurden in Deutschland mehr als 4 Mio. Fahrräder verkauft. Eine prägnante Entwicklung ist insbesondere bei den Pedelecs/E-Bikes zu beobachten. Im Jahr 2010 wurden 200.000 Stück in Deutschland verkauft; dieser Wert stieg in 2011 auf 310.000 Stück an, also eine Steigerung um 55% gegenüber dem Vorjahr. Pedelecs/E-Bikes machen damit bereits einen Anteil von fast 8% an allen verkauften Fahrrädern aus. Bis zum Jahr 2018 geht der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) von einem steigenden Anteil auf 10 bis 15% und somit einer verkauften Stückzahl im Jahr von ca. 400.000 bis 600.000 aus (vgl. Webseite ZIV).

Zusätzliche Anforderungen an eine neue Infrastruktur in den Städten sind ebenso die Folge wie neue Zielgruppen, die für den Besuch in der Innenstadt gewonnen werden können. Ladestationen, sichere Abstellmöglichkeiten sowie gute (und schnelle) Wegeverbindungen zur und innerhalb der Innenstadt müssen geschaffen werden. Gerade im Bereich der E-Bikes sind Kooperationen mit Gastronomie und Einzelhandel anzustreben, um geschützte Ladestationen bereitzustellen und so den Besuch der Innenstadt mit dem E-Bike attraktiv zu machen.

Weitere Entwicklungen im Fahrradbereich wie z.B. das immer weiter sich ausdifferenzierende Angebot an Fahrradtypen (Lastenfahrräder, Falträder, Rikschas usw.) zeigen zudem, dass das Fahrrad immer mehr zum Lifestyle-Produkt wird nach dem Motto „Fahrräder für jeden Bedarf und jeden

Geschmack“. Es ist folglich von einer steigenden Bedeutung des Fahrrades auszugehen, das einen wichtigen Teil der urbanen Mobilität der Zukunft bilden wird.



Abb. 61: Pedelec

Weitere Trends und technische Entwicklungen

Die Individualisierung der Lebensstile und eine stetig steigende flexible Lebensweise der Bevölkerung beeinflusst den Verkehr in den Städten zusätzlich, da der Alltag immer aktiver, flexibler und mobiler gestaltet wird. Individuelle Verkehrsmittel werden mehr begünstigt. Intermodale und flexible Systeme gewinnen in diesem Zusammenhang an Bedeutung. Die Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrssysteme muss möglich sein. Mobilitätsverbände, in denen sowohl eine räumliche als auch eine organisatorische Verknüpfung zwischen Fußgängerverkehr, Fahrrad, Bus und Bahn, Car-Sharing und anderen Systemen erfolgt, können in Konkurrenz zum Auto treten und einen wichtigen Beitrag für die Aufenthaltsqualität in den Städten leisten.

Bis 2020 sollen 1 Mio. Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen fahren - das erklärte Ziel der Bundesregierung (vgl. Webseite Bundesregierung). Sollte das erklärte Ziel erreicht oder sogar überschritten werden, sehen sich die Städte vor der Herausforderung, die notwendige Infrastruktur mit ausreichenden Ladestationen zu schaffen. Nur so bleibt die Stadt weiterhin auch für diese Zielgruppe attraktiv und konkurrenzfähig.

Das eigene Auto wird zukünftig immer teurer. Bereits seit mehreren Jahren steigen die Kfz-Kosten schneller als die allgemeinen Lebenshaltungskosten. Vor dem Hintergrund aktueller Diskussionen (z.B. Einführung von Straßenbenutzungsgebühren) ist auch in Zukunft nicht von einem gegenläufigen Trend auszugehen.

Schon heute zeigt sich durch die Ausbreitung von Car-Sharing-Systemen, dass das eigene Auto als Statussymbol in einigen, vor allem jüngeren Bevölkerungsgruppen an Bedeutung verliert. So hat sich die Zahl der Teilnehmer in 2012 auf 220.000 Fahrberechtigten erhöht (+16% gegenüber 2011), die Zahl der Fahrzeuge auf 5.600 (+12%) und die Zahl der Stationen auf 2.700 (+13%). Dabei ist das Angebot nicht mehr nur auf Großstädte beschränkt, sondern es tauchen auch vermehrt Car-Sharing-Anbieter in kleineren Städten oder Gemeinden sowie im ländlichen Raum auf (vgl. Webseite Bundesverband CarSharing e.V.).

Auch privates Car-Sharing, bei dem das eigene Auto verliehen wird, gewinnt dank Online-Portalen wie z.B. www.tamyca.de zunehmend an Bedeutung.

Neben den „offiziellen“ Car-Sharing-Angeboten nimmt auch die Bedeutung des interfamiliären Car-Sharing zu. Das Nutzernetz umfasst hierbei neben den „klassischen“ Familienmitgliedern (Eltern, Kinder) auch Geschwister, Freunde und temporäre Erziehungspersonen wie z.B. Tagesmutter (vgl. Winterhoff et al. 2009).

Eine immer größere Verbreitung erfährt in den letzten Jahren auch das Prinzip der Stellplatzvermietung (z.B. www.parkatmyhouse.com), um eine effiziente Nutzung bestehender Stellplätze zu erreichen und die großflächige Ausweitung von neuem Parkraum zu reduzieren. Der eigene Parkplatz zuhause oder die Parkplätze von Büros o.Ä. werden dabei gegen ein Entgelt an andere Autofahrer vermietet. Besonders in Ballungsgebieten, in denen Parkraum knapp ist, jedoch eine hohe Nachfrage besteht, bieten immer mehr Menschen



Abb. 62: Reservierte Stellplätze für Fahrzeuge von CAR2GO in der Innenstadt in Ulm

ihren Parkplatz für eine bestimmte Zeit „zur Untermiete“ an. Im Gegensatz zu Deutschland ist das Prinzip in anderen Ländern wie z.B. Großbritannien schon weit verbreitet.

Bestehende Apps für Smartphones können schon die besten Verbindungen im ÖPNV heraussuchen oder im Bereich des Car-Sharing anzeigen, wo Fahrzeuge verfügbar sind. Zukünftig könnte der Trend der Apps auch für ein System der Mobilitätsverbünde genutzt werden. Eine App, die über bestehende Ladestationen, deren Status und den kürzesten Weg dorthin informiert, ist eine weitere Möglichkeit, die neuen Verkehrssysteme attraktiver zu machen und die Infrastruktur in der Stadt zu bewerben.

Ein Pilotprojekt in Ulm und Aachen mit dem Namen „carzgether - ‚Mitfahren 2.o‘“ hat gezeigt, dass das Mitfahren bei anderen auch auf Kurzstrecken, spontan und von unterwegs aus funktioniert und damit für die Stadt interessant ist. Von den Kunden wurde insbesondere die Verknüpfung von carzgether mit anderen Mobilitätsanbietern wie carzgo und dem Aachener Verkehrsverbund geschätzt (vgl. Webseite Daimler). Ist keine Mitfahrgelegenheit verfügbar, wird der Weg mit Bus und Bahn angezeigt.

Die Darstellung einiger Entwicklungen und Trends hat gezeigt, dass das Verkehrsgeschehen in Paderborn auch in Zukunft von einem ständigen Wandel geprägt sein wird. In Zusammenspiel mit anderen, speziell städtebaulichen Veränderungen und Planungen wie beispielsweise die Umgestaltung der Königsplätze (vgl. AKTUELLE PLANUNGEN)

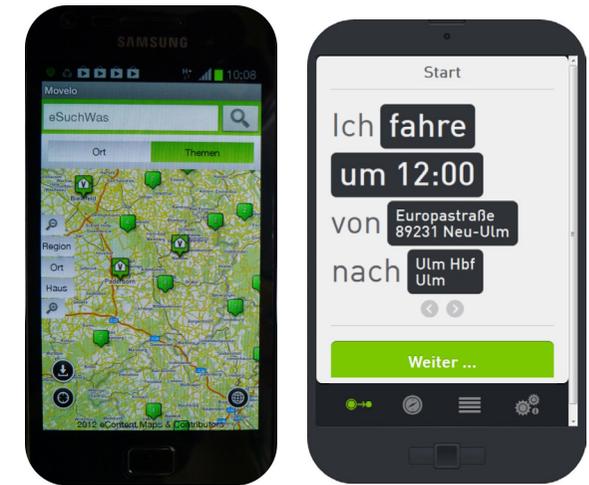
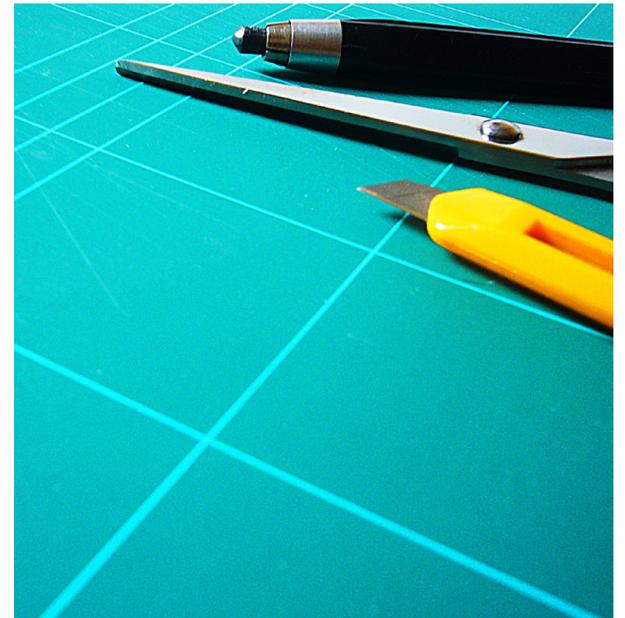


Abb. 63: Rechts: „Movel“ App für die Routenplanung mit dem Elektrofahrzeug
Links: „Moovel“ App für das kurzfristige Planen von Mitfahrgelegenheiten

ergeben sich daraus immerwährend neue Herausforderungen aber auch Chancen. Die Innenstadt wird dabei auch zukünftig der Ort sein, an dem sich diese Prozesse konzentrieren und überlagern; insofern wird ihr auch zukünftig die Funktion als Visitenkarte bzw. Aushängeschild der Stadt zukommen.

Hierbei kommen insbesondere auch die im Zuge des Integrierten Handlungskonzeptes aufgestellten Maßnahmen, die mittels Ansätzen zur Nachverdichtung und Aufwertung auf die Stärkung und Aktivierung des Stadtzentrums abzielen, zum Tragen. Das vorliegende Innenstadtkonzept ist insofern offen und flexibel für sich verändernde Rahmenbedingungen gestaltet.

MASSNAHMEN- VORSCHLÄGE



Ausgehend von den Ergebnissen der Bestandsanalyse, den aufgestellten Leitlinien und Zielen sowie den zukünftigen Herausforderungen sind im folgenden Kapitel die Maßnahmenvorschläge aufgeführt (eine detaillierte Zusammenstellung aller Maßnahmenvorschläge findet sich auch im Anhang).

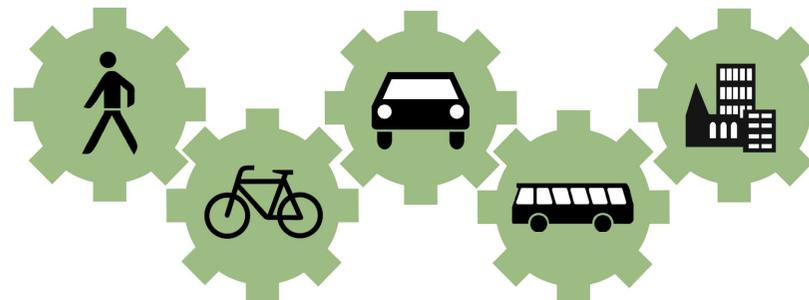
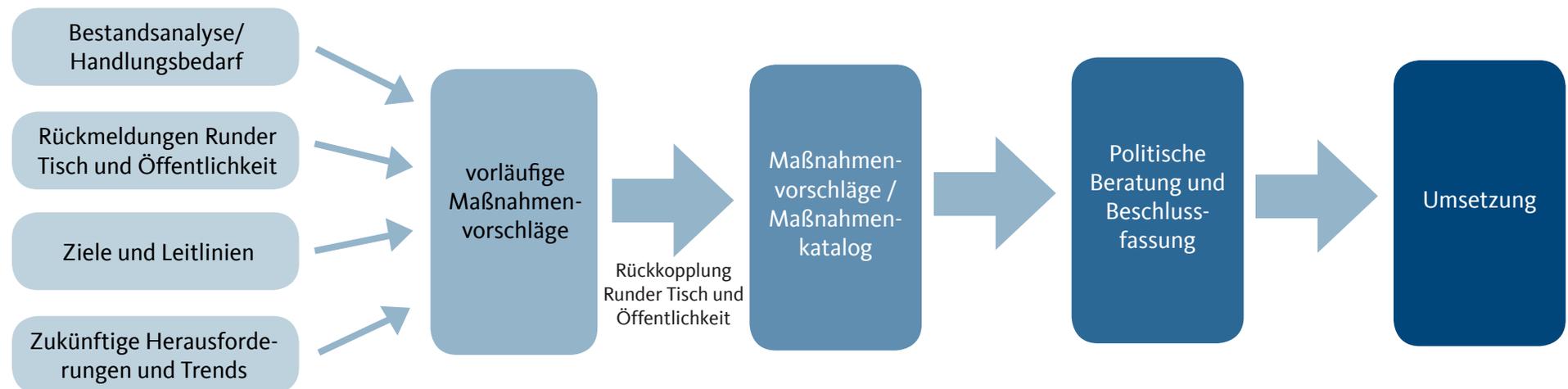
Es ist darauf hinzuweisen, dass die Maßnahmen jeweils nicht isoliert sondern im Gesamtzusammenhang bzw. im Sinne einer integrierten Sicht-

weise entwickelt wurden. Da Maßnahmenvorschläge eines Themenbereichs oftmals durch Wechselwirkungen, Abhängigkeiten und Verknüpfungen auch Auswirkungen auf andere Maßnahmenbereiche haben, war bei der Entwicklung und Zusammenstellung der Maßnahmenvorschläge eine solche Vorgehensweise unverzichtbar.

Ebenfalls wurden die (vorläufig) entwickelten Maßnahmenvorschläge mit dem Runden Tisch sowie der Öffentlichkeit rückgekoppelt (vgl. VOR-

GEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSBAUSTEINE). Dadurch konnte der Maßnahmenkatalog optimiert und ergänzt werden.

Der Maßnahmenteil ist nach den einzelnen Verkehrsmitteln bzw. -arten unterteilt (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV, Kfz-Verkehr, ruhender Verkehr, Wirtschaftsverkehr). Anschließend werden die übergreifenden Themen wie Straßenraumgestaltung und Mobilitätsmanagement behandelt.



FUSSVERKEHR

Das Zufußgehen ist die natürlichste Fortbewegungsart. Da zudem jeder Weg – egal mit welchem Verkehrsmittel (z.B. Pkw, Bus) – zunächst zu Fuß beginnt und schließlich zu Fuß endet, spielt der Fußverkehr auch als „Basis“-Verkehrsmittel eine besondere Rolle. Insbesondere im Nahbereich, der bis ca. 1 km bzw. ca. 15 Minuten Unterwegszeit reicht und damit dem Durchmesser des Inneren Rings entspricht, nimmt der Fußverkehr



Abb. 64: Sitzwürfel, Dresden



Abb. 65: Spieltreppe, Frankfurt

eine dominierende Stellung ein. Hier gilt es, die guten Rahmenbedingungen der Paderborner Innenstadt weiter zu stärken und optimale Voraussetzungen zur (aktiven) Förderung des Zufußgehens zu schaffen.

Sitz- und Spielrouten (F₁)

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum sollten Sitz- und Spielrouten eingerichtet werden, die für die Bevölkerung Orte zum Ausruhen und Verweilen, aber auch zum Bewegen und Probieren „auf dem Weg“ schaffen. Kinder können sich auf diese Weise durch ihre Stadt „hindurchspielen“; bei mobilitätseingeschränkten oder älteren Personen können so die Aktionsradien maßgeblich vergrößert werden.

Als Elemente auf diesen Routen sollten neben der klassischen Sitzbank auch multifunktionale oder künstlerisch gestaltete Spiel- und Sitzgelegenheiten zum Einsatz kommen; bei der Auswahl der Elemente sollte die Nutzung durch mehrere Altersklassen im Vordergrund stehen.

Die Einrichtung der Sitz- und Spielrouten bietet sich vor allem in publikumsintensiveren Bereichen mit Geschäftsbesatz (Fußgängerzone, Kamp) und auf wichtigen Wegeverbindungen innerhalb der Innenstadt (z.B. Parkplatz Paderhalle Richtung Fußgängerzone) an.

Fußgängerfreundliche Gestaltung von Knoten (F₂, F₅)

An den Kreuzungen des Inneren Rings sollten im

Rahmen einer Umprogrammierung bzw. Anpassung der Lichtsignalprogramme automatische Grünzeiten für Fußgänger eingerichtet werden; diese Abkehr von den bisherigen Anforderungsampeln ist auch von Seiten der Bevölkerung mehr-



Abb. 66: dynamische Restrotanzeiger

fach gefordert worden. Lediglich an den Fußgängerampeln (Busdorfwall, Le-Mans-Wall) sollte die bisherige Regelung aufgrund der geringeren Fußgängerfrequenz beibehalten werden.

Im Zuge dieser Anpassungen der Ampeln ist auch die Einrichtung von gleichen Freigabezeiten für Furten (Vermeidung von Missverständnissen; Verbesserung der Verkehrssicherheit) sowie von „komfortableren und nutzerfreundlicheren“ Freigabezeiten insbesondere vor dem Hintergrund der Auswirkungen des demographischen Wandels zu prüfen. Puffer in der Lichtsignalsteuerung

sollten generell zur Verbesserung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Zur Senkung der Rotlichtverstöße und zur Steigerung der „Frustrationstoleranz“ bei Fußgängern ist die Installation einer Restrotanzeige (dynamische Restdaueranzeige der verbleibenden Warte- bzw. Grünzeit) an lichtsignalgeregelten Kreuzungen sinnvoll. Aufgrund der starken Fußgängerfrequenzen bietet sich insbesondere das Westerntor für eine solche Installation an.¹¹

Am Westerntor sollten die Bedingungen für die Fußgänger maßgeblich verbessert werden, um den Bedürfnissen des hohen Fußverkehrsaufkommens gerecht zu werden. Neben der Verbreiterung der Mittelinseln für wartende Fußgänger wäre bei der westlichen Knotenzufahrt die Ergänzung der fehlenden Fußgängerfurt ein wesentlicher Ansatzpunkt.

Im Bereich Rosenstraße / Liboriberg ist die Konfliktsituation zwischen Radfahrern auf dem Zweirichtungsradweg und querenden Fußgängern zu entschärfen. Neben dem Freihalten der Sichtfelder (Rückschnitt der Bepflanzung, ggf. Abbau oder Umsetzung von baulichen Elementen) sollte auf dem Zweirichtungsradweg das Verkehrszeichen „Gefahrenstelle“ als Markierung aufgetra-

¹¹ Es gibt auch weitere interessante Ansätze, um Wartezeiten angenehmer zu gestalten. So haben zwei Studenten der Hochschule für Angewandte Wissenschaft und Kunst in Hildesheim das Projekt „Street pong“ entwickelt. Dabei stehen sich zwei Fußgänger auf beiden Straßenseiten gegenüber und überbrücken die Rot- bzw. Wartezeit mit einer Partie des Spiels Pong; die Steuerung erfolgt mittels eines Touchscreens, der im Bereich des bestehenden Anforderungstasters installiert ist.

¹² Bei Streetprint handelt es sich um ein spezielles Asphaltgestaltungsverfahren, bei dem eine normale Asphaltdecke aufgebracht und anschließend mittels einer Schablone gemustert bzw. geprägt wird. Es entsteht somit eine Fugenoptik (Imitierung von Pflaster und Plattenbelägen, „Scheinfugen“) ohne die klassischen Nachteile wie Entsandung der Fugen und Graswuchs.

gen werden.

Auf der Südseite der Kreuzung Penzlinger Straße / Benhauser Straße sollte eine Furt geschaffen werden, um die bisherigen Umwege und unerlaubten Querungen der Straße zu minimieren; die Handlungsnotwendigkeit ergibt sich hier insbesondere durch die angrenzenden Schulen und die dadurch hohe Frequentierung der Kreuzung durch Radfahrer und Fußgänger. Die zusätzliche Furt steht auch in Zusammenhang mit der Verbesserung der Radverkehrsführung in diesem Bereich (vgl. auch MASSNAHMENVORSCHLÄGE RADVERKEHR – Hauptverkehrsstraßen / Knotenpunkte).

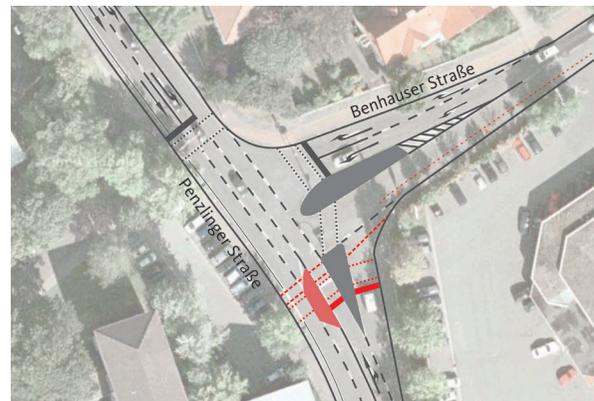


Abb. 67: Kreuzung Penzlinger Straße / Benhauser Straße - Entwurfsskizze

Mittelstreifen Liboriberg (F4)

Durch die Sperrung des Bahnübergangs Rosentor für den Kfz-Verkehr (vgl. MASSNAHMENVORSCHLÄGE KFZ-VERKEHR - Umgestaltung Rosentor) ergeben sich Spielräume in der Gestaltung des Knotenpunkts Innerer Ring/Rosenstraße. Die wegfallenden Abbiegespuren Richtung Süden könnten zur Einrichtung eines multifunktionalen Mittelstreifens genutzt werden. Dieser erleichtert die Querung der Fahrbahn (bereits heute queren viele Fußgänger außerhalb der signalisierten Furt) und kann auch von Kfz-Fahrern als Abbiegespur zu den Parkplätzen Liboriberg genutzt werden. Als Ergänzung werden punktuell gesicherte Querungen in Form von Mittelinseln angeboten. Zur Hervorhebung des Mittelstreifens sind unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten denkbar (farbige Asphaltdeckschicht, Pflasterung, Streetprint¹²).

Barrierefreiheit (F3a, F3b)

Die Bewältigung des Alltags gestaltet sich für Menschen mit Behinderungen (u.a. Blinde, Rollstuhlfahrer) in der Regel schwierig, da ihre individuellen Handicaps sie in der Wahrnehmung ihres Grundbedürfnisses nach Mobilität einschränken.

