

INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT INNENSTADT PADERBORN



INTEGRIERTES STADTENTWICKLUNGSKONZEPT INNENSTADT PADERBORN

AUFTRAGGEBER

Stadt Paderborn
Der Bürgermeister
Technisches Dezernat
Am Abdinghof 11
33098 Paderborn



EXTERNER PLANUNGSTEAM

scheuven + wachten **plus**
planungsgesellschaft mbh

scheuven + wachten plus
Friedensstraße 18
44139 Dortmund

_Martin Ritscherle
_Daniela Gaspar
_Christine Deuerling

Paderborn // Dortmund - 2018



INHALTSVERZEICHNIS

IMPRESSUM	2	4.7 VERKEHR	61
INHALTSVERZEICHNIS	3	4.7.1 Verkehrsräume Teilprojekt I	65
1. AUSGANGSSITUATION // SCHWERPUNKTE DER ENTWICKLUNG	4	4.7.2 Verkehrsräume Teilprojekt II	67
2. BETEILIGUNGSPROZESS	8	4.7.3 Brücke Marienstraße	69
3. JÜNGERE ENTWICKLUNGEN DER INNENSTADT	10	4.7.4 Barrierefreiheit	71
4. HANDLUNGSFELDER DER STADTENTWICKLUNG//.....14 PROJEKTSTECKBRIEFE DER MASSNAHMEN		5. INSTRUMENTE	72
4.1 ÖFFENTLICHE RÄUME	17	5.1 VERFÜGUNGSFONDS	73
4.1.1 Verwaltungsstandort Abdinghof	21	5.2 HOF- UND FASSADENPROGRAMM	74
4.1.2 Königsplätze II	24	5.3 QUARTIERSMANAGEMENT: KÖNIGS- PLÄTZE II	75
4.1.3 Westerntor	28	5.4 BAUSTELLENMARKETING	77
4.1.4 Hauptbahnhof und Umfeld	30	5.5 TAG DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG	78
4.1.5 Areal Florianstraße	32	5.6 CITYMANAGEMENT	79
4.1.6 Vorplatz Herz-Jesu-Kirche	33	6. FAZIT	80
4.1.7 Bahnübergang Rosentor	35	ANLAGEN	
4.2 GRÜN- UND FREIRÄUME	38	RÄUMLICHER GELTUNGSBEREICH	
4.2.1 Paderauenpark	43	LISTE DER PROJEKTE UND MASSNAHMEN	
4.3 WOHNEN	47		
4.4 EINZELHANDEL	49		
4.5 DENKMALSCHUTZ	51		
4.6 KULTUR	53		
4.6.1 Adam-und-Eva-Haus	57		
4.6.2 Kulturwerkstatt	59		

1.

AUSGANGSSITUATION //
SCHWERPUNKTE DER ENTWICKLUNG

1. AUSGANGSSITUATION // SCHWERPUNKTE DER ENTWICKLUNG

Paderborn ist eine lebendige Stadt mit 150.000 Einwohnern und zugleich wirtschaftliches und kulturelles Zentrum im südlichen Ostwestfalen. Sie zeichnet sich durch eine Innenstadt mit einem mittelalterlichen Stadtgrundriss und einer attraktiven Fußgängerzone aus geprägt durch ein attraktives bauliches Umfeld mit Sehenswürdigkeiten aus vielen Jahrhunderten. Darüber hinaus wird die Innenstadt ganz entscheidend durch die Flusslandschaft der Pader geprägt. Über 200 Quellen fördern bis zu 9.000 l Wasser / sec. und bilden aus mehreren Armen zusammenfließend den kürzesten Fluss Deutschlands. Eingebettet in einen grünen Landschaftsraum und gefasst vom mittelalterlichen Stadtgrundriss erzeugt die Pader in dieser Weise ein positives und im Vergleich zu anderen Städten einzigartiges Stadtklima mit besonderen Aufenthaltsqualitäten.