Der barrierefreien Ausgestaltung des Mobilitätsangebots (Wege, Straßenquerungen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs usw.) kommt daher eine wichtige Bedeutung zu, damit auch diesen Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und eine möglichst

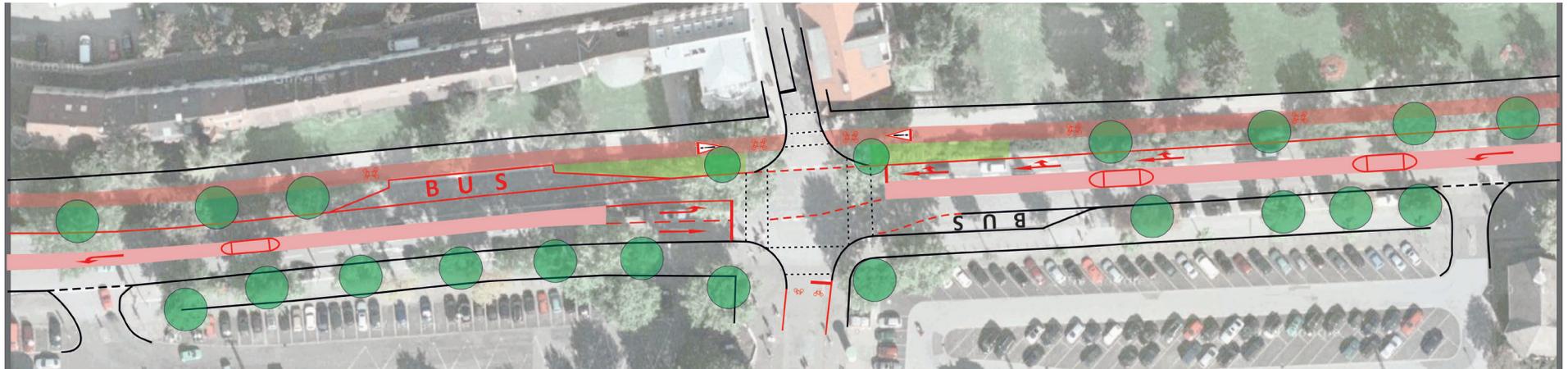


Abb. 68: Mittelstreifen Liboriberg - Entwurfsskizze

selbständige und selbstbestimmte Lebensführung ermöglicht werden. Die Nutzung bestimmter Wegbeziehungen kann durch fehlende barrierefreie Elemente wesentlich erschwert wenn nicht sogar unmöglich gemacht werden.

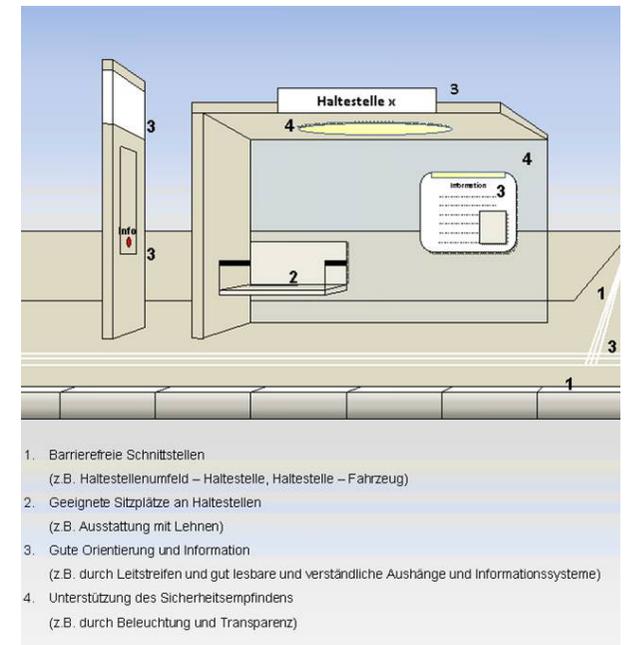
Gerade die Paderborner Innenstadt mit ihrem vielfältigen Angebot an Einrichtungen und Dienstleistungen sowie seiner wichtigen Funktion als Aufenthalts- und Kommunikationsort muss für alle Bevölkerungs- und Altersgruppen zugänglich und nutzbar sein. Eine barrierefreie Gestaltung trägt gleichzeitig dazu bei, die Fußgängerqualitäten für andere nicht oder nur gering mobilitätseingeschränkte Personengruppen zu verbessern.

Hauptansatzpunkte für eine barrierefreie Gestaltung sind insbesondere der Domplatz inklusive der jeweiligen Zugänge sowie die Bahnquerung am Rosentor. Im Rahmen des parallel zum Innenstadtverkehrskonzept laufenden Projekts „Bar-



Abb. 69: Beispiel für eine barrierefreie Querungshilfe, Dortmund

rierefreie Innenstadt Paderborn“ sowie den momentanen Bestrebungen der Stadtverwaltung zur barrierefreien Ausgestaltung der Bahnquerung am Rosentor findet eine vertiefte Auseinandersetzung mit diesem Thema statt.



1. Barrierefreie Schnittstellen
(z.B. Haltestellenumfeld – Haltestelle – Fahrzeug)
2. Geeignete Sitzplätze an Haltestellen
(z.B. Ausstattung mit Lehnen)
3. Gute Orientierung und Information
(z.B. durch Leitschienen und gut lesbare und verständliche Aushänge und Informationssysteme)
4. Unterstützung des Sicherheitsempfindens
(z.B. durch Beleuchtung und Transparenz)

Abb. 70: Beispielhafte Darstellung einer barrierefreien Haltestelle

RADVERKEHR

Das Radfahren ist – neben dem Zufußgehen – ebenfalls eine umweltfreundliche, preiswerte und gesunde Fortbewegungsart. Aufgrund des geringen Flächenverbrauchs, der insbesondere im städtischen Umfeld im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln konkurrenzfähigen Geschwindigkeit und der mittlerweile vielfältigen Einsatzmöglichkeiten (z.B. Lastenfahrrad, Pedelec) stellt es eine sinnvolle Alternative zum Kfz dar und kann zur verkehrlichen Entlastung beitragen.

Die Stärke des Verkehrsmittels Fahrrad liegt vor allem im Kurzstreckenbereich (bis zu 5 km, ca. 20 Minuten Wegzeit). Legt man einen solchen Radius um die Paderborner Innenstadt, zeigt sich, dass damit weite Teile der Stadt abgedeckt werden und damit ein enormes Potenzial besteht.

Radrouten in der Innenstadt (R1, R3, R9, R10)

Zur Attraktivierung des Radverkehrs ist die Schaffung einer guten Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr eine wesentliche Voraussetzung. Hier müsste es darum gehen, die bestehende Nord-Süd-Route zu verbessern (komfortablere Befahrbarkeit, ggf. direktere Führung zwischen Pader-/Heierswall und Paderhalle) sowie weitere Radrouten durch die Innenstadt in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung zu schaffen (mittels Beschilderung, Piktogrammen oder baulichen Maßnahmen).

Die Freigabe des Rathausplatzes für den Radverkehr ist hierbei ein zentrales Element und wurde auch im Rahmen des Planungsdialogs mehrfach

von Seiten der Bürgerinnen und Bürgern gefordert. Die Videobeobachtungen haben diesbezüglich gezeigt, dass der Rathausplatz bereits heute trotz Fahrverbot häufig befahren wird und sich die Radfahrer rücksichtsvoll gegenüber Fußgängern verhalten. Neben dem Rathausplatz wird auch die – jedoch nur temporäre (d.h. während der Abend- und Nachtstunden) – Freigabe der Western-/Rosenstraße für den Radverkehr vorgeschlagen.

Hauptverkehrsstraßen / Knotenpunkte (R2, R4)

Der Radverkehr Richtung Innenstadt wird heute sehr unterschiedlich geführt. Zum Teil bestehen straßenbegleitende Radwege; zum Teil bestehen jedoch Netzlücken, so dass der Radverkehr auf

Alternativrouten im Zuge von Erschließungsstraßen oder auf eigenständige Fuß- und Radwegen angewiesen ist. Diese Nebenrouten sind jedoch häufig mit Umwegen verbunden und können gerade von Personen, die nicht täglich mit dem Rad unterwegs sind, schnell übersehen werden.

Die Hauptverkehrsstraßen dienen in erster Linie dem Alltagsverkehr, der eine möglichst schnelle und direkte Zielerreichbarkeit erwartet. Die Alternativ- oder Nebenrouten spielen vor allem für den Freizeitverkehr eine Rolle, der mehr Wert auf attraktive und komfortable Wege Wert legt. Beiden Nutzergruppen gemein ist der Wunsch nach verkehrssicheren, konfliktarmen und eindeutig geregelten Verkehrsführungen.

Die durchgehende Ausstattung aller auf den Inneren Ring zulaufenden Hauptverkehrsstraßen

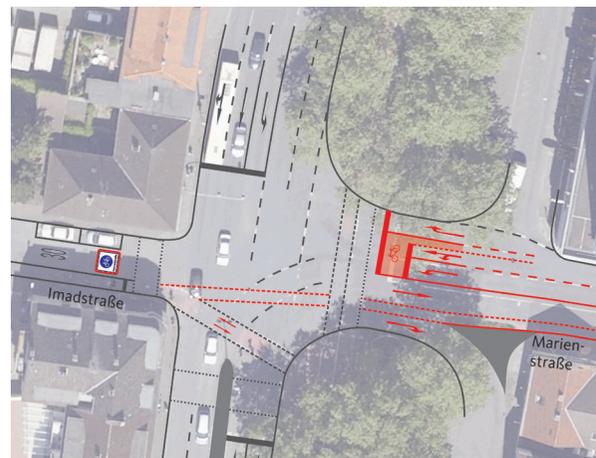


Abb. 71: Verbesserung der Radverkehrsführung Marienstraße / Friedrichstraße - Entwurfsskizze



Abb. 72: Beidseitiger Schutzstreifen auf Hauptverkehrsstraßen

mit Radinfrastruktur ist somit ein wichtiger Ansatzpunkt zur Schaffung eines attraktiven und sicheren Wegenetzes. Je nach Situation und verfügbarem Raum sind unterschiedliche Maßnahmen und Ansätze erforderlich bzw. möglich¹³. Klare und möglichst einheitliche Regelungen spielen hierbei für die Praxistauglichkeit eine wesentliche Rolle und wurden auch im Rahmen der Langen Tische von der Bevölkerung thematisiert.

Am Inneren Ring könnte sich aufgrund der vorgeschlagenen Umgestaltungsmaßnahmen im Bereich Liboriberg / Le-Mans-Wall (Umgestaltung Knoten Rosenstraße/Le-Mans-Wall, Einrichtung eines multifunktionalen Mittelstreifens) auch ein Optimierungspotenzial für den Zweirichtungsradweg ergeben (geringfügige Verbreiterung).

Neben den Strecken selbst sind auch die Kreuzungen insbesondere des Inneren Rings von hoher Bedeutung. Hier sollten fahrradfreundliche Bedingungen geschaffen werden (z.B. Haltegriffe an Ampelmasten, Abbau der Anforderungstaster, Erstellung eines vorgezogenen Aufstellbereichs in den Knotenpunktzufahrten).

An der Kreuzung Penzlinger Straße / Benhauser Straße sollte die auf der Südseite fehlende Furt ergänzt werden. Diese Maßnahme würde in Zusammenhang mit der vorgeschlagenen Radverkehrsführung auf der Benhauser Straße stehen; so sollte der Radverkehr in Fahrtrichtung Osten zukünftig nicht mehr auf dem nördlichen Gehweg in Form eines Zweirichtungsradweges sondern mittels Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt werden.

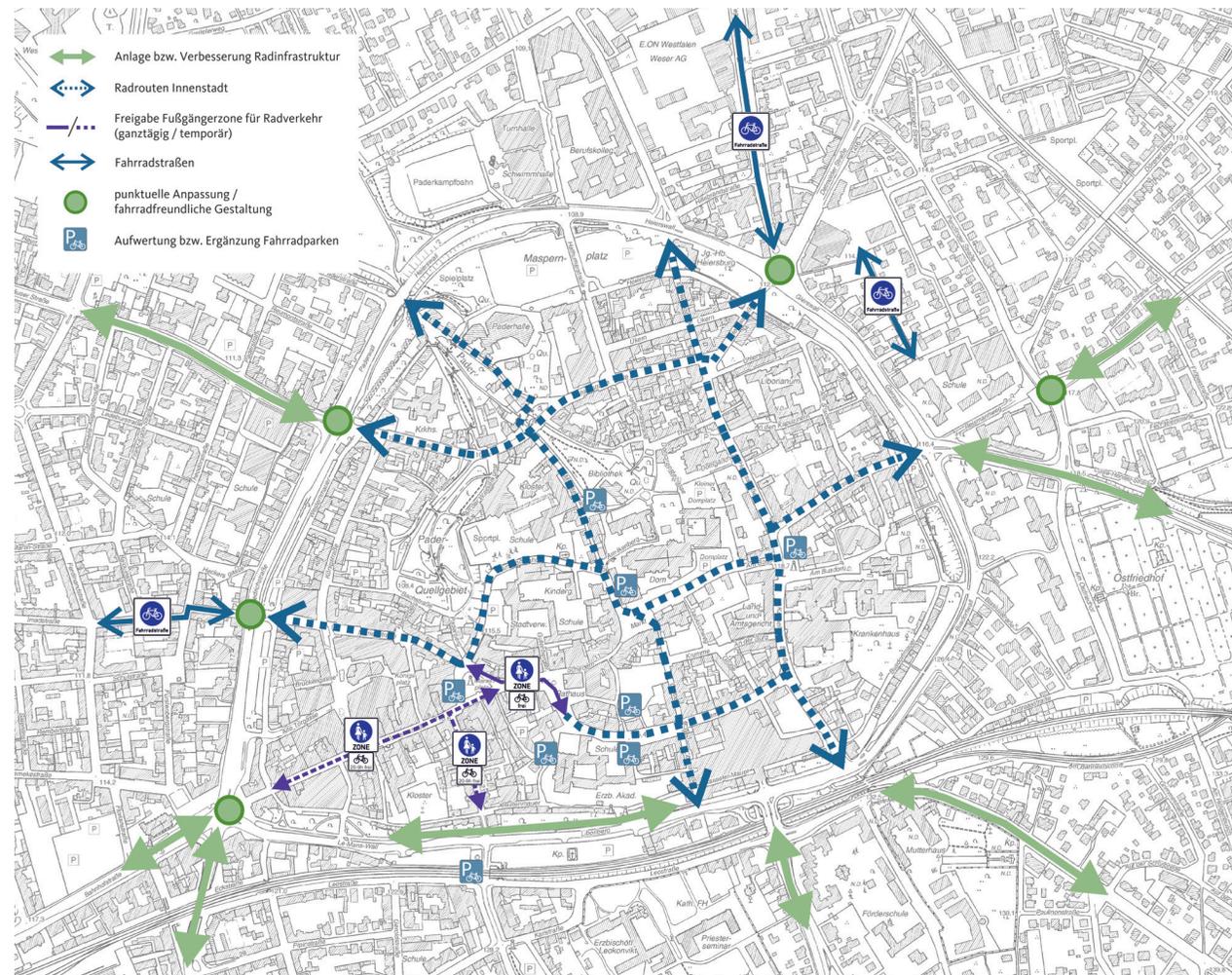


Abb. 73: Radverkehr - Konzept

¹³ Grundsätzlich ist die Anlage eines Schutzstreifens empfehlenswert, da hier die Radfahrer von Kfz-Führern besser gesehen werden. Bei beengten Platzverhältnissen und dem Erfordernis einer Zweispurigkeit für den Kfz-Verkehr sind auch alternative Lösungsansätze möglich (z.B. verengte Fahrstreifen + Schutzstreifen oder überbreite Fahrbahn + Schutzstreifen oder Markierung eines Schutzstreifens auf dem rechten Fahrstreifen), die keine nennenswerten Einschränkungen für die Leistungsfähigkeit bedeuten, gleichzeitig aber die Verkehrssicherheit für den Radverkehr erhöhen.

Freigabe von Einbahnstraßen (R5)

Der Großteil der Einbahnstraßen ist bereits für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben, insbesondere innerhalb des Inneren Rings. Dieser Ansatz sollte - nach Prüfung der jeweiligen örtlichen Verhältnisse - in den die Innenstadt umgebenden Quartieren und Straßen weiter fortgesetzt werden (z.B. Leostraße), um die Durchlässigkeit für den Radverkehr zu erhöhen und kurze Wegeverbindungen zu ermöglichen.

Fahrradstraßen (R6)

Fahrradstraßen können maßgeblich zur Radverkehrsförderung (steigende Akzeptanz des Radverkehrs, rücksichtsvolles Miteinander zwischen Kfz-Führern und Radfahrern) beitragen und sind mit vergleichsweise geringem Aufwand umsetz-



Abb. 74: Fahrradstraße in Schloß Neuhaus

bar, da hierfür i.d.R. Beschilderungen und Bodenmarkierungen ausreichen. Sie können insbesondere auf Streckenabschnitten mit bereits hohem Radverkehrsaufkommen oder auf Streckenabschnitten, die zukünftig wichtige Radverkehrsverbindungen bilden sollen, eingerichtet werden. Als Fahrradstraßen bieten sich insbesondere der Tegelweg (zwischen Rolandsweg und Detmolder Straße) und die Theresienstraße als wichtige Wegeverbindung für die radfahrenden Schüler der Gymnasien sowie die Imadstraße (zwischen Friedrich- und Ferdinandstraße) als eine Hauptverbindung aus Westen Richtung Innenstadt an.

Abstellanlagen (R7, R8)

Die Bereitstellung von ausreichenden und qualitativvollen Radabstellanlagen ist neben den o.g.



Abb. 75: Radabstellanlagen am Rosentor

Maßnahmen zur Weeginfrastruktur eine weitere wesentliche Rahmenbedingung zur Attraktivierung des Radverkehrs. Neben der Errichtung zusätzlicher Anlagen wie beispielsweise im Bereich des Neuen Platzes umfasst dieser Maßnahmenbaustein auch die Erweiterung oder Neuordnung bzw. Aufwertung bereits bestehender Anlagen (u.a. Stadtbibliothek, Platz an der Alten Synagoge). In den innenstadtnahen Quartieren bietet sich die Installation von Anlehnbügeln und Fahrradkleingaragen an, um sichere Abstellmöglichkeiten und geordnete Bedingungen (Verhinderung von Behinderungen durch wild abgestellte Fahrräder) zu schaffen.

Leihfahrradsystem (R11)

Mit der Einrichtung eines Leihfahrradsystems kann das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel bzw. als touristisches Verkehrsmittel in Mobilitätsketten integriert werden. Zahlreiche erfolgreiche Beispiele aus anderen Kommunen (z.B. Kassel, Mainz) zeigen, dass dadurch ein hohes Nachfragepotential generiert werden kann. Bei der Umsetzung könnte auf Erfahrungen dieser Kommunen zurückgegriffen werden oder eine Kooperation mit etablierten Anbietern (z.B. DB Rent, Nextbike) erfolgen. Neben der Innenstadt bieten sich Leihstationen vor allem in den innenstadtnahen Quartieren (hohe Bevölkerungsdichte) und Stadtteilzentren (z.B. Schloß Neuhaus, Elsen) sowie an zentralen Zielorten wie beispielsweise Hauptbahnhof, Universität und Brüderkrankenhaus an.

ÖFFENTLICHER VERKEHR

Die Führung des Busverkehrs durch die Paderborner Innenstadt trägt maßgeblich zu ihrer guten Erreichbarkeit bei; dies gilt im Besonderen für Personen, die keine alternativen Mobilitätswerkzeuge nutzen können und auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. Aus gutachterlicher Sicht sollte daher die Befahrung der Innenstadt auch zukünftig gewährleistet werden.



Abb. 76: Bus in der Innenstadt

Verlagerung ZOH

Es bestehen Überlegungen zu einer Verlagerung der zentralen Omnibus-Haltestelle (ZOH) „Zentralstation“ von den Königsplätzen an den Inneren Ring. Das hierzu erstellte Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass eine solche Verlagerung grundsätzlich machbar ist und hierbei städtisches

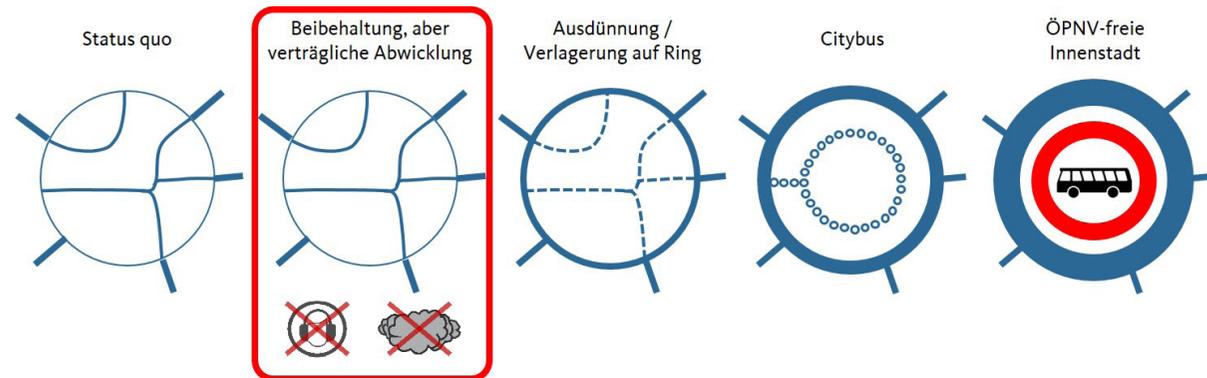


Abb. 77: Grundsätzliche Möglichkeiten zur Führung der Busse in der Innenstadt

und regionales Busliniennetz nahezu unverändert weiterbetrieben werden könnten. Als einzig geeigneter Ort stellt sich der Bereich Westernmauer dar, an dem zwar Parkplätze wegfallen würden, jedoch eine Zusammenlegung der (heutigen) Haltestellen Westerntor und Zentralstation erfolgen könnte (vgl. SHP Ingenieure 2011).

Aus Sicht des Innenstadtverkehrskonzeptes erscheint die Verlagerung an die Westernmauer ebenfalls möglich, da sich nur geringe Einbußen hinsichtlich der Erschließungsqualität ergeben (z.T. geringfügig längere Wege zu den Haltestellen). Sollte der Standort an den Königsplätzen beibehalten werden, ist langfristig – und im Zuge der weiteren Entwicklung des Areals – eine Aufwertung der Zentralstation erforderlich.

Bezüglich der Befahrung der Innenstadt durch den Busverkehr wird im o.g. Gutachten darauf hingewiesen, dass „[...] die Erschließung der Innenstadt durch den ÖPNV auf die eine oder andere Weise erhalten bleiben [sollte]“ und ÖPNV-Nutzer im

Vergleich zum Kfz-Verkehr nicht schlechter gestellt werden sollten (vgl. SHP Ingenieure 2011).

Verträglichere Abwicklung (Ö4, Ö5)

Um die Beeinträchtigungen für die Anwohner zu verringern, sollten jedoch möglichst lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge zum Einsatz kommen. Die Fahrzeugflotte des Padersprinter weist bereits hohe technische Standards auf; hier sollte auch weiterhin das Bestreben bestehen, umweltfreundliche Technologien (insbesondere in der Innenstadt) einzusetzen.