BEVÖLKERUNG

Die Bedeutung der Paderborner Innenstadt für die Gesamtstadt spiegelt sich seit der jüngeren Zeit auch in steigenden Bevölkerungszahlen wider: von 4.000 Einwohnern im Jahr 2010 stieg die Zahl bis 2013 auf 4.200 Einwohner. Am wichtigsten ist hierbei die Gruppe der 18- bis 29-Jährigen, die mit 24% überdurchschnittlich hoch vertreten ist, ebenso wie die Gruppe ab 65 Jahren (15,7%). Die hohen Schülerzahlen in der Innenstadt (12.000) hingegen manifestieren sich nicht im tatsächlichen Anteil an der Bevölkerung. 7,4% Kinder und Jugendliche zwischen 0 und 17 Jahren steht ein Anteil von 18,8% in der Gesamtstadt gegenüber. Aus dieser Bevölkerungsstruktur resultiert ein hoher Anteil von Ein-Personen-Haushalten, der mit 80% klar dominiert, während Mehr-Personen-Haushalte, v.a. Familien, insbesondere im Vergleich mit der Gesamtstadt in der Innenstadt stark unterrepräsentiert sind.

ARBEITSMARKT

Die Paderborner Innenstadt weist zudem eine hohe Arbeitsplatz- und Beschäftigtendichte (ca. 13.000), beinahe ausschließlich im Dienstleistungssektor, auf. Die größten Arbeitgeber sind hierbei die Stadtverwaltung (1.000 Mitarbeiter), St.-Vincenz Krankenhäuser (1.000 Mitarbeiter), LWL-Einrichtungen (400 Mitarbeiter), Erzbischöfliche Verwaltung (320 Mitarbeiter) und das Amts- und Landgericht (180 Mitarbeiter).

HANDEL

Der Einzelhandel ist mit einer Verkaufsfläche von 82.000qm räumlich relativ stark vertreten und stützt Paderborns regionale Bedeutung als Oberzentrum.

JÜNGSTE PROJEKTE UND ENTWICKLUNGEN

In der Paderborner Innenstadt wurden in den letzten Jahren einige Projekte umgesetzt, die das Gesicht der Innenstadt und ihre Funktionsfähigkeit stark verändert haben. Dies konnte durch das „Integrierte Handlungskonzept Innenstadt Paderborn“ aus dem Jahr 2010 als Grundlage für die Städtebauförderung erreicht werden.

VORSCHAU

Einige wichtige Aufgaben und neue Akzentsetzungen für die Weiterentwicklung der Innenstadt verbleiben. Ein besonderes Potenzial ist mit der Neustrukturierung des innerstädtischen Standortes der Stadtverwaltung „Am Abdinghof“ verbunden, weil an zentraler Stelle neue Impulse gesetzt werden können. Um dieser besonderen Herausforderung gerecht zu werden, wurde für diesen Bereich ein architektonischer und freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt. Das Projekt ist ein wichtiger Baustein für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt.



Modell der Keimzelle Paderborn

1. AUSGANGSSITUATION // SCHWERPUNKTE DER ENTWICKLUNG

Für eine weitere Stärkung der Innenstadt lassen sich insbesondere fünf räumliche Schwerpunkte festlegen, die in der künftigen Entwicklung der Innenstadt weitere strukturelle Impulse erwarten lassen und deshalb prioritärer Behandlung bedürfen.

HANDLUNGSBEDARFE

Vorrangiger Handlungsbedarf besteht neben dem Umbau des Verwaltungsstandortes Abdinghof in folgenden Bereichen:

- Attraktive Verknüpfung der umliegenden Stadtquartiere mit der Innenstadt: Zur Verbesserung der Verknüpfung wird die Zentralstation von den Königsplätzen als zentraler Omnibushaltepunkt (ZOH) an die Westernmauer am inneren Ring verlagert. Der neue zentrale ZOH soll künftig barrierefrei gestaltet sein, Angsträume sollen beseitigt und neue Aufenthaltsqualitäten erzeugt werden.
- Revitalisierung der Königsplätze II (zwischen Königstraße und Westernmauer und Marienstraße und Alte Torgasse) mit verschiedenen Teilprojekten: Im Bereich Königsplätze I wurden bereits mit großen Anstrengungen gute Erfolge erzielt, wenn auch das Projekt noch nicht in Gänze umgesetzt ist und vor allem die Verlagerung des ZOH in den Wallring noch aussteht. Durch die geplante Verlagerung der Zentralstation und den Neubau als ZOH an der Westernmauer gewinnt das Quartier als öffentlicher Raum und als Verbindung zur Handelslage Königsplätze und zur Innenstadt an Bedeutung.
- Entwicklung der Flusslandschaft Pader: Die Einzigartigkeit des Paderquellgebietes und der Paderau muss erhalten und weiterentwickelt werden – nicht nur für die Innenstadt, sondern auch für die Gesamtstadt. Das Paderquellgebiet ist nicht nur der imagewirksame „Fingerabdruck“ Paderborns, sondern auch Ausgangspunkt für attraktive Freiraumverbindungen zu den umliegenden Stadtquartieren. Die Aufwertung des Paderquellgebiets ist aber auch unlösbar mit einer verbesserten Verzahnung im Gefüge der Gassen und Plätze des mittelalterlich geprägten Stadtgrundrisses verbunden.
- Erweiterung des Standortes der Kulturwerkstatt: Durch die Kulturwerkstatt sollen die traditionellen Kultureinrichtungen (Paderhalle, Kammerspiele) durch alternative, nicht Institutionen gebundene Kultur ergänzt werden. Die

Einrichtung ist als Standort für experimentelle Kultur von Nutzern und Besucher schon heute sehr nachgefragt und muss künftig um Räumlichkeiten erweitert werden, um ihre Funktion wahrnehmen zu können.

- Adam-und-Eva-Haus: Das Adam-und-Eva-Haus ist eines der attraktivsten und erhaltenswertesten Fachwerkhäuser der Stadt Paderborn. Es wird zukünftig die Verwaltung der Stadtbibliothek und eine Open Library beherbergen und wird in diesem Kontext als Projekt bei der Regionale 2022 eingereicht.



2.

BETEILIGUNGSPROZESS

2. BETEILIGUNGSPROZESS

Der Prozess des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts Innenstadt Paderborn baut auf mehreren unterschiedlichen Formaten zur Beteiligung zentraler Akteure auf, so dass verschiedene Sichtweisen aufgenommen werden konnten. Die Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes lässt sich in drei Planungsphasen gliedern:

In der **ersten Phase** erfolgte eine aufgabenbezogene Bestandsaufnahme, die in einer Definierung des Plangebiets zur Charakterisierung der Innenstadt Paderborn mündete. Darauf aufbauend wurden wesentliche Standorte und Handlungsschwerpunkte, denen eine Schlüsselrolle in der Weiterentwicklung des innerstädtischen Bereiches beizumessen ist, vertiefend untersucht. Anschließend daran galt es in der Synthesephase, der **zweiten Phase**, die Ergebnisse zu einer Gesamtschau zusammenfassend darzustellen. Abschließend erfolgte dann in der **dritten Phase** die Ausformulierung eines Maßnahmenplanes sowie einer Kosten- und Finanzierungsübersicht.

Die regelmäßigen Jour-Fixe-Termine mit der Paderborner Stadtverwaltung sicherten den Informationsaustausch und ermöglichten die Erarbeitung von Inhalten in ergebnisorientierten Diskussionen. Darüber hinaus wurden in Form einer Ämterrunde der dialogorientierte Diskurs gesucht und die verschiedenen Dienststellen beteiligt, um im Planwerk deren Belange zu integrieren. Im Informations- und Ideenaustausch zwischen den einzelnen Stadtämtern wurden die Interessen und Problembereiche der jeweiligen Themenfelder eingeholt und in der Runde zur Diskussion gestellt. Die Ergebnisse flossen im Zuge der Synthesephase in das vorliegende Planwerk ein.