Langfristig ist auch die Verlagerung von einzelnen Linien auf den Inneren Ring denkbar. Hier wäre jedoch im Einzelfall zu prüfen, welche Nutzergruppen davon betroffen wären und welche Auswirkungen auf den Betriebsablauf zu erwarten sind. Demnächst steht die Erstellung des Nahverkehrsplans an, der Aussagen zur Linienführung in der Innenstadt treffen wird.

Andere diskutierte Lösungsansätze wie z.B. die Einführung eines City-Bus-Systems sind aus gutachterlicher Sicht aufgrund der hohen Kosten und der Komforteinbußen für die Fahrgäste durch das erforderliche Umsteigen wenig zweckmäßig.

Shuttlebusse, P+R (Ö₁)

Mit den Shuttle-Bussen und dem P+R-Angebot während des Libori-Festes 2012 hat man bereits sehr gute Erfahrungen gemacht, so dass eine Ausweitung dieses Angebots z.B. bei Veranstaltungen, Events und großem Besucherandrang wie beispielsweise Frühlingsfest und Adventssamstagen empfohlen wird.

Grundsätzlich wäre auch die Optimierung und Weiterentwicklung eines gesamtstädtischen P+R-



Abb. 78: Haltestelle Detmolder Tor

Ansatzes zu prüfen, da dies maßgeblich zur Reduzierung des Individualverkehrs im Bereich der Innenstadt beitragen kann.

Haltestellen (Ö₃)

Eine Aufwertung und möglichst einheitliche Ausstattung der Haltestellen trägt dazu bei, die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel attraktiver zu gestalten bzw. für bestimmte Personengruppen (z.B. mobilitätseingeschränkte Personen) zu ermöglichen¹⁴. Information, Kundenkommunikation und subjektives Wohl-/Sicherheitsgefühl sind hierbei wichtige Aspekte, die die Zugänglichkeit zum ÖPNV maßgeblich beeinflussen. Neben einer barrierefreien Gestaltung spielen daher Merkmale wie Sitzgelegenheiten, elektronische Informationstafeln sowie Wetterschutzeinrichtungen eine Rolle.

¹⁴ Grundsätzlich sind Haltestellen entsprechend der Hierarchisierung auszustatten (Berücksichtigung u.a. der Kriterien Frequentierung und Lage). Ziel sollte jedoch auch die Gewährleistung eines gewissen Mindeststandards sein (z.B. Niveaugleichheit zwischen Fahrzeug und Bussteig).

Handlungsbedarf betrifft vor allem die Haltestellen Rathausplatz, Kamp, Michael- und Heiersstraße sowie Rosentor. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Maßnahmen oftmals mit den Belangen des Denkmalschutzes abzustimmen sind.

Kombiticket (Ö₂)

Kombitickets (Eintrittskarte mit kostenloser Nutzung des ÖPNV) haben sich bereits in vielen Städten bei Kultur- und Sportveranstaltungen, Freizeiteinrichtungen sowie zur Anreise zum Flughafen bewährt. Auch in Paderborn sind bereits bei einigen Sportveranstaltungen solche Kombitickets erhältlich. Hier wäre eine weitere Ausdehnung denkbar; so könnten beispielsweise das Parkticket der peripher gelegenen Parkstandorte oder der vhs-Ausweis in ein Kombiticket-System integriert werden.

KFZ-VERKEHR

Der motorisierte Individualverkehr wird auch in Zukunft ein bedeutender Teil des Verkehrssystems bleiben, gerade in Paderborn als Oberzentrum eines ländlichen Raumes. Es wird folglich darum gehen, die vorhandenen Qualitäten (z.B. gute äußere Erreichbarkeit) zu sichern bzw. zu erhalten. Gleichzeitig gilt es aber auch, die negativen Auswirkungen (z.B. Schleichverkehre) vor allem in einem sensiblen Bereich wie der Innenstadt zu minimieren und die stadträumliche Integration zu verbessern.

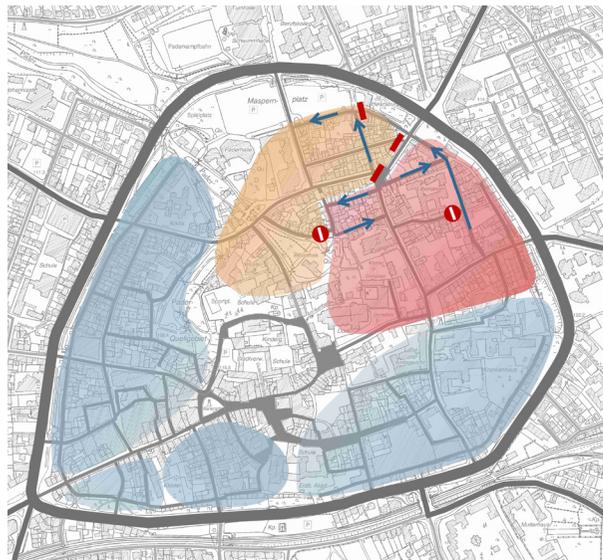


Abb. 79: Weiterentwicklung Schleifensystem

Koordinierung der Ampelsteuerung (K3)

Auf den Haupteinfallssachsen zum Inneren Ring (Bahnhof-, Neuhäuser, Detmolder und Driburger Straße) sollte eine Optimierung in der Koordinierung der Ampeln erfolgen (Abstimmung der Ampeln auf der Achse untereinander und mit den Ampeln des Inneren Rings, Schaffung einer für alle Verkehrsteilnehmer akzeptablen Busbevorrechtigung), um einen angemessenen Verkehrsfluss zu gewährleisten.

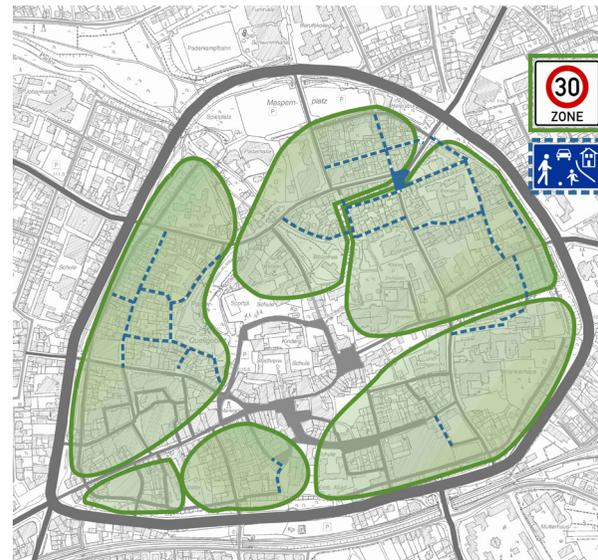


Abb. 80: Vorgeschlagene Geschwindigkeitsregelung für die Innenstadt

Erschließung Innenstadt (K4, K6)

Das bisherige Erschließungssystem mit Schleifenlösungen und Stichstraßen sollte im nordöstlichen Teil der Innenstadt weiterentwickelt werden, um auch in diesem Bereich unerwünschte (Kfz-)Verkehrsbeziehungen zu unterbinden. Als geeignete Variante wird hierbei die Unterbindung der Kfz-Durchfahrten zwischen Ükernviertel und Heiersstraße vorgeschlagen. Eine Variante mit Einbahnstraßenregelungen auf der Giers- und der Heiersstraße wurde auch geprüft; hierbei ergeben sich allerdings gravierende Nachteile in Form von zunehmenden Umwegfahrten und erheblichen Beeinträchtigungen des Busverkehrs¹⁵.

Um unerwünschte Durchfahrten von Pkws und Lieferfahrzeugen zwischen Kamp und Marienplatz wirksam zu unterbinden, wird eine Durchfahrtsperre im Bereich Rathausplatz (z.B. mittels versenkbarem Poller) empfohlen.

Verkehrsberuhigung (K1, K2, K5)

Innerhalb des Inneren Rings gelten momentan unterschiedliche Geschwindigkeitsregelungen (Tempo 50, Tempo 30, verkehrsberuhigte Bereiche), die z.T. in kurzer Sequenz aufeinanderfolgen und oftmals nicht mit der jeweiligen Gestaltung des Straßenraums korrespondieren. Mit der Einrichtung einer flächendeckenden Tempo 30-Zone innerhalb des Inneren Rings könnte hier eine wesentliche Vereinfachung (leicht merkbare Regelung) und ein Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden. In Ergänzung werden

¹⁵ Die Verkehrsbelastungen würden bei Umsetzung der Einbahnstraßenregelungen im Vergleich zu heute etwa gleich bleiben bzw. z.T. sogar ansteigen (Heiersstraße). Ebenfalls entstehen Einrichtungshaltestellen, d.h. die Fahrgäste müssen auf der Rückfahrt an einer anderen Haltestelle als auf der Hinfahrt einsteigen (insbesondere für Gelegenheitsnutzer komplizierte Regelung). Zudem kommt es zu veränderten Linienverläufen mit der Folge von verlängerten Fahrzeiten. Sollte der Busverkehr in Gegenrichtung der Einbahnstraßen freigegeben werden, wäre der bei Einbahnstraßen relevante Vorteil des geringeren Flächenbedarfs hinfällig.

in sensiblen Altstadt- und Wohnbereichen – wie bereits jetzt weitgehend – verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen.

Auf der Penzlinger Straße sollte die Höchstgeschwindigkeit ebenfalls auf 30 km/h begrenzt werden. Diese Notwendigkeit ergibt sich einerseits aus Gründen der Verkehrssicherheit (Schülerverkehre der Gymnasien, enge Fahrbahn durch parkende Fahrzeuge) sowie andererseits aus Gründen des Lärmschutzes (insbesondere während der Nachtstunden).

Umgestaltung Rosentor (K7)

Die langen Schließzeiten am Bahnübergang Rosentor führen zu Wartezeiten, Rückstaus, regelwidrigen und gefährlichen Wendemäovern sowie zugestellten Fußgängerübergängen im Kreuzungsbereich. Zur Entschärfung dieser Situation wird die Sperrung des Bahnübergangs für den Kfz-Verkehr vorgeschlagen. Die Verlagerungseffekte auf die beiden anderen Bahnquerungen (Borchener Straße, Husener Straße) sind aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastungen am Bahnübergang gering; zudem finden Umwegfahrten oftmals bereits heute aufgrund der langen Schließzeiten statt. Durch die Sperrung würden sich zudem Vorteile in der Gestaltung des angrenzenden Kreuzungsbereichs (Vereinfachung des Knotenpunkts, mehr Spielraum in der Signalsteuerung, längere Grünzeiten für Kfz- und/oder Fußverkehr; vgl. auch MASSNAHMENVORSCHLÄGE FUSSVERKEHR – Mittelstreifen Liboriberg) sowie in Hinblick auf eine barrierefreie Ausgestaltung

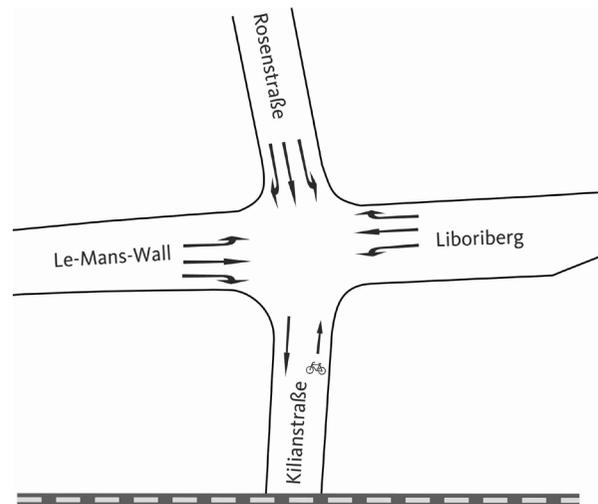


Abb. 81 Fahrbeziehungen am Rosentor - Bestand

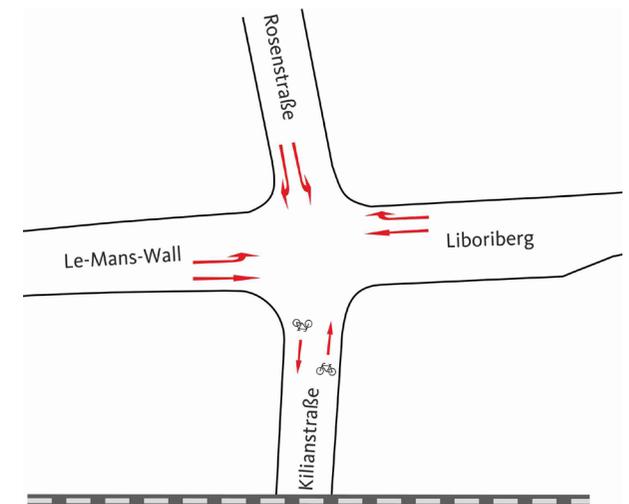


Abb. 82: Fahrbeziehungen am Rosentor - Vorschlag

der Bahnquerung ergeben.

Im Rahmen einer Verwaltungsvorlage liegen mittlerweile mehrere Planungsvarianten vor, die nun vertieft behandelt und ausgearbeitet werden. Darüber hinaus finden bereits laufend Abstimmungsgespräche mit der Bahn statt.

RUHENDER VERKEHR

Bezüglich ruhendem Verkehr müssen Angebot und Nachfrage räumlich in einem adäquaten Verhältnis zueinander stehen, um die Erschließung der Innenstadt nachhaltig zu sichern und keine unnötigen Parksuchverkehre zu erzeugen. Durch die Konzentration entlang des Inneren Rings wird die Innenstadt bestmöglich von störenden Effekten entlastet; gleichzeitig ergeben sich dadurch Potenziale in Bezug auf eine qualitätvolle und nachhaltige Stadtentwicklung, insbesondere in einem räumlich sehr begrenzten Gebiet wie der Innenstadt.

Stellplatzangebot (P1, P2, P3, P7, P8, P9)

Das Stellplatzangebot der Paderborner Innenstadt erfährt in den kommenden Jahren einige Veränderungen, die z.T. bereits im Parkraumbewirtschaftungskonzept des ASP thematisiert werden. So entsprechen die Stellplatzabmessungen einiger Parkplätze (Tiefgarage Königsplätze, Parkplatz Paderhalle, westlicher Teil des Parkplatzes Liboriberg) nicht mehr den aktuellen Bedürfnissen (u.a. zu geringe Stellplatzbreiten, Mängel hinsichtlich Übersichtlichkeit und subjektivem Sicherheitsgefühl). Durch die Anlage von „Komfort“-Stellplätzen (Breite von 2,50m) fallen somit grundsätzlich Kapazitäten weg, gleichzeitig können diese Anpassungen jedoch auch dazu bei-

tragen, dass beispielsweise die heute vergleichsweise moderat ausgelasteten Stellplätze in der Tiefgarage Königsplatz besser nachgefragt werden.

Zur Vermeidung unnötiger Parksuchverkehre und zur Schaffung von neuen stadträumlichen Qualitäten im Kern sollten zudem kleinere, mitten in der Innenstadt gelegene Stellplatzanlagen aufgehoben (Am Abdinghof, Stadtbibliothek) bzw. reduziert werden (Domplatz); perspektivisch wäre auch die Aufgabe der Parkplätze am Landeshospital bzw. an der Ecke Kisau / Am Damm denkbar, um andere städtebauliche Entwicklungen zu ermöglichen.

Neben diesem Wegfall an Stellplätzen sind aber bereits neue Kapazitäten in Planung. So entste-



Abb. 83: Neue Behindertenstellplätze Am Busdorf

hen westlich der Innenstadt am Hauptbahnhof durch den Bau eines Parkhauses insgesamt 300 neue Stellplätze; im Rahmen der Bebauung des Areals an der Florianstraße ergeben sich durch den Bau einer Tiefgarage mindestens 110 zusätzliche Stellplätze. Zudem gibt es private Initiativen, in diesem Bereich weitere öffentliche Stellplätze zu realisieren.

In der östlichen Innenstadt entstehen demgegenüber mit dem Bau der vhs¹⁶ und den Umbauplanungen an den Gymnasien Nachfragesteigerungen und Verdrängungseffekte in den der Innenstadt angrenzenden Quartieren. Zur Lösung dieser Situation wird ein mehrstufiges Vorgehen vorgeschlagen: Zunächst werden durch den Bau eines Parkplatzes an der Driburger Straße (ca. 80 neue Stellplätze) zusätzliche Kapazitäten geschaffen; im Rahmen einer Ausdehnung der Parkraumbewirtschaftung (s. unten) können unerwünschte Verlagerungseffekte verhindert werden. Sollte sich darüber hinaus ein zusätzlicher Bedarf ergeben (der im Rahmen einer erneuten Parkraumerhebung zu ermitteln ist), wäre die Erstellung einer Parkpalette im Bereich des Parkplatzes Paderhalle Ost (ca. 210 Stellplätze) möglich; hier wird jedoch eine gute städtebauliche Einfügung zwingend erforderlich sein.

Neben diesen Bestrebungen der öffentlichen Hand sind auch private Lösungen und Initiativen denkbar, indem beispielsweise bislang unternutzte private Flächen für Quartiersgaragen umgenutzt werden.

Zur Ergänzung des bestehenden Stellplatzange-

¹⁶ Die derzeit vorgesehene Stellplatzkapazität deckt aus gutachterlicher Sicht nur rechnerisch den Bedarf ab. Da eine Tiefgarage bzw. zusätzliche Stellplätze aus technischen und gestalterischen Gründen nicht möglich sind, sollte am Standort selbst auf die Anlage von Stellplätzen verzichtet werden (Ausnahme: Behindertenstellplätze). Ein begrenztes Stellplatzangebot führt zu unerwünschten Parksuchverkehren in den umliegenden Straßen.

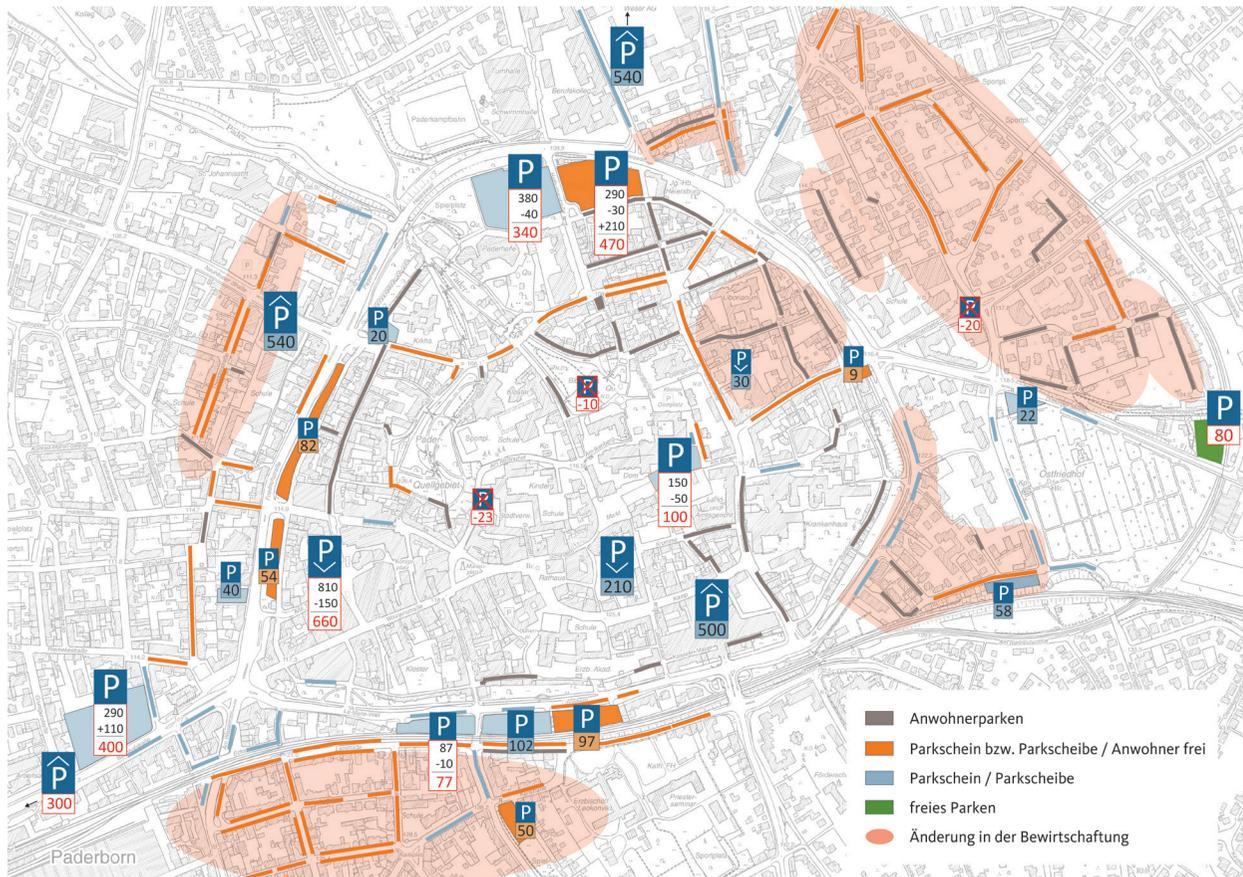


Abb. 84: Parken - Vorschläge zu Parkraumbewirtschaftung und Kapazitätsanpassungen

bots für Menschen mit Behinderung sollten am Busdorf (Platz vor der Busdorfkirche) und am Bahnhof Kasseler Tor zusätzliche Behindertenstellplätze eingerichtet werden; am Bahnhof Kasseler Tor sollte zusätzlich die Integration eines Taxistellplatzes erfolgen.

Parkraumbewirtschaftung (P4a, P4b, P4c)

Die bisherige Parkraumbewirtschaftung dient dazu, ausreichend Parkraum für Wirtschafts- und Einkaufsverkehre sowie Anwohner der Innenstadt bereit zu stellen, und ist breit akzeptiert. Es wird eine Ausdehnung vor allem in den die Innenstadt umgebenden Quartieren empfohlen,

um die heute zum Teil sehr unterschiedlichen Regelungen stärker zu vereinheitlichen, unerwünschte Parksuchverkehre (nach kostenfreien Stellplätzen) zu verhindern sowie Parkraum für Anwohner und Gewerbetreibende zu sichern. Die detaillierte Umsetzung sollte – wie bereits bisher – in Absprache mit den jeweiligen Anwohnern im Rahmen einer Anliegerbefragung erfolgen.

Innerhalb der Innenstadt sollte die geltende Parkregelung im Bereich der geplanten vhs (Am Stadelhof, An den Kapuzinern, südlicher Teil der Giersmauer; bestehende Parkregelung: Parkschein, frei für Bewohner mit Parkausweis) angepasst werden, da es hier durch den Betrieb der vhs zu Nachfragesteigerungen durch Kursbesucher und vhs-Angestellte kommt. Um für die Anwohner ausreichend Stellplätze vorhalten zu können, sollten die bisher in „Mischregelung“ ausgewiesenen Stellplätze in reine Bewohnerstellplätze (Nutzung durch Parkausweis) umgewandelt werden.

Hinsichtlich der Gebührenhöhe sollte die bisherige Strategie (je zentraler ein Stellplatz desto teurer) weiterverfolgt und optimiert werden. In diesem Zusammenhang wird eine Anhebung des Gebührensatzes u.a. auf dem Domplatz empfohlen.