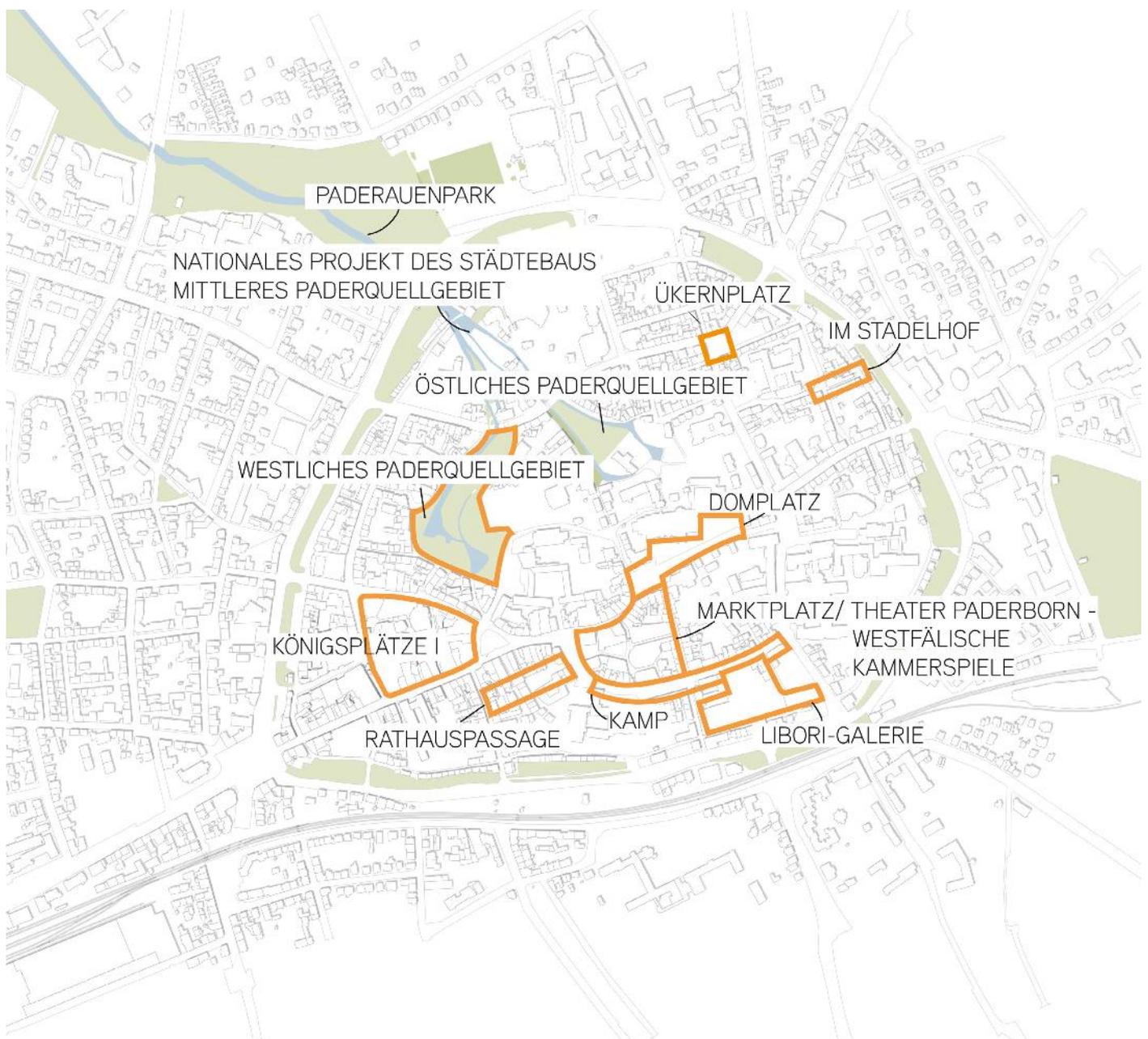
Basierend auf den erarbeiteten Haupthandlungsfeldern wurden daraufhin die Zusammenarbeit mit den für die Innenstadtentwicklung relevantesten Ämtern und städtischen Institutionen intensiviert und in Form von Expertengesprächen die Ergebnisse vertieft. Folgende Bereiche der Stadtverwaltung wurden intensiv beteiligt: das Citymanagement und die Koordination des ÖPNV, das Straßen- und Brückenbauamt, das Amt für Umweltschutz und Grünflächen sowie die Standortgemeinschaft Königsplätze e.V. und einzelne Eigentümer der Immobilien an den Königsplätzen.