Stellplatzablösesatzung (P5)

Die Regelungen der heutigen Stellplatzablösesatzung führen zu erschwerten Rahmenbedingungen für potenzielle Investoren und bewirken, dass Einzellösungen umgesetzt werden, mit der Folge



Abb. 85: Beispiel für Wegweisung im Bereich Torgasse

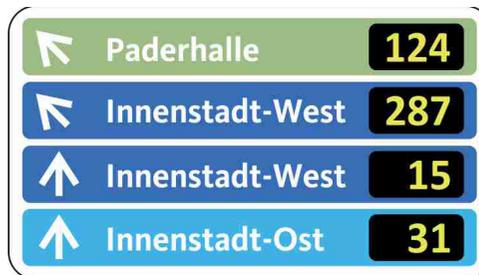


Abb. 86: Beispiel für Wegweisung am Westentor



Abb. 87: Leihfahrradsystem der DB, Berlin

von Kfz-Fahrten in sämtlichen Straßen und Gassen der Innenstadt. Zwar wird bereits eine gute ÖPNV-Erschließung durch eine Reduzierung der notwendigen Stellplatzanzahl in der Innenstadt berücksichtigt, um hier jedoch ganzheitliche und attraktive Lösungen zu schaffen, werden weitere Anpassungen der Stellplatzablösesatzung empfohlen, wie sie z.T. bereits in anderen Städten zum Einsatz kommen. So liegen die geltenden Ablösesummen im Vergleich zu anderen Städten im oberen Bereich und könnten maßvoll reduziert werden. Für Investoren, die im Rahmen ihrer Planung Kfz-reduzierende Maßnahmen vorsehen (z.B. Maßnahmen zur Radverkehrsförderung wie qualitätvolle Abstellanlagen, Umkleidekabinen oder Firmenfahrräder; Jobticket) könnte ein Bonusssystem eingeführt werden. Auch eine stärkere Unterscheidung bzw. „flexible Lösungen“ für unterschiedliche Nutzungen (u.a. Wohnen, kleinteiliger Einzelhandel, großflächiger Einzelhandel) wären möglich.

Parkleitsystem (P10)

Eine Vereinfachung des heutigen Parkleitsystems könnte die Orientierung insbesondere für Ortsunkundige erleichtern. Da Ortskundige aus ihrer Erfahrung i.d.R. Lage und Auslastung der Parkstätten kennen, reicht für Auswärtige grundsätzlich die Information, in welcher Richtung es (freie) Parkplätze gibt.

Um die Kfz-Fahrer zielgerichtet zu ihrem gewünschten Zielort zu lotsen, sollten die heute (für Ortsunkundige) teils unklaren Bezeichnun-

gen „Königsplatz“, „Liboriberg“ sowie „Dom/Paderhalle“ durch einfachere Bezeichnungen wie „Innenstadt-West“, „Innenstadt-Ost“ und „Paderhalle“ ersetzt werden. Die dynamische Systemkomponente (Anzeige der aktuellen Restkapazität mittels Digitalanzeige) sollte beibehalten werden.

Weitere Maßnahmen (P6, Ö2)

Zur besseren Anbindung und Auslastung von peripher gelegenen Parkstandorten (z.B. Parkhaus Rolandsweg, Parkplatz Driburger Straße) an die Innenstadt könnte ein ÖV-Anschluss (z.B. Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle oder Verlagerung einer bestehenden Haltestelle) oder eine Schnittstelle zu einem Leihfahrradsystem (vgl. auch MASSNAHMENVORSCHLÄGE RADVERKEHR – Leihfahrradsystem) geschaffen werden; in diesem Zusammenhang sollten auch die Fußwegeverbindungen aufgewertet werden.

Im Zuge dieser Maßnahme ist auch – in Absprache zwischen Stadt und Padersprinter – die Einführung eines Kombiticket-Systems zu prüfen. Hierbei könnte das Parkticket der peripher gelegenen Parkstandorte (s. oben) gleichzeitig als Ticket zur kostenlosen Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln fungieren. Auch die vhs-Besucher könnten in ein solches System integriert werden (vhs-Ausweis = ÖV-Ticket), um den Parkdruck auf die Innenstadt zu senken; hierbei wäre es auch möglich den vhs-Ausweis gleichzeitig als Parkticket für den Parkplatz Paderhalle zu nutzen (ggf. verringerte Parkgebühr).

STRASSENRAUMGESTALTUNG

Der Gestaltung der Straßen, Wege und Plätze kommt eine entscheidende Bedeutung zu, da sie das Stadtbild prägen. Sie sind Teil des täglichen Lebens und dienen vielfältigen Funktionen (Durchqueren, Verweilen, Kommunizieren). Belebte und attraktiv gestaltete Straßenräume erhöhen die Lebens- und Wohnqualität und wirken sich auch positiv auf die wirtschaftliche Aktivität aus.

Stadteingänge (G2)

Aufgrund ihrer städtebaulich wichtigen Bedeutung und der starken Frequentierung insbesondere durch Fußgänger und Radfahrer sollten an den

Stadteingängen Marien- und Rosenstraße einladendere Eingangssituationen geschaffen werden. Diese bisher stark durch den Kfz-Verkehr geprägten Eingänge sollten zurückgebaut und die Bedingungen für den Rad- und Fußverkehr wesentlich verbessert werden (breitere Gehwege, sichere Radverkehrsführung).

Umgestaltungspotenziale

(G1, G3a, G3b, G4, G6)

Eine vielseitige Nutzung der öffentlichen Räume und ein damit verbundener hochwertiger optischer Eindruck haben maßgeblich Einfluss auf

die Aufenthaltsqualität und die Anziehungskraft der Innenstadt. Folglich muss es darum gehen, öffentliche, bisher oftmals durch den Kfz-Verkehr dominierte Räume zur Nutzung für die Allgemeinheit zurückzugewinnen und insgesamt attraktive, qualitativ gestaltete Straßen und Plätze zu schaffen, die zu Bewegen, Verweilen und Kommunizieren einladen.

Zentrale Elemente hierbei können beispielsweise eine durchgängige Begrünung, die Schaffung von Sitzmöglichkeiten (vgl. auch MASSNAHMENVORSCHLÄGE FUSSVERKEHR – Sitz- und Spielrouten), ein hochwertiges, gleichzeitig robustes Mobiliar sowie eine ausgewogene stadträumliche Gestaltung sein. Ansatzpunkte sind vor allem zentrale Plätze der Innenstadt (u.a. Domplatz, Franz-Stock-Platz/Am Abdinghof, Vorplatz Herz-Jesu-Kirche) sowie für Nahmobilität wichtige Straßenzüge (z.B. Königstraße).

Am Knotenpunkt Heiers-/Giersstraße bzw. am Platz an der Alten Synagoge könnte beispielsweise die bestehende Ampel abgebaut und die Platzfläche neu zониert bzw. stärker in Hinblick eines multifunktionalen Raumes gestaltet werden (z.B. Vermeidung von rein dem Kfz-Verkehr vorbehaltenen Flächen, Schaffung einer Mischverkehrsfläche / ggf. Ausweisung eines Verkehrsberuhigten Bereiches, allgemeine Verbesserung der Quersungssituation für Fußgänger, Stärkung der Fußverkehrsqualitäten durch weitere Maßnahmen wie Neuordnung der Radabstellanlagen, gezielter Einsatz von Stadtmöblierung etc.); hierdurch kann auch eine bessere Verzahnung des Platzes



Abb. 88: Aufwertung des Stadteingangs Rosenstraße - Entwurfsskizze

mit der umgebenden Bebauung und den auf den Platz mündenden Straßen erreicht werden.

An der Ecke Marienstraße / Am Abdinghof könnte die Fußwegebeziehung zwischen Innenstadt und Paderquellgebiet gestärkt werden, indem der dortige Platzbereich aufgepflastert wird.

Die Gestaltung des Ükernplatzes könnte optimiert werden, indem zusätzliche Elemente (z.B. zusätzliche Baumpflanzungen, Sitzmöglichkeiten, Brunnen) die Wahrnehmung als Platz sowie die Nutzbarkeit stärken; ggf. könnte dies in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung z.B. im Rahmen eines öffentlichen Gestaltungsworkshops erfolgen, um eine generelle Akzeptanz für die Umsetzung zu gewinnen sowie Identifikation und Eigeninitiative zu fördern (beispielsweise durch Platzpaten, die u.a. für das Wässern der Bepflanzung und das Melden von Schäden verantwortlich sind).



Abb. 89: Hochwertige Straßenraumgestaltung am Beispiel der Meinwerkstraße



Abb. 90: Multifunktionaler Mittelstreifen, Innenstadt von Ulm

Einheitliche Gestaltungssprache (G5, G7, G8)

Die Gestaltung von Straßenräumen beeinflusst maßgeblich das Geschwindigkeitsniveau sowie die Akzeptanz von Geschwindigkeitsregelungen; es ist daher eine je nach Verkehrsregelung möglichst einheitliche Gestaltung anzustreben. Die bisherigen Ansätze einer qualitativollen und hochwertigen Gestaltung (z.B. Meinwerkstraße, Laurentiusgasse) sollten daher auch die Basis bzw. die Gestaltungsgrundsätze für zukünftige Umgestaltungen bilden. So sollte beispielsweise die Mühlenstraße im Abschnitt zwischen Hathumarstraße und Ükernplatz stärker im Sinne eines verkehrsberuhigten Bereichs gestaltet werden (Mischverkehrsfläche mit Ausweisung von Flächen für den ruhenden Verkehr). Der Straßenzug

Mühlenstraße-Kisau im Abschnitt zwischen den Straßen Am Damm und Auf den Dielen bedarf einer gestalterischen Aufwertung und Neuordnung.

Durch die Kontinuität von bestimmten Gestaltungsgrundsätzen (Querschnitt, Materialien, Ausstattung) kann ein harmonisches und hochwertiges Gesamterscheinungsbild der Innenstadt im Sinne einer „Gestaltruhe“ erreicht werden.

Für das Stadtbild und die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes stellt auch die Beleuchtung einen zentralen Ansatz dar. Neben der Schaffung von Sicherheit (Vermeidung von Angsträumen) und der Möglichkeit zur Inszenierung des Stadtbildes kommt auch dem nachhaltigen Lichtmanagement (Vermeidung von Lichtsmog, Senkung des Energieverbrauchs) zukünftig eine steigende Bedeutung zu. Für den Innenstadtbereich wird daher die Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes empfohlen, das sich intensiv mit den Mängeln und Potenzialen der Straßen, Wege, Plätze und Gebäude auseinandersetzt und klare Vorgaben in Hinblick auf ein „intelligentes“ Beleuchten setzt.

WIRTSCHAFTSVERKEHR

Durch den Hauptgeschäftsbereich sowie weitere bedeutende zentralörtliche Nutzungen wie Kirche, Kultur und Verwaltung ist der Wirtschaftsverkehr in der Innenstadt eine zentrale Größe im Verkehrsgeschehen. Es sind daher effiziente und praktikable Lösungen zur Abwicklung dieser Wirtschaftsverkehre gefragt, die auch von den Betroffenen als bedürfnisgerecht und akzeptabel angesehen werden.

City-Logistik (W3)

Um das Problem der Fahrverkehre in der Fußgängerzone zu beheben, bietet sich innerhalb der Innenstadt die Schaffung einer zentralen Anlaufstelle an (z.B. im Bereich der Zentralstation), die vor allem außerhalb der für die Fußgängerzone geltenden Lieferzeiten als Anlaufpunkt für sämt-

liche KEP-Dienste (Kurier-Express-Paket-Dienste) fungiert. Von dieser Zentralstelle aus könnte der Weitertransport mit weniger störenden bzw. schadstoffarmen Verkehrsmitteln erfolgen (z.B. per E-Lastenfahrrad oder Sackkarre). Eine Konkretisierung dieses Ansatzes erfolgt im Rahmen des Citymanagementkonzeptes.

Ladezonen (W2)

Als weitere Maßnahme und in Ergänzung zum Ansatz ‚City-Logistik‘ wird die Einrichtung von Ladezonen in einem Ring um die Fußgängerzone vorgeschlagen. Die Ladezonen werden speziell gekennzeichnet und mit entsprechenden verkehrsregelnden Zeichen versehen. Durch die gleichmäßige räumliche Verteilung werden flächendeckend kurze Wege zum „Endkunden“ er-

möglicht und die bisherigen Fahrten durch die Fußgängerzone können so „substituiert“ bzw. verhindert werden.

Öffentlichkeitsarbeit (W1)

Im Zuge der Umsetzung der o.g. Maßnahmen ist eine kontinuierliche und umfassende Öffentlichkeitsarbeit erforderlich, um die KEP-Dienste frühzeitig und angemessen in das Citymanagementkonzept einbinden zu können. Arbeitskreise, verstärkte Kontrollen der Lieferzeiten und Informationsmaterialien mit Hinweisen auf die geltenden Lieferzeitregelungen, auf die neu eingerichteten Ladezonen sowie auf das Citymanagementkonzept sind hierbei wichtige Bausteine.



Abb. 91: E-Lastenfahrrad, Dortmund



Abb. 92: Speziell gekennzeichnete Ladezone, Dortmund

Das Herz Regensburgs ist die Altstadt zwischen Domus und Altes Rathaus. Touristen und Einheimische besuchen die Boutiquen der Weltkulturerbe, Geschäfte laden zum Bummeln ein, Cafés zum gemütlichen Verweilen. Die besondere Atmosphäre der Altstadt wird durch das geringe Verkehrsaufkommen möglich gemacht. Wichtig ist es aber auch, die Belange der Altstadtkaufleute zu berücksichtigen. In den Wohnverkehrsstraßen sind Lieferungen den ganzen Tag über möglich. Für die Fußgängerzonen gelten bisher unterschiedliche Lieferzeiten. Das führte zu Unsicherheiten. Daher wurde eine neue, einfache und einheitliche Regelung geschaffen.

Neu: Einheitliche Lieferzeiten für alle Fußgängerzonen

Morgens: 6:00 bis 10:30 Uhr
Abends: 17:30 bis 19:30 Uhr

Maßnahme bei der Neuregelung

- Übersichtliche und leicht zu merkende Zonen (Einzeichnung der hohen Lieferentdichte)
- Verlängerung der Lieferzeiten am Morgen auf einen Zeitpunkt - an dem weniger Fußgänger unterwegs sind - aber aber noch innerhalb der durchschnittlichen Öffnungszeiten liegt
- Mehr zeitliche Flexibilität für die Lieferanten
- Fußgänger haben weiterhin Vorrang

Einheitliche Lieferzeiten für alle Fußgängerzonen. Noch Fragen? Rufen Sie uns an: Städtischer Verkaufsförderungsdezernat. Telefon: 0941 507-3195 oder 0941 507-3196

Neu: Einheitliche Lieferzeiten für alle Fußgängerzonen

STADT REGENSBURG

Herausgeber: Stadt Regensburg, Rathausplatz 1, 93041 Regensburg
Druck: Stadt Regensburg, Hochdruckcenter

Abb. 93: Flyer der Stadt Regensburg zu den Lieferzeitregelungen der Altstadt

MOBILITÄTSMANAGEMENT

Unter Mobilitätsmanagement werden alle nicht-infrastrukturellen bzw. nicht-investiven Maßnahmen verstanden, die auf eine effektive, intelligente und nachhaltige (umwelt- und sozialverträgliche) Mobilität abzielen. Maßnahmen des Mobilitätsmanagements leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Energieeinsparung und zum Klimaschutz; ihre geringe Kostenintensität ist vor allem wegen der enger werdenden finanziellen Spielräume der öffentlichen Hand von Vorteil. Ein weiteres Ziel von Mobilitätsmanagement besteht darin, die gute Erreichbarkeit der Innenstadt besser zu vermarkten.

Einigen Personengruppen (ältere Menschen, Migranten, Personen mit Behinderung) sind z.B. oft die neueren Angebote des Umweltverbundes nicht oder nur unzureichend bekannt. Es gibt insbesondere Informationsbedarf zu Fahrplänen, Kosten, Nutzungsbedingungen etc.. Auch die Sprache kann eine Barriere bei der Nutzung von Verkehrsangeboten darstellen (englische Begriffe, fehlende Nachvollziehbarkeit von Tarifen usw.). Moderne Technik (u.a. Automaten, Fahrpläne im Internet, Kreditkartennutzung) kann abschreckend wirken und zur Nicht-Nutzung des Angebots führen.

Diese Probleme können durch gezielte Ansprache und Kampagnen für bestimmte Zielgruppen behoben und so neue Nutzer gewonnen werden. Die Niedrigschwelligkeit von Angeboten sollte als wesentlicher Bestandteil in das Mobilitätsmanagement einbezogen und durch Fachwissen aus entsprechenden Bereichen unterstützt werden.

Mobilitätsmanagement an öffentlichen Einrichtungen (M₄)

Das erhebliche Klimaschutzpotenzial von Mobilitätsmanagement ist in Modellversuchen bereits nachgewiesen worden. Es kann jedoch nur dann ausgeschöpft werden, wenn es systematisch, breit angelegt und dauerhaft betrieben wird. Als Ansprechpartner für Mobilitätsmanagement bieten sich daher insbesondere öffentliche Einrichtungen wie Stadtverwaltung, Kirche, Schulen und Kindergärten an; nach und nach sollte das Mobilitätsmanagement aber auch auf Betriebe und Unternehmen ausgeweitet werden.

Die Maßnahmen können sehr unterschiedlich sein und umfassen alle Verkehrsmittel sowie begleitende informative Maßnahmen und Aktionen. Im Bereich öffentliche Verkehrsmittel können das beispielsweise Job- oder Schnuppertickets sein. Beim Fuß- und Radverkehr sind Dienstfahrräder sowie Dusch- und Trockenräume mögliche Ansätze. Zur effizienteren Organisation des Pkw-Verkehrs bieten sich Fahrgemeinschaften oder die Nutzung von Car-Sharing für Dienstfahrten an.

Neben sicherheitsrelevanten, ökologischen und gesundheitsfördernden Aspekten geht es vor allem darum, dass man sich mit Alternativen zum Pkw für seine Alltagsmobilität auseinandersetzt und den Umgang mit Verkehren im Sinne einer nachhaltigen Mobilität lernt (sinnvolle Organisation und Optimierung).

Elternhaltstellen (M₁)

Elternhaltstellen sind speziell einzurichtende Halteplätze, die sich in einer gewissen Entfernung (ca. 100 bis 500 m) zur Schule bzw. zum Kindergarten befinden (z.B. am Parkplatz Paderhalle, am Liboriberg) und das momentane allmorgendliche Chaos direkt vor Schulen und Kindergärten eindämmen können. Modellprojekte in verschiedenen Städten (z.B. Aachen, Karlsruhe, Solingen) haben hier bereits gute Effekte gezeigt.

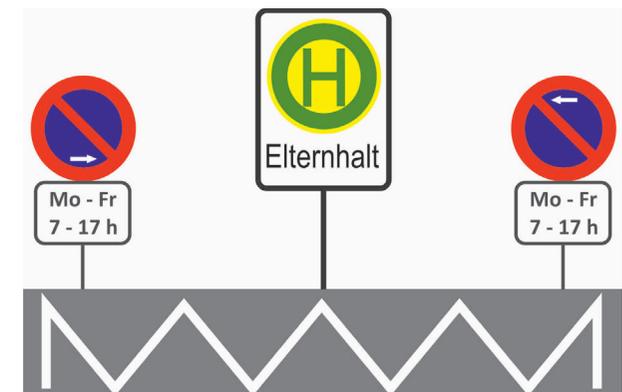


Abb. 94: Prinzip einer Elternhaltstelle

An den Elternhaltstellen können Kinder gefahrlos aus dem Fahrzeug aussteigen und die restliche Wegstrecke sicher zurücklegen; bei Kindergärten und Erst-/Zweitklässlern könnte man die Elternhaltstellen auch mit einem „Walking Bus“ verknüpfen. Neben dem Halte-/Aussteigebereich als solches bietet sich zusätzlich die Aufstellung von Spielelementen im Umfeld der (Eltern-) Haltestelle an zur Überbrückung der Wartezeit auf Schulkameraden.



Abb. 95: Walking Bus, London

Beratungsstelle und Kampagnen (M2, M3, M7)

Bei einer Mobilitätsberatungsstelle bzw. -zentrale werden sämtliche Informationen zu Verkehrsangeboten der Stadt gebündelt. Sie fungiert damit als zentrale Anlaufstelle in allen Fragen rund um das Thema Mobilität, indem dort Bürgerinnen und Bürger mit Informationen und Dienstleistungen zu allen Verkehrsarten und Verkehrsdienstleistungen beraten werden. Die Beratungsstelle sollte zentral gelegen sein, damit sie von allen Interessierten erreicht und wahrgenommen werden kann.

Kampagnen und Aktionstage sind wichtige Hilfsmittel, die Denkanstöße geben, „eine andere Sicht auf die Dinge ermöglichen“ und zu einem Umdenken in Hinblick auf eine effizientere und intelligenter Nutzung der Verkehrsmittel anregen. Aktivitäten wie „Mit dem Rad zur Arbeit“, „Zu Fuß zur Schule“, „autofreier Sonntag“ oder die „Kindermeilenkampagne“ zeigen hierbei in-

teressante Ansätze, die sich in vielen Kommunen bereits etabliert haben; der „Walking Bus“ ist beispielsweise in Paderborn schon ein fester Bestandteil an vielen Schulen.

Des Weiteren zählt auch eine vermehrte Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Fußgängerzone Kamp zu diesem Maßnahmenbaustein. Mittels Veranstaltungen, Aktionen (gezielte Ansprache der Kfz-Fahrer), Presseartikeln und Flyern sollte in regelmäßigen Abständen auf die geltenden Verkehrsregelungen sowie die passenden Verhaltensregeln (u.a. potentielle Gefahren, mögliches Fehlverhalten) hingewiesen werden.



Abb. 96: Aktionstag bzw. Spielfest in einem Frankfurter Innenstadtquartier

Weitere Maßnahmen (M5, M6)

Der Car-Sharing-Markt in Deutschland weist seit einigen Jahren erhebliche Wachstumsraten auf (vgl. ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN). Car-Sharing entwickelt sich somit vom reinen Nischenprodukt zu einem festen Bestandteil der Mobilitätskette. Insgesamt verfügen in Deutschland bereits über 300 Städte und Gemeinden über ein oder mehrere Car-Sharing-Angebote. Die weite Verbreitung des Car-Sharing zeigt, dass nicht nur Großstädte sondern vermehrt auch mittlere und kleinere Städte über eine entsprechende Nachfrage verfügen. So könnte durch eine Etablierung in Paderborn vor allem für Bewohner der Innenstadt eine attraktive Alternative zum eigenen Pkw geschaffen werden. Hierbei ist insbesondere der Effekt zu reflektieren, dass ein Car-Sharing-Fahrzeug i.d.R. etwa 4 bis 8 private Pkws ersetzt und somit einen wesentlichen Einfluss auf den Parkdruck nehmen kann. Neben den kommerziellen Anbietern und Organisationen besteht dabei auch ein erhebliches Potenzial im privaten Car-Sharing.