3.

JÜNGERE ENTWICKLUNGEN DER INNENSTADT

3. JÜNGERE ENTWICKLUNGEN DER INNENSTADT

Die Paderborner Innenstadt hat in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Veränderungen erfahren. In den 1990er-Jahren wurde die Libori-Galerie am Kamp errichtet, in der sich neben Einzelhandel und Gastronomie vor allem ein Kino sowie ein großer Elektrofachmarkt befinden. Der „Kamp“, an dem sich der Haupteingang der Libori-Galerie befindet und der an den Rathausplatz anschließt, wurde in diesem Zusammenhang ebenfalls aufgewertet.



Projektübersicht

3. JÜNGERE ENTWICKLUNGEN DER INNENSTADT



Rathauspassage

Um die Jahrtausendwende entstand die Rathauspassage. Durch die Umnutzung von Verlagsgebäuden konnte eine attraktive und mit einer vielfältigen Nutzungsmischung ausgestattete Verbindung zwischen Rathausplatz und Rosenstraße geschaffen werden.

Um das Jahr 2010 wurde der „Neue Platz“ mit darunter liegender Tiefgarage im Zusammenhang mit dem Neubau der Volksbank und dem Theater Paderborn – Westfälische Kammerspiele in unmittelbarer Nähe zum historischen Rathaus errichtet. Er ergänzt das Gefüge der Stadtplätze, verbindet zusammen mit der Theaterpassage Rathausplatz, Kamp und Grube und zeigt mit seinem Besatz an Einzelhandel, Gastronomie sowie Büro- und Praxisnutzungen ein gutes Maß an



Neuer Platz

Lebendigkeit und ist von neuer, zeitgemäßer Architektur gesäumt, die sich in die historisch geprägte Umgebung behutsam einfügt.

Zu den Schwerpunkten der Innenstadterneuerung zählten im Anschluss der Umbau der Königspätze (erster Abschnitt) und die Neugestaltung des Markt- und Domplatzes. Zudem wurde auf der Grundlage eines ‚Gesamtkonzept - Flusslandschaft Pader‘ und auf der Grundlage ‚Nationales Projekt des Städtebaus – Mittleres Paderquellgebiet‘ mit Arbeiten zur Aufwertung der „Flusslandschaft Pader“ begonnen.

Der abgeschlossene Umbau des Markt- und Domplatzes wertet den gesamten Bereich nachhaltig auf und kann auch als Vorbild für die Umgestaltung anderer öffentlicher Plätze dienen, will man zu einer abgestimmten Gestaltung der öffentlichen Räume kommen. Im Rahmen eines Werkstatt- und Beteiligungsverfahrens mit Fachplanern, betroffenen Anliegern und Eigentümern wurde hier in Abwägung der notwendigen Funktionen, Nutzungen und gestalterischen Ansprüchen ein abgestimmter Konsens erarbeitet, ein Planungsprozess, der sich nachhaltig und identitätsstiftend auswirkt. Der auffallend ästhetisch hochwertige Bodenbelag erhöht zusammen mit der Möblierung die Aufenthaltsqualität und stellt zugleich eine barrierefreie Erschließung inkl. des Mobiliars sicher. Zur Erleichterung der Fußgängerquerungen wurde die Verkehrssituation verändert. Die Raumaufteilung erfuhr auch in Bezug auf die Parkräume eine Anpassung, eine neue Treppenanlage zum Domeingang sowie ein Baumhain wurden angelegt. Auf Einbauten wurde zugunsten einer multifunktionalen Nutzbar-



Marktplatz / Domplatz

3. JÜNGERE ENTWICKLUNGEN DER INNENSTADT

keit des Platzes als Marktplatz und für Volksfeste verzichtet. Die Königsplätze waren das Ergebnis einer großen Sanierungsmaßnahme bis 1982, mittlerweile sind sie aber den Anforderungen nicht mehr gewachsen und leiden unter Imageproblemen, Leerständen und einem Downtrading. Im Rahmen des vorangegangenen „Integrierten Handlungskonzepts Innenstadt“ wurde der Abschnitt zwischen Königstraße, Westernstraße, Marienstraße und Marienplatz umgestaltet und an wesentlichen Punkten strukturell verändert. Der veränderte Zugang zu den Königsplätzen von der Westernstraße aus, der Bau eines zentralen Erschließungselements an der Königstraße, der Königsbalkon sowie die Umgestaltung der Anbindung des Marienplatzes sind die Kernmaßnahmen. Der Abschluss des 1. BA ist nach derzeitigem Stand bis November 2018 geplant. Der Abschluss der Arbeiten in diesem Bereich ist für den Herbst 2018 geplant.

Nach Abschluss dieses Bauabschnitts steht nun die Modernisierung und Sanierung des angrenzenden Bereichs westlich der Königstraße bis zur Westernmauer und zwischen der Alten Torgasse und Marienstraße an. Das ist vor allem deshalb von hoher Priorität, weil durch die Verlagerung der Buszentralstation als neue Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH) an die Westernmauer, welche am 21.11.2017 durch den Rat der Stadt Paderborn beschlossen wurde, eine attraktive fußläufige Anbindung an die Innenstadt notwendig wird. Dadurch gewinnen die Alte Torgasse und Brückengasse an Bedeutung, die zurzeit allerdings Bestandteile der Erschließung der Tiefgarage sind und damit keine Qualitäten als Fußgängerverbindungen aufweisen. Neben den stadträumlichen und architektonischen

Defiziten stellt sich auch die Funktionstrennung zwischen motorisiertem und nicht motorisiertem Verkehr als nicht mehr zeitgemäß, unwirtschaftlich und z. T. ohne soziale Kontrolle dar. Mit einer Qualifizierung der bisherigen Verkehrsebene für Fußgänger soll dem entgegengewirkt werden. Voraussetzung dafür ist auch die Verlagerung der Tiefgaragen-Ausfahrt Brückengasse an die Marienstraße und eine Neugestaltung des öffentlichen Raumes auf der Grundlage einer funktionalen Neuordnung.



Blick in die Brückengasse / Verbindung zur Westernmauer / ZOH

4.