Als weitere Maßnahme wird eine stärkere Vermarktung der bestehenden Stellplatzanlagen (z.B. Parkhäuser Neuhäuser Tor und Rolandsweg) als Quartiersgaragen empfohlen, damit diese auch für Bewohner der Innenstadt stärker in den Fokus rücken und eine alternative, gut erreichbare Abstellmöglichkeit bieten.

FAZIT



Mit dem vorliegenden integrierten Verkehrskonzept, das als Maßnahme aus dem Integrierten Handlungskonzept hervorgeht, liegt für die Paderborner Innenstadt ein Rahmenkonzept vor, das konkrete Empfehlungen (einschließlich Prioritätensetzung) zu verkehrlichen und straßen- bzw. stadtgestalterischen Maßnahmen beinhaltet. Gleichzeitig werden Best-Practice-Beispiele und erste Entwurfsideen (z.B. zur Radverkehrsführung) aufgezeigt.

Insgesamt können folgende zentrale Aussagen und Schlussfolgerungen festgehalten werden:

Ausgangslage/Rahmenbedingungen

Die Paderborner Innenstadt zeichnet sich durch günstige Rahmenbedingungen aus (u.a. gute Erreichbarkeit mit allen Verkehrsmitteln, kurze Entfernungen, Paderquellgebiet als zentrales und attraktives Naherholungsgebiet), die auch von der Bevölkerung wahrgenommen und geschätzt werden.

Das Innenstadtverkehrskonzept zielt darauf ab, diese guten Voraussetzungen weiter zu stärken und weiter zu entwickeln. Hierbei sollen vor allem Schwerpunkte in Richtung eines ausgeglichenen Verkehrssystems sowie in Hinblick auf ein stärkeres Miteinander im Verkehrsverhalten gesetzt werden.

Koordination

Mit dem Innenstadtverkehrskonzept erfolgt ein ganzheitlicher Ansatz, indem die Vielzahl an be-

stehenden Projekten, Maßnahmen und Ideen gebündelt und in Einklang zu weiteren Lösungsansätzen und Maßnahmenempfehlungen gebracht werden. Im Erarbeitungsprozess waren hierbei unterschiedliche Zeithorizonte, voneinander abweichende Ansprüche und Zielkonflikte zu berücksichtigen, abzuwägen und zu bewerten.

Integrierter Ansatz

Eine deutliche Priorisierung eines einzelnen Verkehrsträgers und somit eine einseitige Ausrichtung des Konzepts wird bewusst vermieden. Das Innenstadtverkehrskonzept umfasst ein auf alle Verkehrsträger abgestimmtes Maßnahmenprogramm. So ist die Beibehaltung der bereits heute guten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw ebenso bedeutend wie die Förderung des Radverkehrs, die Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger oder die Gewährleistung einer nutzerfreundlichen Erreichbarkeit der Innenstadt mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Gleichzeitig werden jedoch für – insbesondere städtebaulich sensible – Bereiche, in denen teils gegensätzliche Interessen bestehen, praktikable Lösungsansätze entwickelt.

Zukünftige Entwicklungen

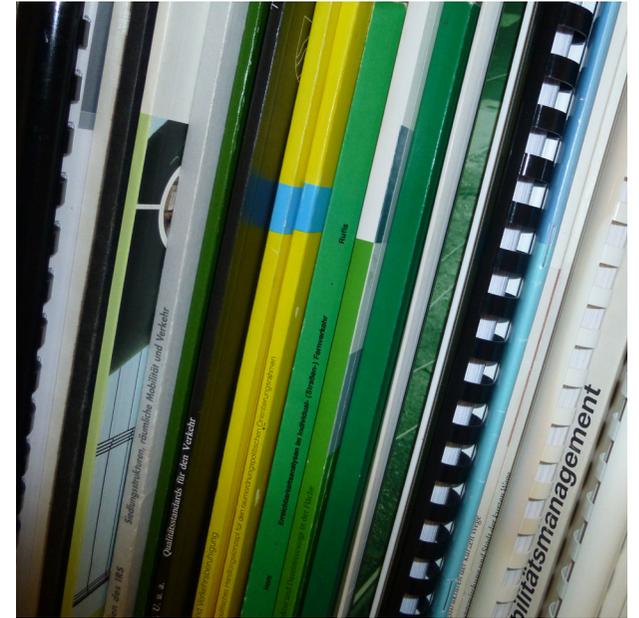
Im Rahmen des Innenstadtverkehrskonzepts werden auch zukünftige Herausforderungen und Trends beleuchtet und die Folgen für die verkehrliche Entwicklung in Paderborn aufgezeigt. Hier-

aus formulieren sich zusätzliche Anforderungen in Bezug auf die Maßnahmenempfehlungen.

Für die kontinuierliche und erfolgreiche Umsetzung des Innenstadtverkehrskonzepts ist eine geordnete Vorgehensweise zu entwickeln. Einige Maßnahmen können direkt angegangen werden und sind mit geringem Aufwand umsetzbar (z.B. Freigabe des Rathausplatzes für den Radverkehr). Bei anderen Maßnahmenempfehlungen müssen die dargestellten Lösungsansätze und Ideen weiter vorbereitet, abgestimmt und konkretisiert werden (z.B. Ladezonen, Gestaltung Stadteingänge); z.T. sind einige Planungen und Prozesse auch schon gestartet (z.B. Citymanagement).

Neben Politik und Verwaltung sind dabei oftmals auch weitere Akteure (z.B. Einzelhandel, Anwohner) in die Planungs- und Umsetzungsprozesse mit einzubeziehen, um den Rahmen sowie die vorgeschlagenen Maßnahmen abzustimmen bzw. zu vertiefen.

ANHANG



QUELLENACHWEIS

ASP (Abfallentsorgungs- & Stadtreinigungsbetrieb Paderborn) - Eigenbetrieb der Stadt Paderborn 2012: Parkraumbewirtschaftung in der Paderborner Innenstadt - Statusbericht 2012. Paderborn

Bezirksregierung Detmold 2011: Luftreinhalteplan für das Gebiet der Stadt Paderborn. Detmold

BMVBS (Hrsg.) 2010: ÖPNV: Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis. BMVBS-Online-Publikation 09/2010

LK Argus GmbH 2011: Aktionsplan zur Lärminderung - Stadt Paderborn. Berlin

SHP Ingenieure 2011: Neustrukturierung des Stadtbusverkehrs im Zusammenhang mit der Verlegung der ZOH. Hannover

Stadt Paderborn 2009: Bevölkerungsprognose Stadt Paderborn, mittlere Variante. Berechnungen Referat 105

Winterhoff, Marc; Kahner, Carsten; Ulrich, Dr. Christopher; Saylor, Philipp; Wenzel, Dr. Eike 2009: Zukunft der Mobilität 2020 – Die Automobilindustrie im Umbruch? Arthur D. Little (Hrsg.)

Webseite Bundesregierung: <http://www.bundesregierung.de/Content/DE/Artikel/2012/10/2012-10-01-spitzengespraech-elektromobilitaet.html>, zugegriffen am 30.01.2013

Webseite Bundesverband CarSharing e.V.: http://www.carsharing.de/images/stories/pdf_dateien/jahresbericht_2011_2012_druckversion.pdf, zugegriffen am 12.2.2013

Webseite Daimler: <https://www.daimler.com/technologie-und-innovation/mobilitaetskonzept/car-2-gether>, zugegriffen am 30.01.2013

Webseite Göttingen a: http://www.goesis.goettingen.de/pdf/020_00.pdf

Webseite Göttingen b: http://www.goesis.goettingen.de/pdf/092_20.pdf

Webseite Moovel: <https://www.moovel.com/demonstrator.html>, zugegriffen am 21.02.2013

Webseite Münster: http://www.muenster.de/stadt/stadtplanung/pdf/Faltblatt_Muenster_im_Spiegel_2012.pdf

Webseite Oldenburg a: http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/40/402/Oldenburg_in_Zahlen.Dezember.2012x.pdf

Webseite Oldenburg b: http://www.oldenburg.de/fileadmin/oldenburg/Benutzer/PDF/41/414/Parkplatz_Uebersicht2.pdf

Webseite Osnabrück a: http://www.osnabrueck.de/images_design/Grafiken_Inhalt_Rathaus_online/Anzahl_der_Parkstaende.pdf

Webseite Osnabrück b: http://www.osnabrueck.de/images_design/Grafiken_Inhalt_Rathaus_online/Amtliche_Einwohnerzahlen_der_Stadt_Osnabrueck_und_der_angrenzenden_Gemeinden.pdf

Webseite Regensburg: http://www.regensburg.de/sixcms/media.php/121/regelung_lieferzeiten_altstadt.pdf, zugegriffen am 2.4.2013

Webseite Paderborn: <http://www.paderborn.de/stadt/stadtportrait/109010100000056020.php>, zugegriffen am 8.1.2013

Webseite Wegweiser Kommune a: <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/prognose/Prognose.action?thema=2&subthema=2&atenvergleich=3&redirect=false&gkz=05774032>, zugegriffen am 8.1.2013

Webseite Wegweiser Kommune b: <http://www.wegweiser-kommune.de/datenprognosen/prognose/Prognose.action?thema=3&subthema=6&atenvergleich=3&redirect=false&gkz=05774032>, zugegriffen am 8.1.2013

Webseite ZIV: http://www.ziv-zweirad.de/public/pk_2012-ziv-praesentation_21-03-2012.pdf, zugegriffen am 12.2.2013

ABBILDUNGSNACHWEIS¹⁷

Titelbild	Stadt Paderborn
VORGEHENSWEISE UND BETEILIGUNGSPROZESS - TITELBILD	Photocase
BESTANDSANALYSE – TITELBILD	Photocase
Abb. 7: Paderborn 11.-12. Jhd.	Stadtarchiv Paderborn
Abb. 8: Paderborn um 1830	Stadtarchiv Paderborn
Abb. 9: Paderborn 1972	Stadtarchiv Paderborn
Abb. 10: Westerntor 1956	Stadtarchiv Paderborn
Abb. 11: Straßenbahn am Detmolder Tor	Stadtarchiv Paderborn
Abb. 12: Westernstraße vor 1962	Stadtarchiv Paderborn
Abb. 13: Westernstraße in 1980er Jahren	Stadtarchiv Paderborn
ZIELE UND LEITLINIEN – TITELBILD	Photocase
ZUKÜNFTIGE HERAUSFORDERUNGEN – TITELBILD	Photocase
Abb. 63 Links: „Moovel“ App für das kurzfristige Planen von Mitfahrgelegenheiten	Webseite Moovel
MASSNAHMENVORSCHLÄGE – TITELBILD	Photocase
Abb. 70: Beispielhafte Darstellung einer barrierefreien Haltestelle	BMVBS 2010
Abb. 93: Flyer der Stadt Regensburg zu den Lieferzeitregelungen der Altstadt	Webseite Regensburg
FAZIT – TITELBILD	Photocase

¹⁷ wenn nicht anders genannt: Planersocietät

ERGEBNISSE PARKRAUMERHEBUNG ÖSTLICHE INNENSTADT

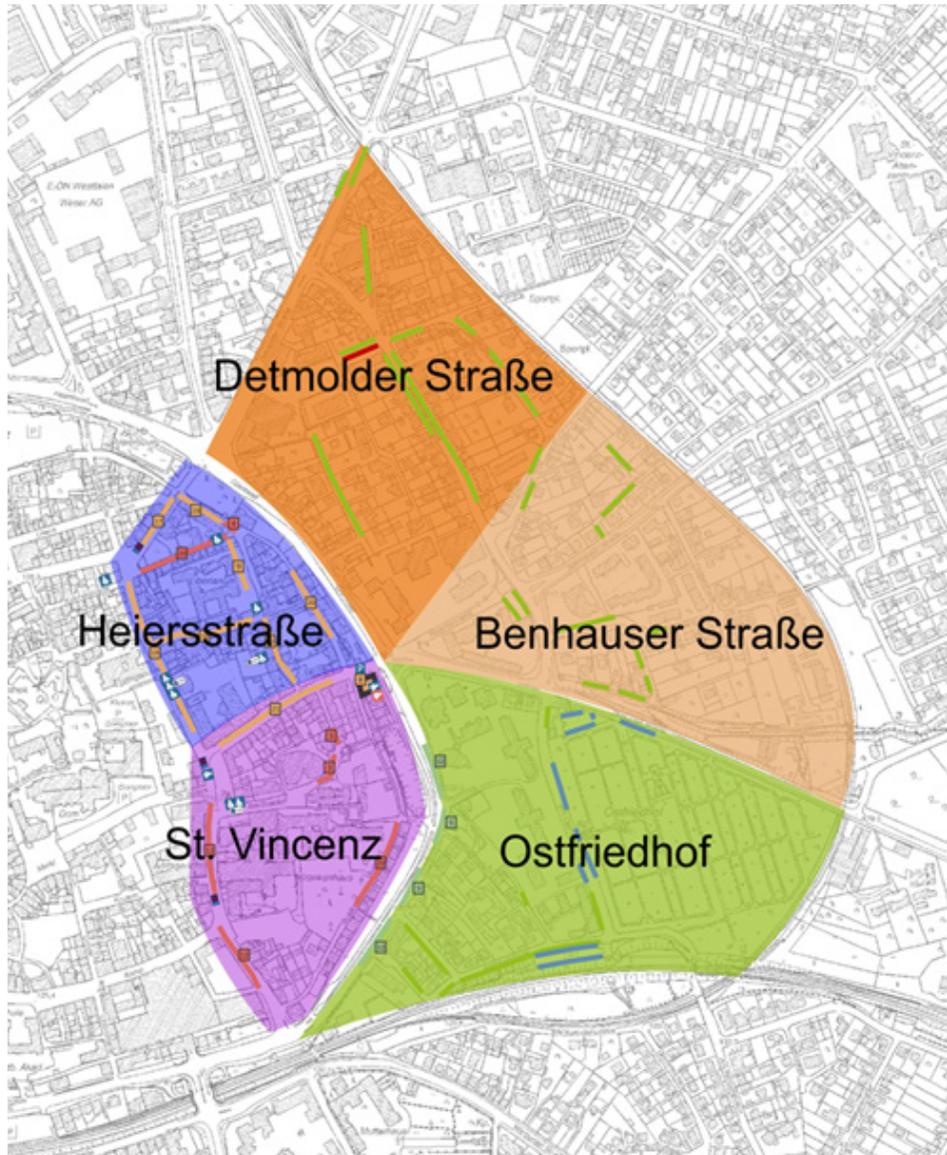


Abb. 97: Untersuchte Parkbezirke

Parkbezirk 01 - Sankt Vincenz

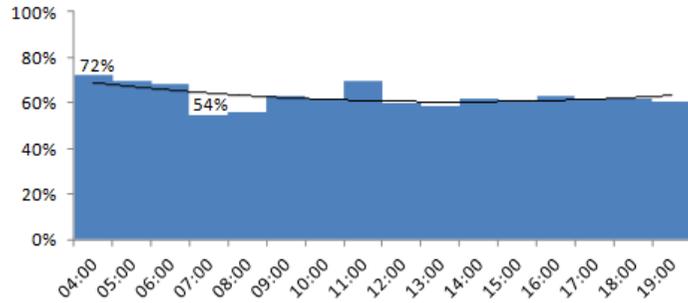


Abb. 98: Tagesauslastung mit Trendlinie

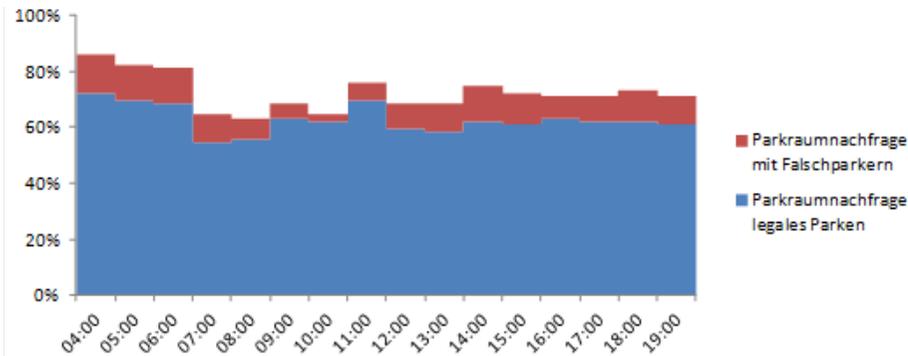


Abb. 99: Tagesauslastung inklusive Falschparker

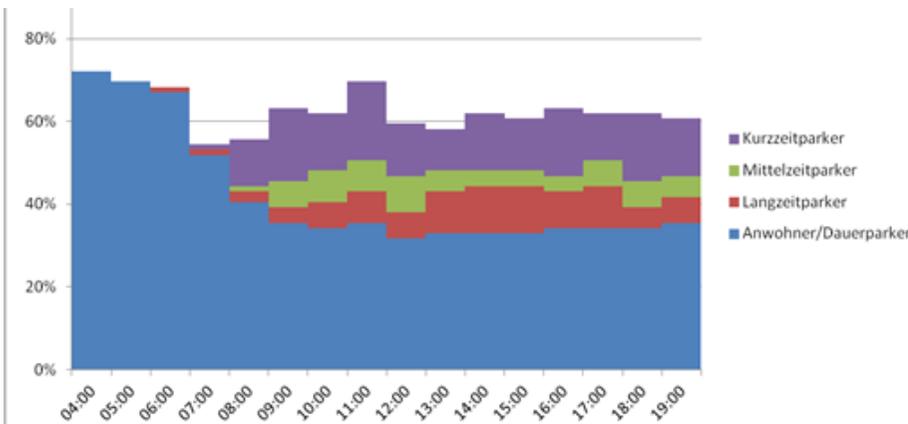


Abb. 100: Tagesauslastung nach Parkverhalten

Parkbezirk 02 - Heiersstraße

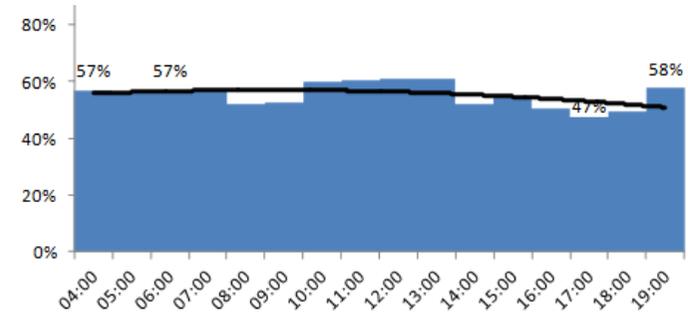


Abb. 101: Tagesauslastung mit Trendlinie

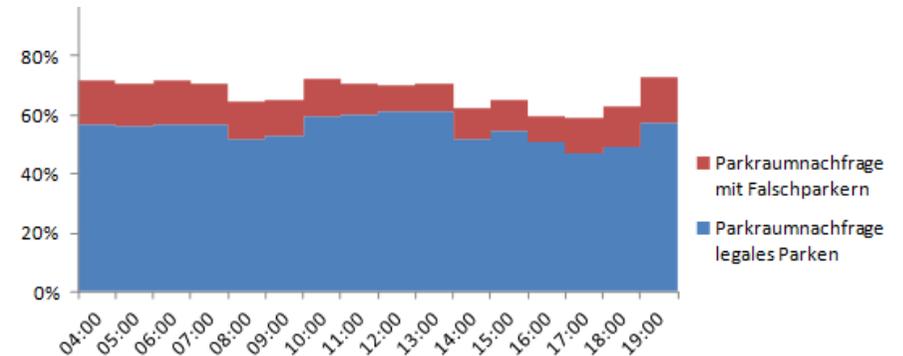


Abb. 102: Tagesauslastung inklusive Falschparker

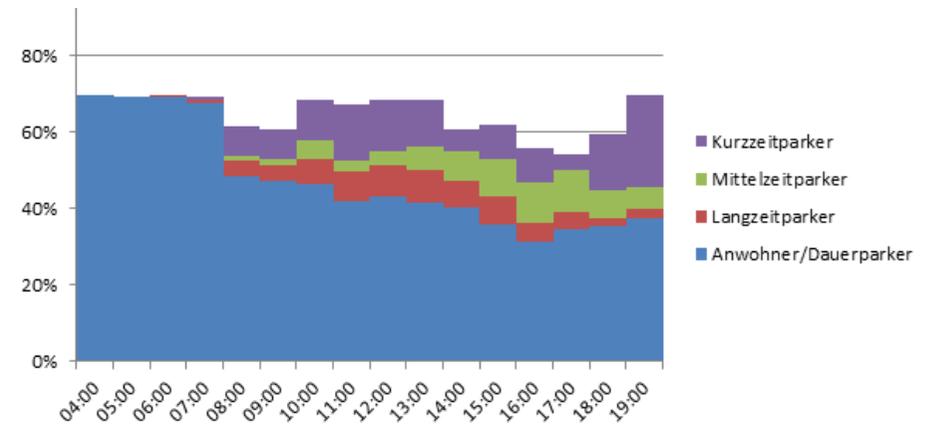


Abb. 103: Tagesauslastung nach Parkverhalten

Parkbezirk 03 - Benhauser Straße

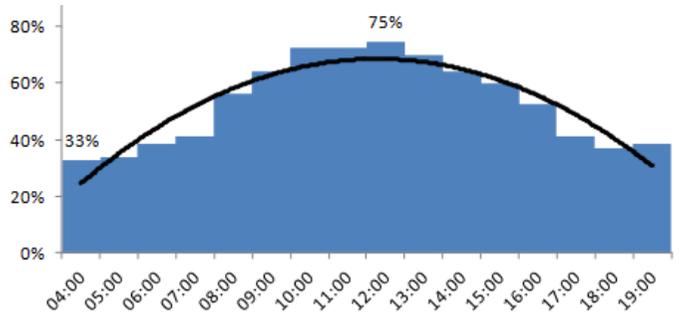


Abb. 104: Tagesauslastung mit Trendlinie

Parkbezirk 04 - Marktkauf, Detmolder Straße

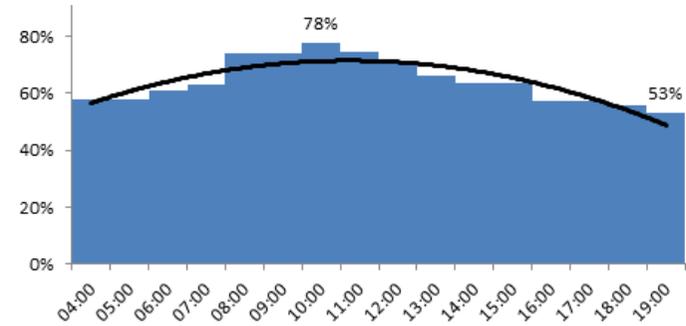


Abb. 107: Tagesauslastung mit Trendlinie

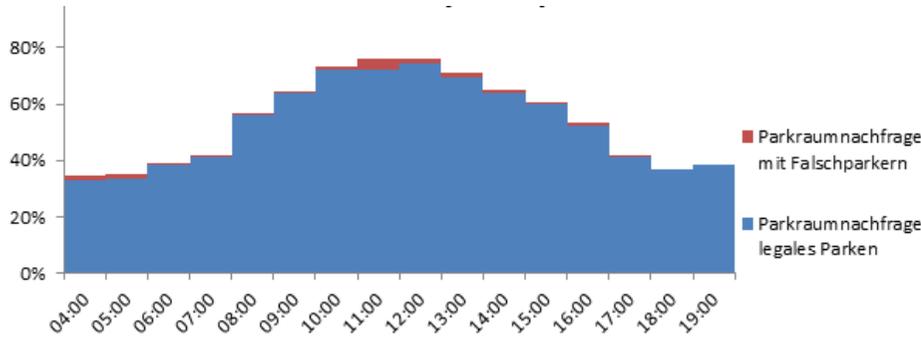


Abb. 105: Tagesauslastung inklusive Falschparker

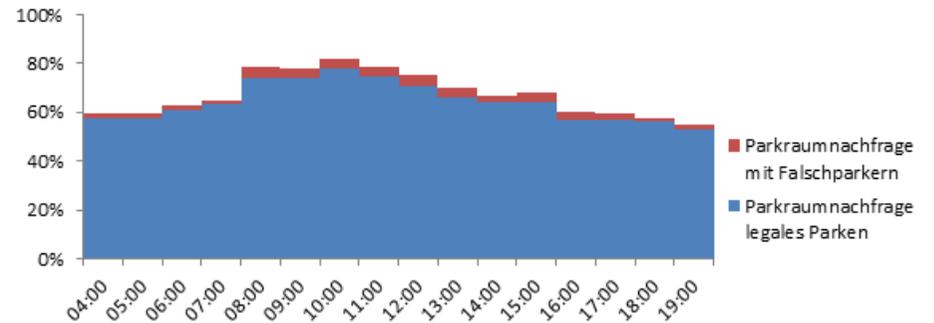


Abb. 108: Tagesauslastung inklusive Falschparker

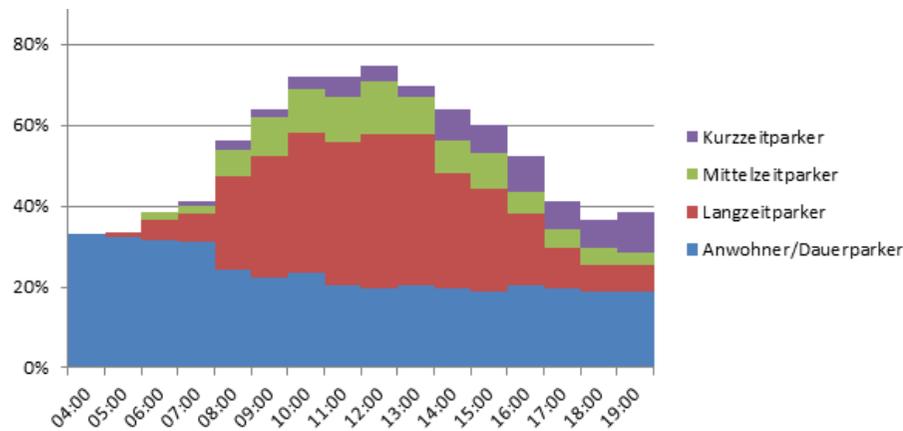


Abb. 106: Tagesauslastung nach Parkverhalten

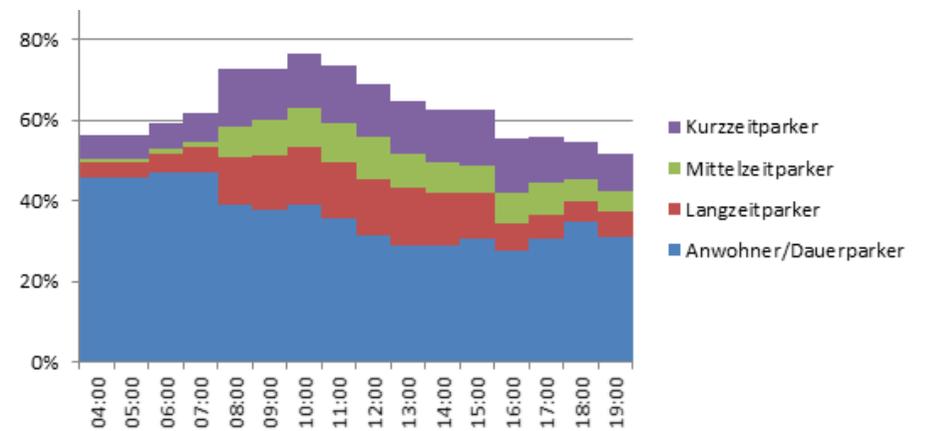


Abb. 109: Tagesauslastung nach Parkverhalten

Parkbezirk 05 - Ostfriedhof

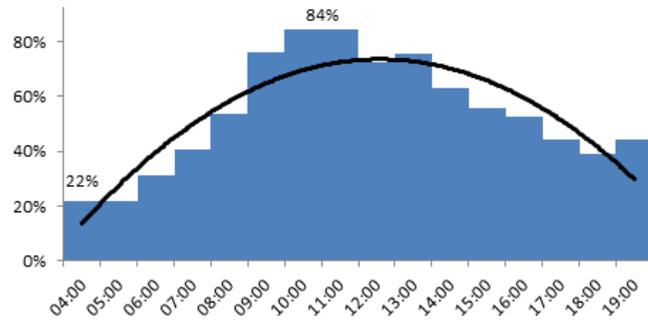


Abb. 110: Tagesauslastung mit Trendlinie

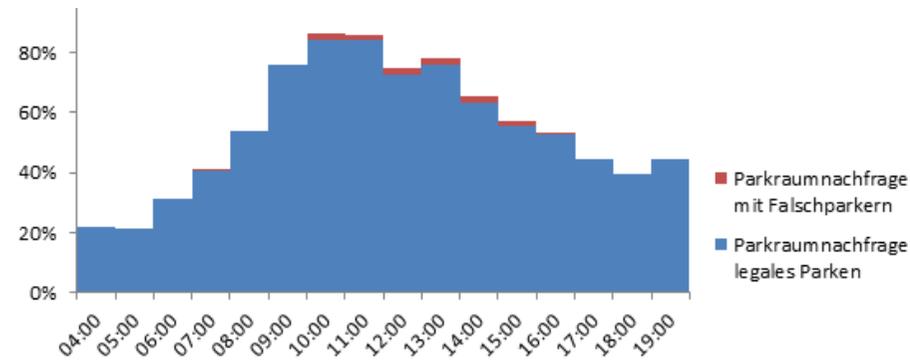


Abb. 111: Tagesauslastung inklusive Falschparker

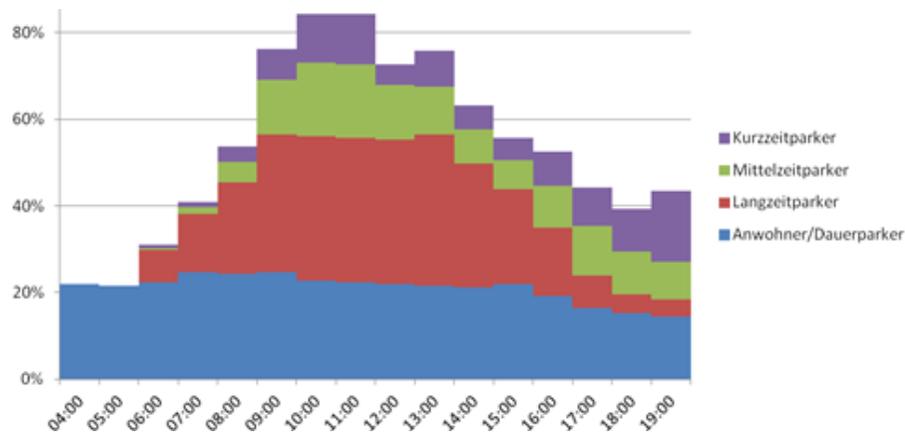


Abb. 112: Tagesauslastung nach Parkverhalten

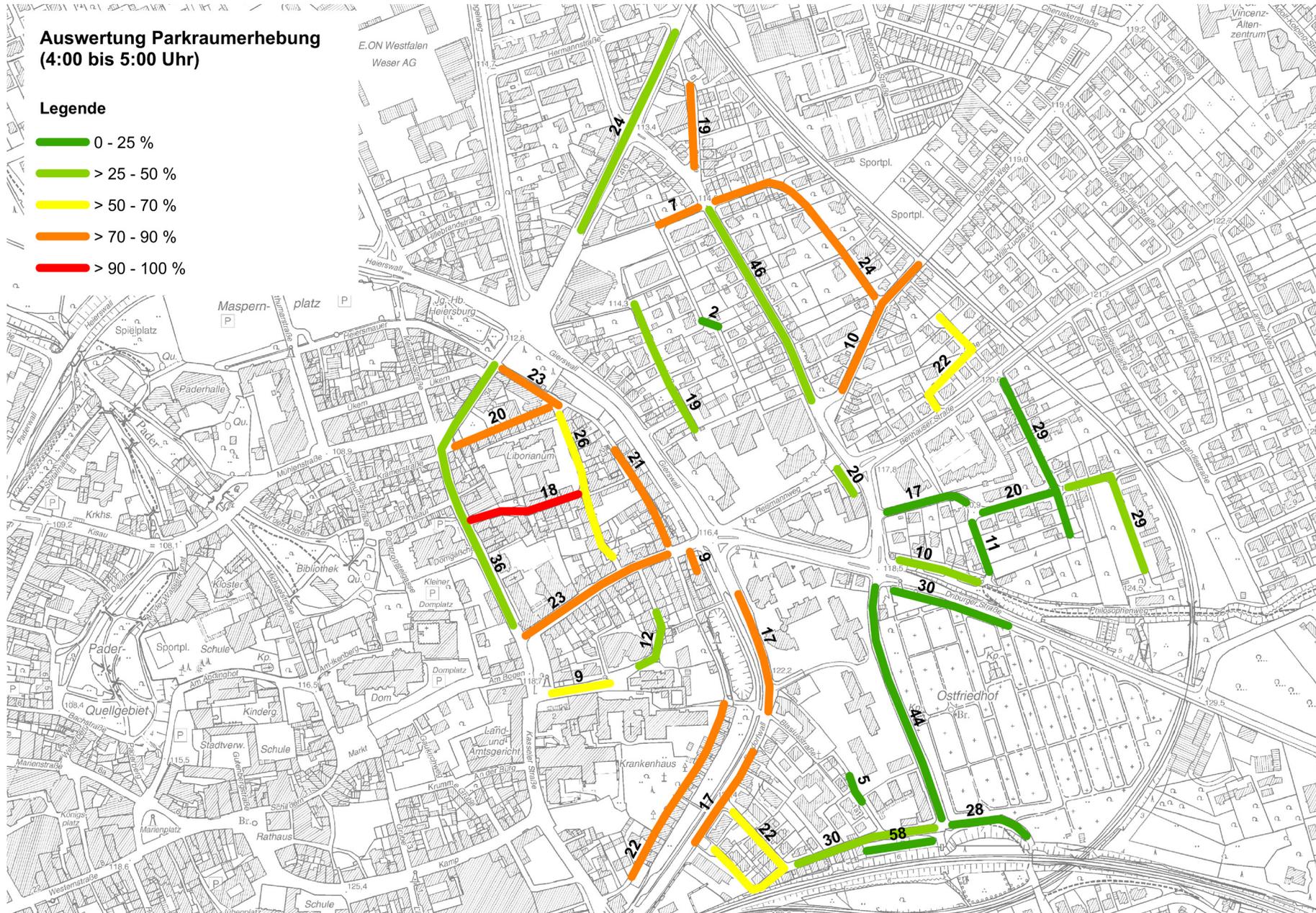


Abb. 113: Parkdruck zwischen 4:00 und 5:00 Uhr

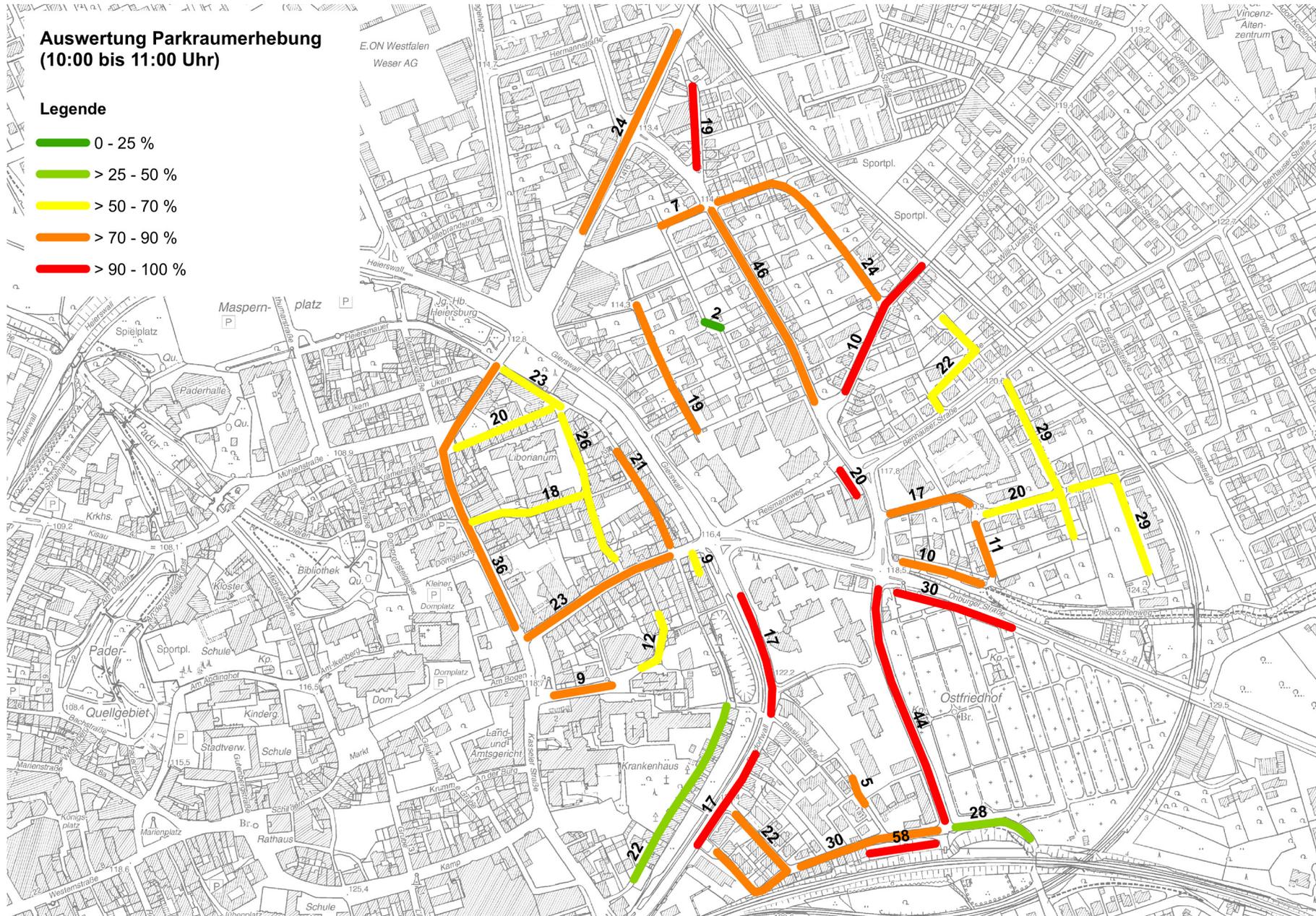


Abb. 114: Parkdruck zwischen 10:00 und 11:00 Uhr

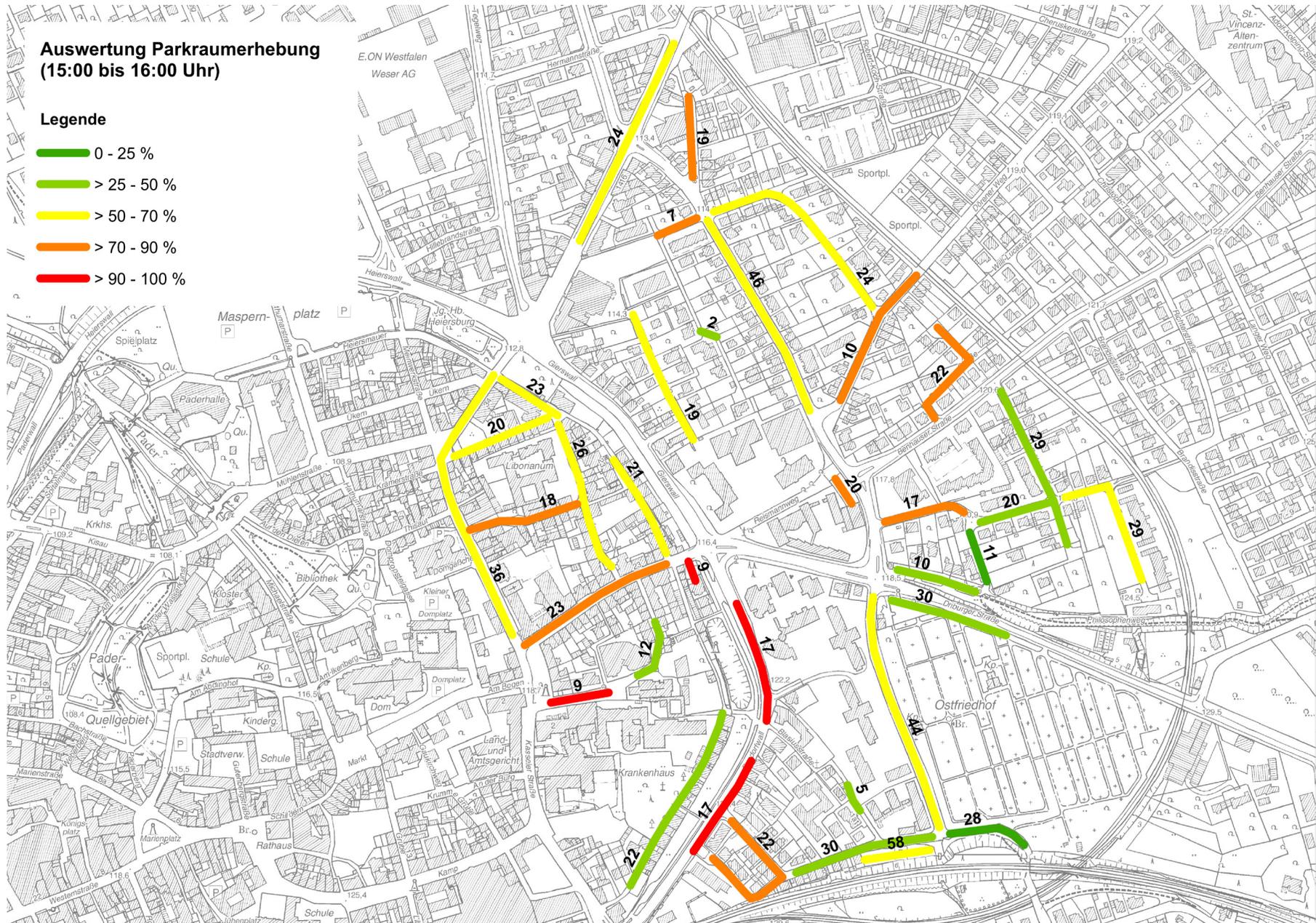


Abb. 115: Parkdruck zwischen 15:00 und 16:00 Uhr

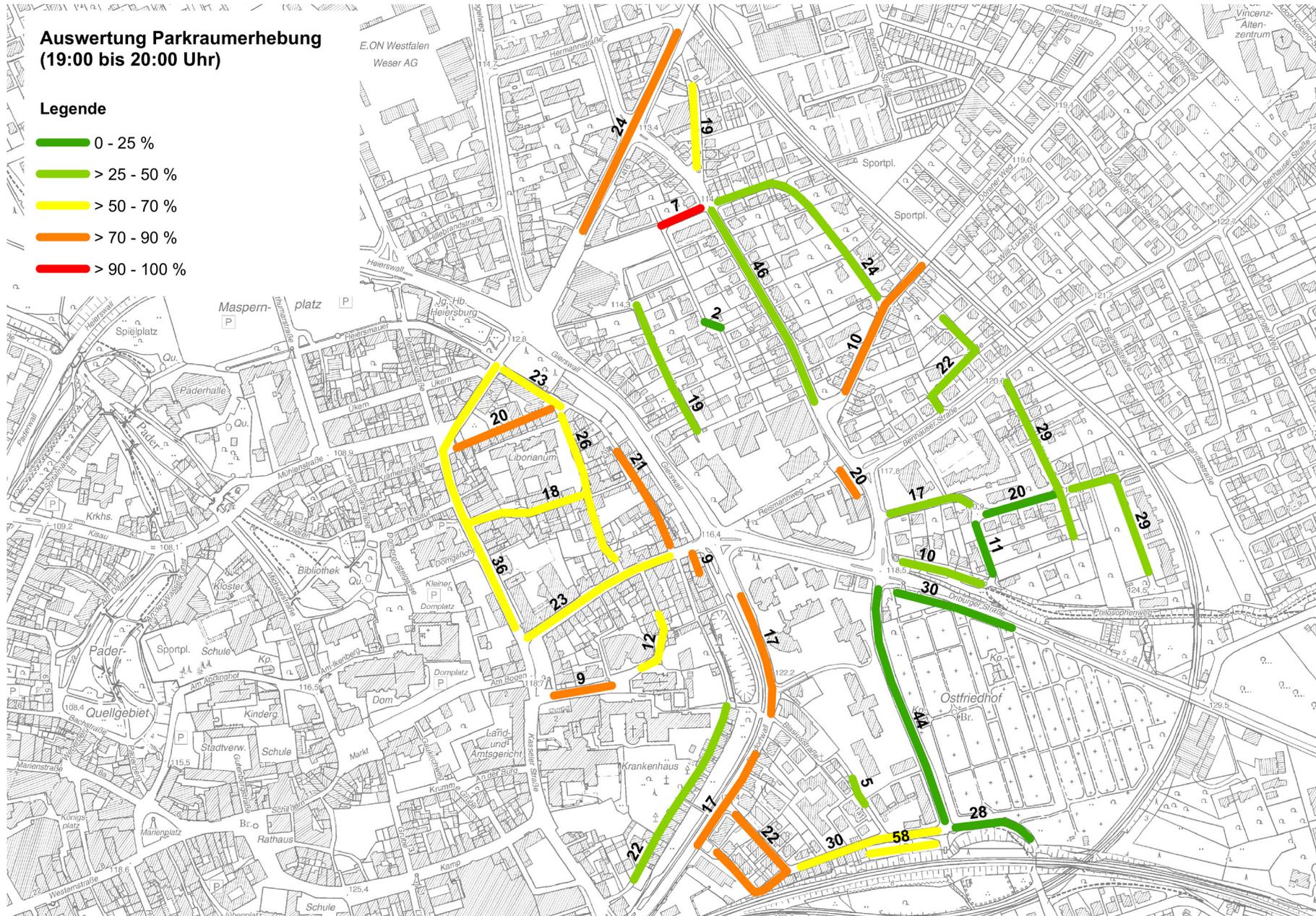


Abb. 116: Parkdruck zwischen 19:00 und 20:00 Uhr

MASSNAHMENPROGRAMM FUSSVERKEHR

Maßnahmenprogramm Fußverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
F1 (S.47)	Innenstadt: Einrichtung von Sitz- und Spielrouten	1) Königstraße - Königsplätze - Fußgängerzone 2) Maspornplatz - Paderquell- gebiet - Fußgängerzone 3) Maspornplatz - Michaelstra- ße - Domplatz - Rathausplatz 4) Maspornplatz - Hathumar- straße - Domplatz 5) Platz an der alten Synagoge - Domplatz - Rathausplatz 6) Kamp - Rathausplatz 7) Fußgängerzone 8) Innerer Ring; ggf. thematische Bezüge her- stellen (Wasser, Licht, Grün)	Verbesserung der Erlebbarkeit der Paderbor- ner Innenstadt, Schaffung von hohen Aufent- haltsqualitäten im öffentlichen Raum, Gewähr- leistung einer barrierefreien Ausgestaltung von Wegeverbin- dungen	hoch	x			Stadt / Einzelhandel	Maßnahme G1, Maßnahme G6	Maßnah- me steht in Zusammen- hang mit dem Projekt "Barrierefreie Innenstadt"

Maßnahmenprogramm Fußverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
F2 (S.47)	Fußgängerfreundliche Gestaltung von Knoten- punkten	<p>1) Ampeln am Ring: Abbau der Anforderungstas- ter, verbesserte Bedingungen für Sehbehinderte, Optimie- rung LSA-Programm (gleiche Freigabezeiten für Furten, Prüfung von "komfortableren und nutzerfreundlicheren" Freigabezeiten, Nutzung von Zeitlücken für den Rad- und Fußverkehr)</p> <p>2) Westerntor (zusätzlich): breitere Aufstellflächen für wartende Fußgänger (Mit- telinseln), Ergänzung einer Fußgängerfurt in der westli- chen Knotenzufahrt</p> <p>3) Rosenstraße (zusätzlich): Entschärfung Konfliktsituation Rad-/ Fußverkehr durch Freihalten der Sichtfelder, Verkehrs- zeichen "Gefahrenstelle" als Markierung auf Zweirich- tungsradweg</p> <p>4) Penzlinger Straße: Schaffung einer Furt auf Süd- seite der Kreuzung Penzlinger Straße / Benhauser Straße (Neu- bzw. Ummarkierungen, zusätzliche Signalgeber, Neu- planung Dreiecksinsel)</p>	Erhöhung der Verkehrssicher- heit, Verbesse- rung der Qua- litäten für den Fußverkehr	hoch	x	x		Stadt	Maßnahme F5; Maßnahme R4 (Penzlinger Straße)	Maßnahmen stehen z.T. in Zusam- menhang mit dem Projekt "Barrierefreie Innenstadt"

Maßnahmenprogramm Fußverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
F3a (S.48)	Barrierefreiheit: Wegebe- ziehungen Innenstadt	Anbringen von Handläufen Beschilderung von barriere- freien Routen Einrichtung von ebenen Laufbereichen (insbesondere Domplatz inkl. Zugänge)	Gewährleistung von barrierefrei- en Wegeverbin- dungen	hoch	x	x		Stadt / Senioren- und Behin- dertenver- bände		Maßnah- me wird im Projekt "Barrierefreie Innenstadt" konkretisiert
F3b (S.48)	Barrierefreiheit: Rosentor		Gewährleistung von barrierefrei- en Wegeverbin- dungen	hoch		x	x	Stadt / DB / Senioren- und Behin- dertenver- bände	Maßnahme K7	Lösungsan- sätze werden momentan von Stadt- verwaltung ausgearbeitet und geprüft; Maßnahme steht auch in Zusam- menhang mit dem Projekt "Barrierefreie Innenstadt"
F4 (S.48)	Liboriberg: Einrichtung eines Mittelstreifens	Umgestaltung Fahrspuren, Gestaltung Mittelstreifen (z.B. Pflasterung), Einrichtung von gesicherten Querungshilfen (Mittelinseln)	Verbesserung der Querungs- möglichkeiten für Fußgänger	mittel		x		Stadt	Maßnahme K7 als Vorausset- zung; Maßnahme R2 (Zweirichtungs- radweg Innerer Ring)	ggf. weitere Arbeiten im Umfeld (z.B. Um-/ Neu- gestaltung Grünflächen am Ring) be- rücksichtigen
F5 (S.47)	Ampel Westertor: Einsatz von spielerischen und/oder informativen Elementen	z.B. Restrotanzeigen, Info- screens	Erhöhung der Qualitäten für den Fußverkehr, Erhöhung der Verkehrssicher- heit	nied- rig		x		Stadt	Maßnahme F2	

MASSNAHMENPROGRAMM RADVERKEHR

Maßnahmenprogramm Radverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R1 (S.50)	Freigabe des Rathausplatzes für den Radverkehr	Abbau der Beschilderung; begleitende Maßnahmen (Überwachung, Aktionstag, Vor-Ort-Gespräche)	Förderung des Radverkehrs	hoch	x			Stadt / ADFC	Maßnahme R3, Maßnahme R10	
R2 (S.50)	Sicheres Fahrradfahren auf / an Hauptstraßen	<p>1) Borchener Straße, Neuhäuser Straße --> unterschiedliche Ansätze möglich, z.B. - verengte Fahrstreifen + Schutzstreifen - überbreite Fahrbahn + Schutzstreifen - Markierung Schutzstreifen auf rechtem Fahrstreifen</p> <p>2) Bahnhofstraße: bessere Führung des Radverkehrs (Linksabbiegen an Fußgängerampel Florianstraße / Weiterführung Schutzstreifen über Westerntor Richtung Le-Mans-Wall)</p> <p>3) Benhauser Straße: in Fahrtrichtung Westen Beibehaltung Radweg, in Fahrtrichtung Osten Schutzstreifen (Entfernung Mittellinie)</p>	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Förderung des Radverkehrs	hoch	x	x		Stadt / ADFC	Maßnahme R4; Maßnahme K7/F4 (Zweirichtungsradweg Innerer Ring)	

Maßnahmenprogramm Radverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R2 (S.50)	Sicheres Fahrradfahren auf / an Hauptstraßen	4) Driburger Straße: stra- ßenbegleitender Radweg auf Nordseite 5) Warburger Straße: beidsei- tig Schutzstreifen 6) Husener Straße: beidseitig Schutzstreifen 7) Zweirichtungsrادweg In- nerer Ring: Verbreiterung des Radweges im Bereich Libori- berg - Le-Mans-Wall	Erhöhung der Verkehrssicher- heit, Förderung des Radverkehrs	hoch	x	x		Stadt / ADFC	Maßnahme R4; Maßnahme K7/ F4 (Zweirichtungs- radweg Innerer Ring)	
R3 (S.50)	Temporäre, d.h. während der Abend- und Nacht- stunden Freigabe der Fußgängerzone (Wes- tern-/Rosenstraße) für den Radverkehr	Anpassung Beschilderung; begleitende Maßnahmen (Überwachung, Aktionstag, Vor-Ort-Gespräche)	Förderung des Radverkehrs	mittel	x			Stadt / ADFC	Maßnahme R1	
R4 (S.50)	fahrradfreundliche Gestaltung von Knoten- punkten; Anbindung an Routennetz sicherstellen	1) Abbau Anforderungstaster; Haltegriffe an Ampelmasten 2) Imad-/Marienstraße: vorge- zogener Radaufstellbereich 3) Penzlinger Straße: Schaf- fung einer Furt auf Südseite des Knotens Penzlinger / Benhauser Straße (Neu- bzw. Ummarkierungen, zusätzli- che Signalgeber, Neuplanung Dreiecksinsel) 4) Unterführungen: freund- liche, helle und ggf. breitere Gestaltung	Erhöhung der Verkehrssicher- heit, Förderung des Radverkehrs	mittel	x	x		Stadt / ADFC	Maßnahme R2, Maßnahme R9, Maßnahme R10; Maßnahme F2	

Maßnahmenprogramm Radverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R5 (S.52)	Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung	insbesondere Innenstadt umgebende Quartiere: z.B. Leostraße, Ludwigstraße, Schulstraße	Förderung des Radverkehrs, Vermeidung von Umwegen für den Radverkehr	mittel	x	x		Stadt / ADFC	Maßnahme R6 (Imadstraße)	
R6 (S.52)	Fahrradstraßen	1) Tegelweg (zwischen Roldansweg und Detmolder Straße) 2) Imadstraße (zwischen Friedrich- und Ferdinandstraße) 3) Theresienstraße	Förderung und steigende Akzeptanz des Radverkehrs, rücksichtsvolles Miteinander zwischen Kfz-Führern und Radfahrern	mittel	x	x		Stadt / ADFC	Maßnahme R5 (Imadstraße)	
R7 (S.52)	Fahrradparken Innenstadt	Errichtung bzw. Erweiterung von Abstellanlagen, u.a. 1) Jühenplatz 2) Neuer Platz 3) Platz an der Alten Synagoge 4) Stadtbibliothek 5) Südseite Bahnübergang Rosentor --> je nach Standort, Nachfrage und Raumverhältnissen: Anlehnbügel, überdachte Anlagen, Fahrradboxen, Anlagen mit Ladestationen, ggf. Aufstellung von Gepäckboxen (z.B. Jühenplatz, Domplatz)	Attraktivierung des Radverkehrs durch ausreichende und qualitätvolle Abstellanlagen	mittel	x	x		Stadt / Eigentümer		möglichst einheitliche Gestaltungssprache; Diebstahlsicherheit und Bedienkomfort wichtig
R8 (S.52)	Fahrradparken in innenstadtnahen Quartieren	Anlehnbügel, Fahrradkleingaragen	Attraktivierung des Radverkehrs durch ausreichende und qualitätvolle Abstellanlagen	mittel	x	x		Stadt / Anwohner		möglichst einheitliche Gestaltungssprache; Diebstahlsicherheit und Bedienkomfort wichtig

Maßnahmenprogramm Radverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
R9 (S.50)	Radverkehrsrouten Innenstadt Nord-Süd: - Verbesserung der best. Route (Paderanlagen - Michaelstraße - Grube) - neue Route Meinwerkstraße - Heiersstraße - Kasseler Straße	Beschilderung, Piktogramme, Fahrbahnstreifen in Kopfsteinpflaster; Radverkehrsrouten bei Straßensanierungen und -umgestaltungen einplanen	Förderung des Radverkehrs durch direkte und attraktive Wegführungen	mittel		x		Stadt / ADFC	Maßnahme F3a (in Bezug auf Befahrbarkeit Kopfsteinpflaster)	
R10 (S.50)	Radverkehrsrouten Innenstadt Ost-West: - neue Route Kisau - Mühlenstraße - Heiersstraße - Marienstraße - Kamp und Kasseler Straße / Am Abdinghof und Domplatz - Giersstraße	Beschilderung, Piktogramme, Fahrbahnstreifen in Kopfsteinpflaster; Radverkehrsrouten bei Straßensanierungen und -umgestaltungen einplanen	Förderung des Radverkehrs durch direkte und attraktive Wegführungen	mittel		x		Stadt / ADFC	Maßnahme R1; Maßnahme F3a (in Bezug auf Befahrbarkeit Kopfsteinpflaster)	
R11 (S.52)	Leihfahrrad-System	Stationen / Abstellplätze Fahrräder Betriebseinrichtungen (Werkstatt, Logistik, Verwaltung)	Förderung des Radverkehrs durch erweitertes Angebot	mittel		x		Stadt	Maßnahme P6	ggf. Sponsoring über Einzelhandel / Werbung

MASSNAHMENPROGRAMM ÖFFENTLICHER VERKEHR

Maßnahmenprogramm öffentlicher Verkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
Ö ₁ (S.54)	Einsatz von Shuttlebus- sen, P+R	1) bei Veranstaltungen, Events und größerem Besucheran- drang 2) Ausweitung P+R-Angebot (gesamstädtisch) prüfen	verbesserte Verkehrsabwick- lung während Sonderereignis- sen, Reduzierung Verkehrsmengen Innenstadt	mittel	x (1)	x (2)		Stadt / Pa- dersprinter	Maßnahme M3	
Ö ₂ (S.54, S.59)	Einführung Kombiticket	vhs-Ausweis = ÖV-Ticket; Parkticket = ÖV-Ticket (z.B. Parkhaus Hbf, Parkplatz Dri- burger Straße)	Attraktivierung des Öffentli- chen Verkehrs, Senkung des Parkdrucks	mittel	x			Stadt / Pa- dersprinter	Maßnahme P6	
Ö ₃ (S.54)	Haltestellen: Aufwertung und einheit- liche Ausstattung	barrierefreie Ausgestaltung der Haltestellen, einheitliche Gestaltung (Materialien, Far- be), Sitzmöglichkeiten, Infor- mationstafeln, wenn möglich Wetterschutz	Förderung des Komforts für Fahrgäste bei Wartezeiten, Gewährleistung Barrierefreiheit	mittel	x	x		Stadt / Pa- dersprinter		Maßnahme steht auch in Zusam- menhang mit dem Projekt "Barrierefreie Innenstadt"
Ö ₄ (S.53)	Einsatz von lärm- und schadstoffarmen Fahr- zeugen	(bevorzugt für Linien, die durch die Fußgängerzone führen)	Verringerung der Lärm- und Schad- stoffbelastung insbesondere für Anwohner	nied- rig	x	x	x	Padersprin- ter		Daueraufgabe bzw. Fahrzeug- flotte wird turnusmäßig substituiert
Ö ₅ (S.53)	Reduzierung des Busver- kehrs durch die Fußgän- gerzone (Verlagerung auf Alternativstrecken)	zunächst Analyse der Auswir- kungen (u.a. Nachfrageeffek- te) prüfen	Verringerung der Lärm- und Schadstoffbe- lastung insb. für Anwohner, Verringerung des Konfliktpoten- zials zwischen Bussen und Fußgängern	nied- rig		x	x	Padersprin- ter		Umsetz- ung hängt maßgeb- lich von den Ergebnissen der Analyse ab und sollte u.U. verworfen werden

MASSNAHMENPROGRAMM KFZ-VERKEHR

Maßnahmenprogramm Kfz-Verkehr (fließend)										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
K1 (S.55)	Einrichtung einer Tempo 30-Zone Innenstadt	flächendeckend innerhalb des Rings; Abbau der bestehenden Beschilderung zur Geschwindigkeitsregelung; Kennzeichnung der Zoneingänge mittels Verkehrszeichen, ggf. weitere Maßnahmen (Piktogramme etc.)	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Schaffung einer leicht merkbaren Verkehrsregelung („SimplyCity“)	hoch	x			Stadt	Maßnahme K5	Verkehrsberuhigte Bereiche bleiben erhalten
K2 (S.55)	Einrichtung von Tempo 30 auf der Penzlinger Straße	Kennzeichnung mittels Verkehrszeichen und Piktogrammen im Abschnitt Detmolder Straße bis Dörener Weg	Erhöhung der Verkehrssicherheit, Verminderung der Lärmbelastung	hoch	x			Stadt		
K3 (S.55)	Optimierung der Koordination der Ampeln auf den Einfallsachsen	Nutzung von Zeitreserven und Abstimmung mit den Ampeln des Rings; Neuhäuser Straße, Bahnhofstraße und Detmolder Straße	Gewährleistung eines angemessenen und sicheren Verkehrsflusses	mittel	x	x		Stadt / Padersprinter		
K4 (S.55)	Weiterentwicklung der Schleifenerschließung Innenstadt	Durchfahrtssperren zur Unterbindung der Kfz-Durchfahrten zwischen Ükernviertel und Heiersstraße; versenk-/herausnehmbare Poller, alternativ: Sitzwürfel + 1 Poller	Unterbindung von Durchgangsverkehren, Entlastung der Innenstadt von nicht-notwendigem Kfz-Verkehr	mittel	x	x		Stadt		

Maßnahmenprogramm Kfz-Verkehr (fließend)										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
K5 (S.55)	Ausweisung eines ver- kehrsberuhigten Bereichs	1) Heiersmauer (Integration in schon bestehenden VB) 2) Am Stadelhof An den Kapuzinern Giersmauer Uhlenstraße 3) Rosenstraße / Jesuitenmauer	Erhöhung der Verkehrssicher- heit, Stärkung der Qualitäten für den Fußver- kehr	mittel	x	x		Stadt	Maßnahme G8	östliche Innen- stadt: im Zuge der anstehenden Straßensan- ierungen möglich; Ver- kehrsregelung würde der bis- herigen Gestal- tungssprache entsprechen (Beispiel: Mein- werkstraße)
K6 (S.55)	Unterbindung Fahrver- kehr Rathausplatz	versenkbarer Poller; ggf. zu- sätzliche Elemente im Seiten- raum zur Verhinderung von Durchfahrten	Unterbindung von Durchgangs- verkehren in der Fußgängerzone	mittel	x	x		Stadt		Durchfahrt von Bussen weiter- hin möglich; Abstimmung mit Denkmal- behörde
K7 (S.56)	Schließung des Bahn- übergangs Rosentor für den Kfz-Verkehr	Beschilderung (Verbots-/Vor- schriftszeichen, Anpassung Wegweisertafeln); ggf. weitere Maßnahme wie Poller o.ä.	Entschärfung der heutigen Situation (u.a. Rückstaus, regelwidrige Wendemanöver), Vorteile in der Gestaltung des angrenzenden Kreuzungs- bereichs (u.a. Vereinfachung Knotenpunkt) und in Hinblick auf eine barriere- freie Ausgestal- tung der Bahn- querung	mittel		x		Stadt	nur in Verbin- dung mit Maß- nahme F2; Maßnahme F3b; Maßnahme R2 (Zweirichtungs- radweg Innerer Ring)	

MASSNAHMENPROGRAMM RUHENDER VERKEHR

Maßnahmenprogramm Kfz-Verkehr (ruhend)										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
P1 (S.57)	Schaffung von Behindertenstellplätzen	1) Am Busdorf (Busdorfkirche) 2) Bahnhof Kasseler Tor; Kennzeichnung mittels Markierungen und Verkehrszeichen	Gewährleistung von barrierefreien Erreichbarkeiten	hoch	x			Stadt / ASP		
P2 (S.57)	Östliche Innenstadt: Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten	Parkplatz Driburger Straße (80 Stellplätze)	Bereitstellung eines ausreichenden Stellplatzangebots	hoch	x	x		Stadt / ASP	Maßnahme P7, P8 und P9	
P3 (S.57)	Aufwertung bestehender Stellplatzanlagen	1) Parkplatz Paderhalle 2) Tiefgarage Königsplätze 3) Parkplatz Liboriberg (westlicher Teil); Schaffung von "Komfortstellplätzen" (2,50m Breite), z.T. weitere Umgestaltung (Licht- und Farbkonzept TG Königsplätze)	Erhöhung des Parkkomforts, verbesserte Auslastung (TG Königsplätze)	hoch	x	x		Stadt / ASP		Aufwertung bewirkt Verlust an Stellplätzen
P4a (S.58)	Parkraumbewirtschaftung: Erweiterung und Ergänzung fehlender Straßenzüge	1) Westen: Theodor-/Paderstraße 2) Süden/Südwesten: Bereich zwischen Leostraße, Karlstraße, Widukundstraße und Borchener Straße 3) Südosten: Busdorfwall / Andreasstraße / Ostfriedhof 4) Osten: Bereich zwischen Driburger Straße, Giers-/Heierswall, Hermannstraße und Bahnlinie; Anpassung Beschilderung, Aufstellung Parkscheinautomaten, Anwohnerparkausweise	Bereitstellung von ausreichendem Parkraum für Wirtschafts- und Einkaufsverkehr sowie Anwohner	hoch	x	x		Stadt / ASP		Maßnahme sollte spätestens nach Fertigstellung der Umbauten an den Gymnasien erfolgen

Maßnahmenprogramm Kfz-Verkehr (ruhend)										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
P4b (S.58)	Parkraumbewirtschaf- tung: Anpassung	An den Kapuzinern, Am Sta- delhof (südlich Uhlenstraße), Giersmauer (südlicher Teil); Umwandlung der bisherigen Mischvariante (Parkschein, frei für Bewohner mit Parkausweis) in reine Bewohnerparkplätze	Sicherung von Parkraum für Anwohner	mittel	x	x		Stadt / ASP		Umsetzung steht in Zu- sammenhang mit Neubau vhs
P4c (S.58)	Parkraumbewirtschaf- tung: stärkere Staffelung nach Zentralität	Anhebung Gebührensatz, z.B. auf dem Domplatz	Lagebezogene Staffelung der Parkgebühren	mittel	x	x		Stadt / ASP	Maßnahme G6	
P5 (S.58)	Optimierung Stellplatz- ablösesatzung	Mögliche Ansatzpunkte: - Ablösesummen - Bonussystem für Kfz-reduzie- rende Maßnahmen - stärkere Unterscheidung bzw. „flexible“ Lösungen für unter- schiedliche Nutzungen	erleichterte Rah- menbedingun- gen für poten- zielle Investoren, Verhinderung von Kfz-förder- nden Einzellösun- gen	mittel	x	x		Stadt		
P6 (S.59)	Anbindung peripher gelegener Parkstätten	1) Parkhaus Rolandsweg 2) Parkplatz Driburger Straße: bessere ÖV-Anbindung (z.B. zusätzliche Haltestelle oder Verlagerung Haltestelle) oder Anschluss an Leihfahrradsystem	verbesserte Auslastung der peripher gelege- nen Parkstätten	mittel	x	x		Stadt / ASP / Padersprin- ter	Maßnahme P2; Maßnahme R11; Maßnahme Ö2	
P7 (S.57)	Westliche Innenstadt: Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten	1) Tiefgarage Florianstraße (mind. +100 Stpl.) 2) Parkhaus Hauptbahnhof (+300 Stpl.)	Bereitstellung eines ausrei- chenden Stell- platzangebots	mittel	x	x		Stadt / ASP	Maßnahme P2, P8 und P9	

Maßnahmenprogramm Kfz-Verkehr (ruhend)										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
P8 (S.57)	Kapazitätsanpassungen Innenstadt	Aufgabe von Stellplätzen 1) Am Abdinghof 2) Stadtbibliothek Reduzierung von Stellplatzkapazitäten 3) Domplatz 4) perspektivisch auch Parkplatz am Landeshospital Abbau Beschilderung und Parkscheinautomaten; Umgestaltung der frei werden- den Flächen (siehe Maßnahme G6)	Vermeidung Parksuchverkehr und Schaffung von neuen stadträumlichen Qualitäten	mittel		x		Stadt / ASP	im Zuge der Umsetzung der Maßnahmen P2, P7 und P9 sinnvoll; steht in Zusam- menhang mit Maßnahme G6	
P9 (S.57)	Östliche Innenstadt: Schaffung von zusätzlichen Kapazitäten	Parkpalette Paderhalle (210 Stellplätze)	Bereitstellung eines ausrei- chenden Stell- platzangebots	mittel		x	x	Stadt / ASP / (Private)	Maßnahme P2, P7 und P8	
P10 (S.59)	Optimierung Parkleitsystem	Vereinfachung, Umstrukturierung	erleichterte Orientierung insbesondere für Ortsunkundige	nied- rig		x	x	Stadt / ASP		Maßnah- me sollte erst nach Abschluss aller Neu-/ Umbau- maßnahmen im ruhenden Verkehr erfolgen

MASSNAHMENPROGRAMM STRASSENRAUMGESTALTUNG

Maßnahmenprogramm Straßenraumgestaltung										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
G1 (S.60)	Umgestaltung Königstraße	Aufstellung von Mobiliar (Sitzen, Spielen), ggf. Reduzierung der Stellplätze im Straßenraum	Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten	mittel	x	x		Stadt / Anwohner / Einzelhandel	Maßnahme F1	
G2 (S.60)	Stadteingänge aufwerten - Rosenstraße - Marienstraße	Rückbau der Kfz-geprägten Straßenquerschnitte, Schaffung von einladenden Eingangssituationen (breite Gehwege, sichere Radverkehrsführung, attraktive Grünflächen)	Attraktivierung des Stadtbildes, Erhöhung der Qualitäten für Fuß- und Radverkehr	mittel		x		Stadt	Maßnahme R4; Maßnahme F2	
G3a (S.60)	Umgestaltung Knotenpunkt Giersstraße / Heiersstraße	Abbau der Ampel / Einbau Bedarfsampel für Busverkehr, Schaffung einer Mischverkehrsfläche (z.B. Aufpflasterung des Platzbereichs oder Streetprint) unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit	bessere städtebauliche Integration, Verbesserung der Bedingungen insbesondere für den Fußverkehr	mittel		x		Stadt	Maßnahme G6	
G3b (S.60)	Umgestaltung Knotenpunkt Marienstraße / Am Abdinghof	Aufhebung der Fußgängerstreifen, Schaffung einer Mischverkehrsfläche (z.B. Aufpflasterung des Platzbereichs oder Streetprint) unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit	bessere städtebauliche Integration, Verbesserung der Bedingungen insbesondere für den Fußverkehr	mittel		x		Stadt	Maßnahme G8	
G4 (S.60)	Aufwertung Ükernplatz	Durchführung Gestaltungsworkshop mit Anwohnern; mögliche Maßnahmen: zusätzliche Sitzmöglichkeiten, Grün-/Baumpflanzungen, Brunnen, ggf. Vergabe von Pflege-Patenschaften	Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, stärkere Identifikation der Anwohner mit ihrem Wohnumfeld	mittel		x		Stadt / Anwohner		

Maßnahmenprogramm Straßenraumgestaltung										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
G5 (S.61)	Beleuchtungskonzept	Erarbeitung eines Beleuchtungskonzeptes für den Innenstadtbereich	Erhöhung der subjektiven Sicherheit, Inszenierung des Stadtbildes	mittel		x	x	Stadt	Maßnahme G8	teilweise schon räumlich begrenzt in Umsetzung oder in Planung, z.B. Paderquellgebiet
G6 (S.60)	Innenstadt: Aufwertung von Plätzen	1) Domplatz 2) Königsplätze 3) Franz-Stock-Platz/Am Abdinghof 4) Platz an der Alten Synagoge 5) Vorplatz Herz-Jesu-Kirche	bessere städtebauliche Integration, Verbesserung der Bedingungen insbesondere für den Fußverkehr	mittel		x	x	Stadt	Maßnahme F1; Maßnahme P8; Maßnahme G3a (Platz an der Alten Synagoge)	Maßnahme steht auch in Zusammenhang mit dem Projekt "Barrierefreie Innenstadt"
G7 (S.61)	Umgestaltung Mühlenstraße-Kisau	1) Abschnitt Hathumarstraße bis Ükernplatz: Gestaltung nach der geltenden Verkehrsregelung (verkehrsberuhigter Bereich), Mischverkehrsfläche mit Ausweisung von Flächen für den ruhenden Verkehr 2) Abschnitt Am Damm bis Auf den Dielen: Neuordnung bzw. Neustrukturierung des Straßenraums, gestalterische Aufwertung	„Harmonisierung“ von Verkehrsregelung und Straßenraumgestaltung, Erhöhung der Qualitäten für den Fußverkehr Erhöhung der Aufenthaltsqualitäten, Aufwertung Paderquellgebiet	niedrig		x	x	Stadt / Anwohner	Maßnahme G8; Maßnahme K5 (Abschnitt 1)	Umgestaltung sollte im Zuge einer Straßensanierung erfolgen
G8 (S.61)	einheitliche Gestaltungssprache in der Straßenraumgestaltung	nach dem Prinzip: Gestaltung entspricht Verkehrsregelung, Vereinheitlichung	„Harmonisierung“ von Verkehrsregelung und Straßenraumgestaltung, Vereinheitlichung Stadtbild	mittel	x	x	x	Stadt	Maßnahme K5	Daueraufgabe

MASSNAHMENPROGRAMM WIRTSCHAFTSVERKEHR

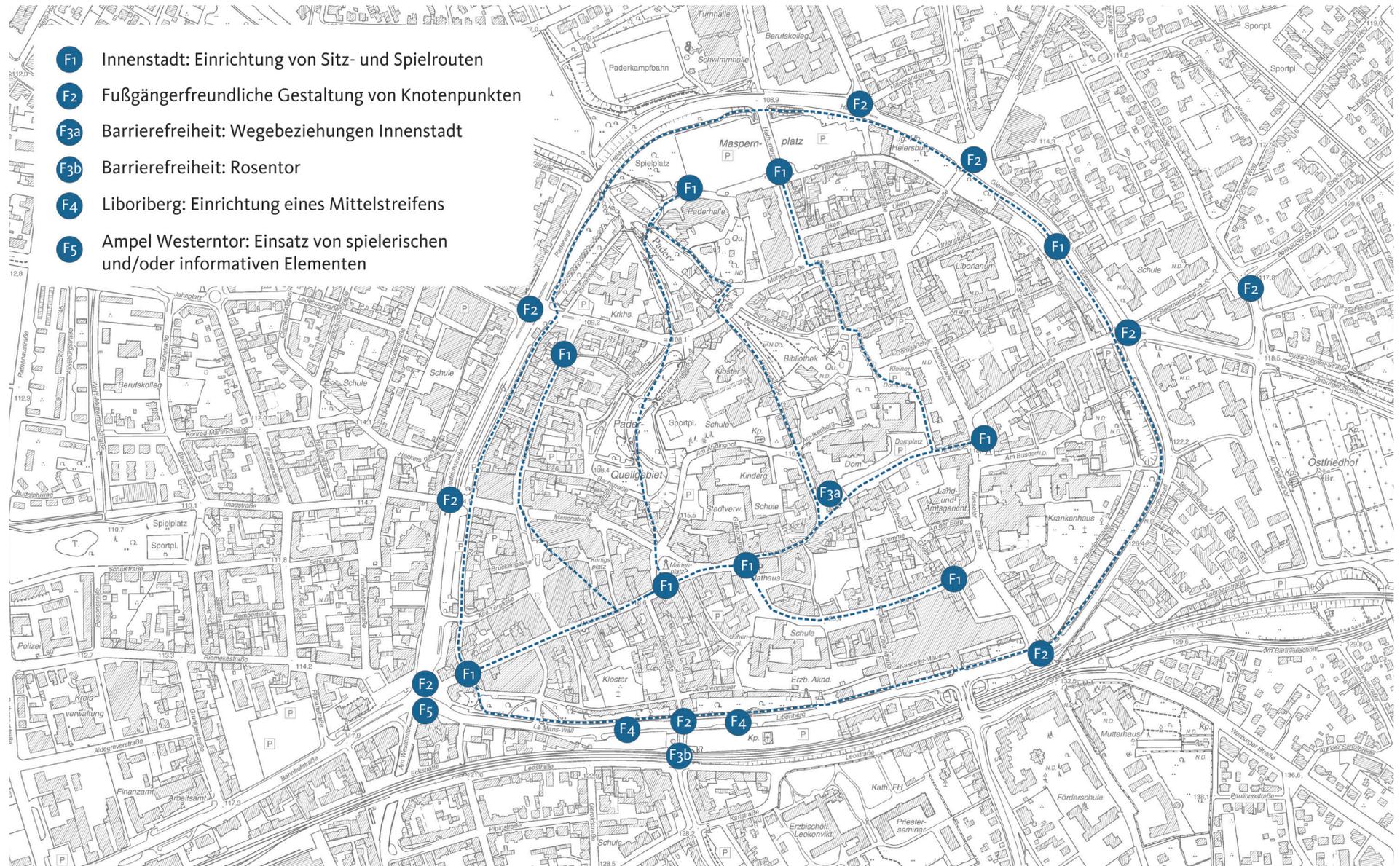
Maßnahmenprogramm Wirtschaftsverkehr										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
W1 (S.62)	Öffentlichkeitsarbeit	Informationsmaterialien (Hinweise auf Lieferzeitregelungen, Ladezonen, City-Logistik) verstärkte Kontrolle der Lieferzeiten	Beschränkung des Verkehrs in der Fußgängerzone auf das notwendige Maß, stadtverträgliche Abwicklung des Wirtschaftsverkehrs, Gewährleistung von attraktiven Bedingungen für den Lieferverkehr	hoch	x			Stadt / Einzelhandel / KEP-Dienstleister		
W2 (S.62)	Einrichtung von Ladezonen in einem Ring um die Fußgängerzone	1) Alte Torgasse 2) Am Bogen 3) Giersstraße 4) Kamp 5) Krumme Grube 6) Liliengasse 7) Marienstraße; Kennzeichnung mittels Markierungen und Verkehrszeichen		mittel	x	x		Stadt / Einzelhandel / KEP-Dienstleister	in Zusammenhang mit Maßnahme W3	
W3 (S.62)	City-Logistik	Schaffung einer zentralen Anlaufstelle; Anschaffung von Transportmitteln für Weitertransport (insbesondere Elektrofahrzeuge wie z.B. E-Lastenfahräder)		mittel		x	x	Stadt / Einzelhandel / KEP-Dienstleister	in Zusammenhang mit Maßnahme W2	wichtig: vorab Potenzialanalyse, Suche nach Kooperationspartnern und Aufbau einer Organisationsform

MASSNAHMENPROGRAMM MOBILITÄTSMANAGEMENT

Maßnahmenprogramm Mobilitätsmanagement										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
M1 (S.63)	Einrichtung von Elternhaltestellen	Einrichtung von speziellen Bereichen per Beschilderung und Markierung zum gefahrlosen Ein- und Aussteigen von Schulkindern: 1) Maspornplatz 2) Am Abdinghof 3) Gierswall 4) Penzlinger Straße 5) Liboriberg ggf. zusätzlich Aufstellung von Spielelementen zur Überbrückung der Wartezeit auf Schulkameraden	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch geordnetere Abwicklung der Hol- und Bringverkehre	hoch	x			Stadt / Schule(n)	Maßnahme M3	zunächst Gespräch mit Einrichtungen und Eltern suchen (Sensibilisierung für Problematik, Diskussion Lösungsansatz)
M2 (S.64)	Öffentlichkeitsarbeit Fußgängerzone Kamp	Hinweis auf geltende Verkehrsregelungen und mögliches Fehlverhalten per: Veranstaltungen / Kfz-Fahrer ansprechen, Presseartikel, Flyer	Entlastung der Fußgängerzone von nicht-notwendigem Kfz-Verkehr	hoch	x	x	x	Stadt / Einzelhandel / Anwohner		Daueraufgabe
M3 (S.64)	Einrichtung einer Mobilitätsberatungsstelle	Verknüpfung bestehender Ansätze und Akteure sowie Initiierung innovativer Mobilitätsangebote	effizientere Organisation der Verkehre	mittel	x	x	x	Stadt / nph / VPH / Padersprinter		Daueraufgabe

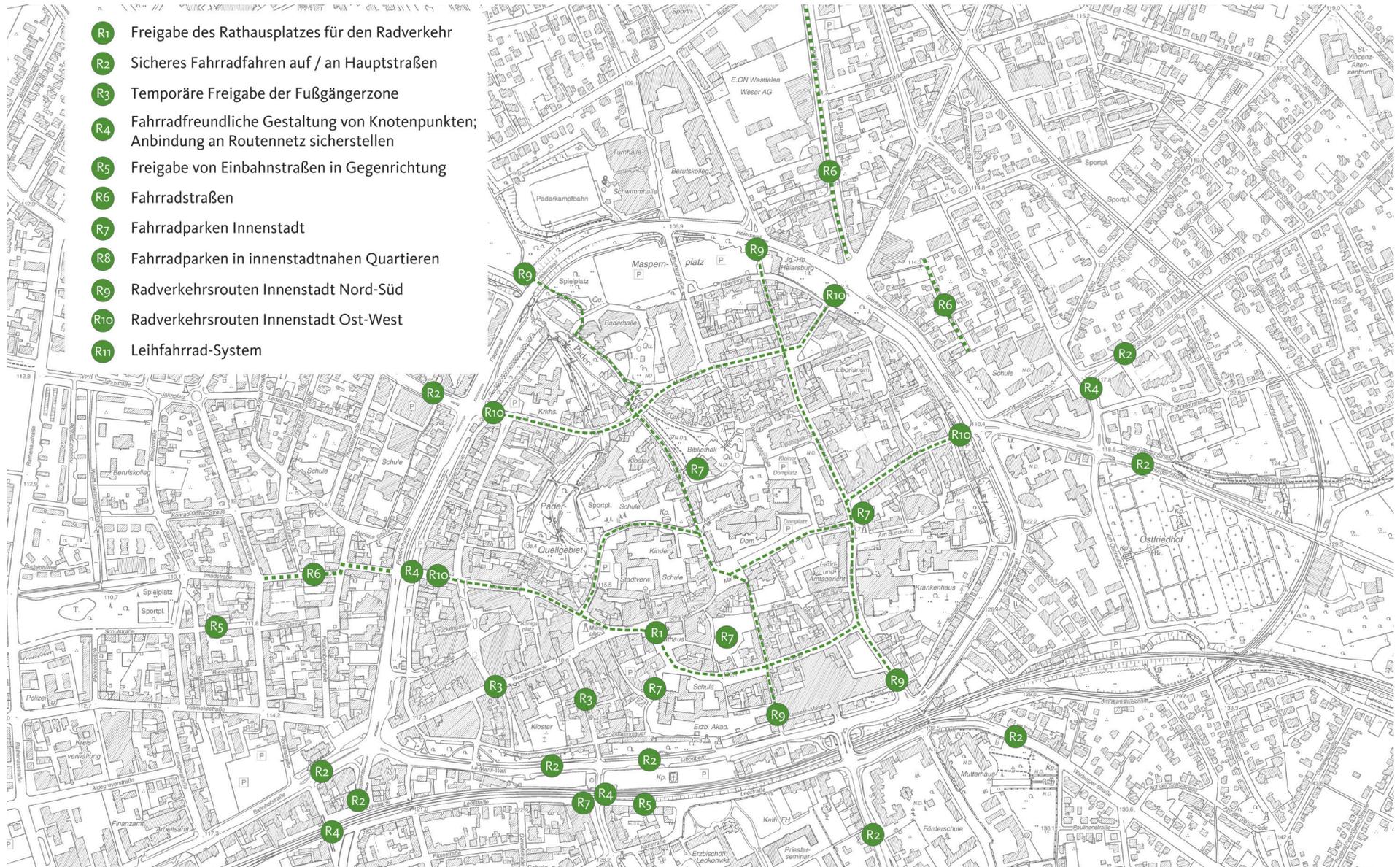
Maßnahmenprogramm Mobilitätsmanagement										
Nr.	Maßnahme/ Maßnahmenfeld	Erläuterung bzw. Einzelmaßnahme	Begründung/ Anlass	Prio- rität	Umsetzungshorizont			Akteure/ Beteiligte	Abhängigkeiten/ flankierende Maßnahmen	Sonstiges
					kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig			
M4 (S.63)	Mobilitätsmanagement an öffentlichen Einrich- tungen (Verwaltung, Schulen, Kirche usw.)	Durchführung von Informa- tionsveranstaltungen, Erstel- lung einer Broschüre	Erreichung einer effektiven, in- telligenten und nachhaltigen Mobilität	mittel	x	x	x	Stadt / Schulen / Kirche / sonstige Interessierte (Betriebe o.ä.)	Maßnahme M3	Daueraufgabe
M5 (S.64)	Stellplatzanlagen noch stärker als Quartiers- garagen vermarkten	1) Parkhaus Neuhäuser Tor 2) Parkhaus Rolandsweg	Senkung des Parkdrucks in der Innenstadt durch verbesser- tes Informati- onsangebot	nied- rig	x	x	x	ASP / Stadt	Maßnahme M3	Daueraufgabe
M6 (S.64)	Car-Sharing	Analyse Nachfragepotential, Anbietersuche, Unterstützung bei Aufbau	ökonomischere und ökologische Abwicklung des motorisier- ten Individual- verkehrs	nied- rig	x	x		Anwohner / Betriebe	Maßnahme M3; Maßnahme M7	neben kom- merziellem Car-Sharing bietet sich auch die Unter- stützung zum Aufbau von privatem Car- Sharing an
M7 (S.64)	Kampagnen und Aktionstage	Durchführung von öffentlich- keitswirksamen Aktionen, z.B. autofreier Sonntag, Mit dem Rad zur Arbeit, Zu Fuß zur Schule, Kindermeilenkampa- gne	Erreichung einer effektiven, in- telligenten und nachhaltigen Mobilität	nied- rig	x	x	x	Stadt / Schulen / Einzelhan- del / Betriebe / Anwohner etc.		Daueraufgabe

ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (FUSSVERKEHR)



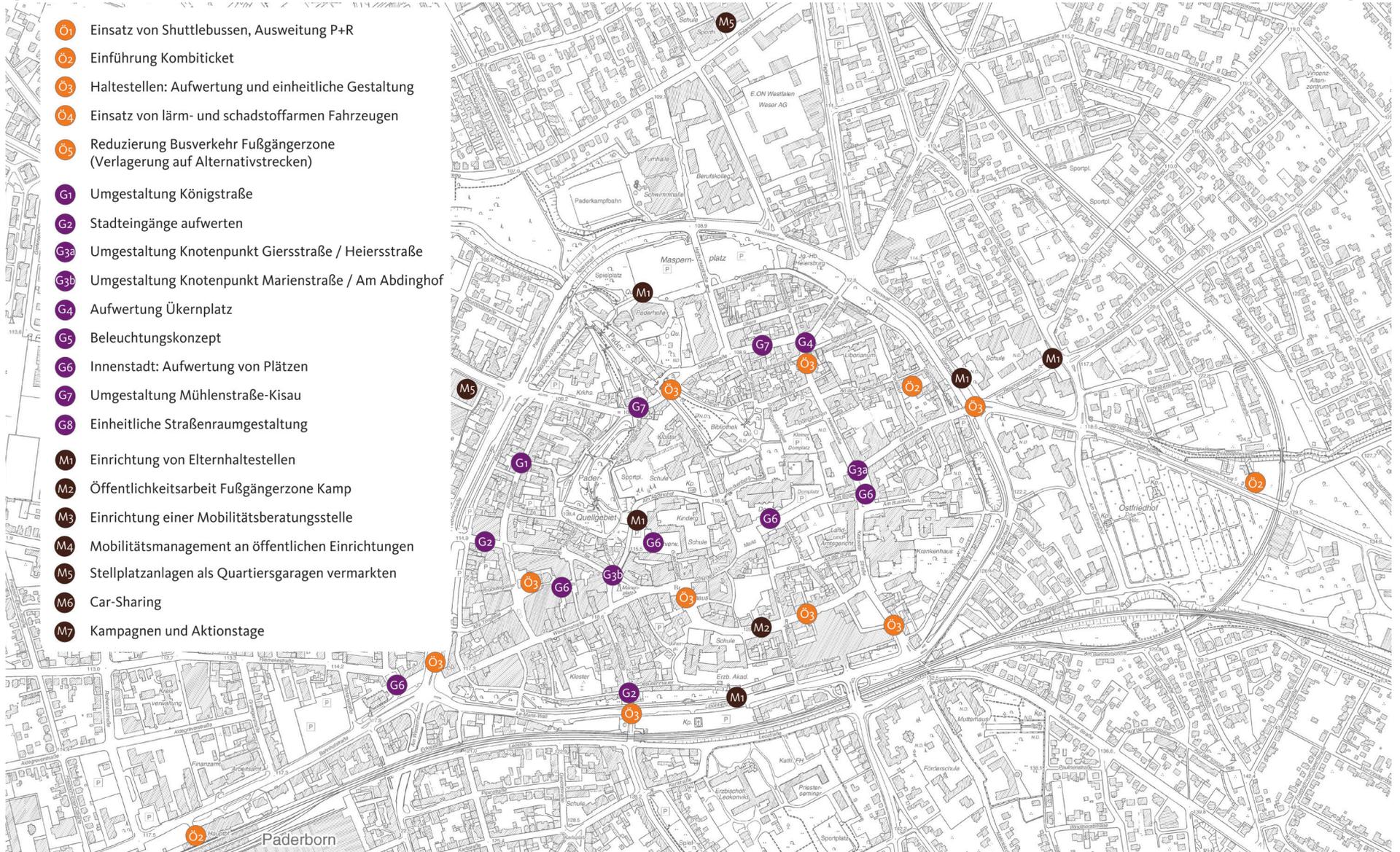
- F1** Innenstadt: Einrichtung von Sitz- und Spielrouten
- F2** Fußgängerfreundliche Gestaltung von Knotenpunkten
- F3a** Barrierefreiheit: Wegebeziehungen Innenstadt
- F3b** Barrierefreiheit: Rosentor
- F4** Liboriberg: Einrichtung eines Mittelstreifens
- F5** Ampel Westerntor: Einsatz von spielerischen und/oder informativen Elementen

ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (RADVERKEHR)



ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (ÖFFENTLICHER VERKEHR, STRASSENRAUMGESTALTUNG, MOBILITÄTSMANAGEMENT)

- Ö1 Einsatz von Shuttlebussen, Ausweitung P+R
- Ö2 Einführung Kombiticket
- Ö3 Haltestellen: Aufwertung und einheitliche Gestaltung
- Ö4 Einsatz von lärm- und schadstoffarmen Fahrzeugen
- Ö5 Reduzierung Busverkehr Fußgängerzone (Verlagerung auf Alternativstrecken)
- G1 Umgestaltung Königstraße
- G2 Stadteingänge aufwerten
- G3a Umgestaltung Knotenpunkt Giersstraße / Heiersstraße
- G3b Umgestaltung Knotenpunkt Marienstraße / Am Abdinghof
- G4 Aufwertung Ükernplatz
- G5 Beleuchtungskonzept
- G6 Innenstadt: Aufwertung von Plätzen
- G7 Umgestaltung Mühlenstraße-Kisau
- G8 Einheitliche Straßenraumgestaltung
- M1 Einrichtung von Elternhaltestellen
- M2 Öffentlichkeitsarbeit Fußgängerzone Kamp
- M3 Einrichtung einer Mobilitätsberatungsstelle
- M4 Mobilitätsmanagement an öffentlichen Einrichtungen
- M5 Stellplatzanlagen als Quartiersgaragen vermarkten
- M6 Car-Sharing
- M7 Kampagnen und Aktionstage



ÜBERSICHTSKARTE MASSNAHMEN (KFZ-VERKEHR, RUHENDER VERKEHR, WIRTSCHAFTSVERKEHR)