HANDLUNGSFELDER DER STADTENTWICKLUNG // PROJEKTSTECKBRIEFE DER MASSNAHMEN

4.1 Öffentliche Räume

4.2 Grün- und Freiräume

4.3 Wohnen

4.4 Einzelhandel

4.5 Denkmalschutz

4.6 Kultur

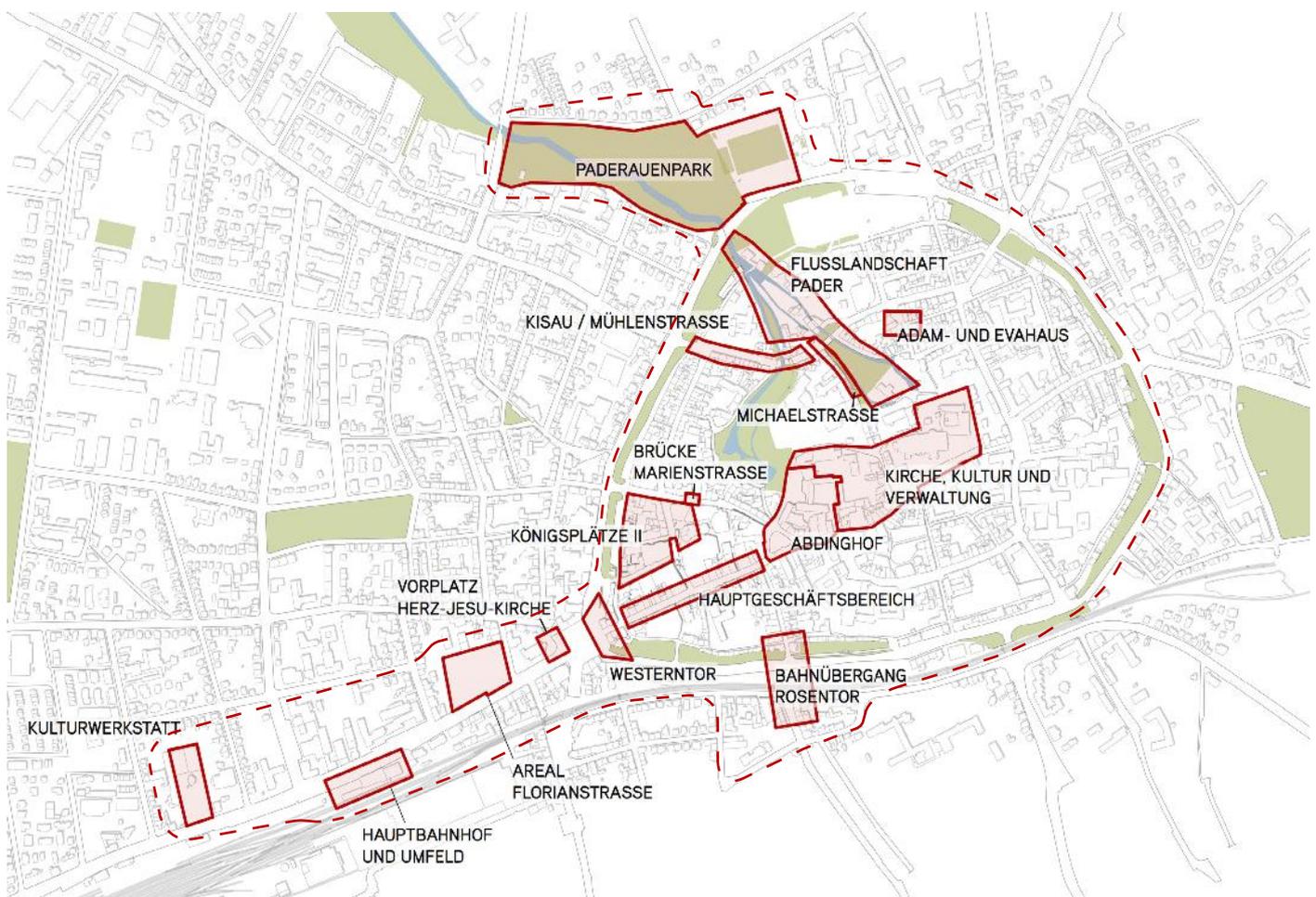
4.7 Verkehr

4. HANDLUNGSFELDER DER STADTENTWICKLUNG

Die rund 150.000 Einwohner zählende Universitätsstadt Paderborn stellt für die Region Ostwestfalen ein wichtiges Oberzentrum dar. Der mittelalterlich geprägte Stadtkern wird charakterisiert durch die Wasserläufe der Paderquellen und die repräsentativen Kirchenbauten des Erzbistums. Historische Strukturen sowie denkmalgeschützte Komplexe bilden einen attraktiven städtebaulichen Rahmen für die lebendige Innenstadt.

Das Untersuchungsgebiet umfasst den historischen, vom Wallring begrenzten Stadtkern und schließt über eine Verlängerung den Hauptbahnhof und die Kulturwerkstatt mit ein. Im Westen grenzt das Riemekeviertel, im Süden – durch die Bahntrasse abgegrenzt – die Südstadt an. Nordwestlich des Plangebiets befinden sich die Grünstrukturen der Paderauen Richtung Schloß Neuhaus, die in ihrer Freiraumqualität von gesamtstädtischer Bedeutung sind und im Untersuchungsraum in den Quellgebieten der Pader ihren Ursprung haben.

Der südliche Teil des Plangebiets stellt den Hauptgeschäftsbereich der Paderborner Innenstadt dar, in dem sich der Großteil des Einzelhandels bündelt. Nördlich anschließend befindet sich ein funktional von Kirche, Kultur und Verwaltung geprägter Bereich an, der in Richtung Paderauenpark in den innerstädtischen Ergänzungsbereich übergeht.



Projektübersicht

4. HANDLUNGSFELDER DER STADTENTWICKLUNG

AKUTER HANDLUNGSBEDARF BESTEHT IN FOLGENDEN BEREICHEN:

1. Um den Anforderungen an eine moderne und sichere Stadt mit hoher innenstädtischer Aufenthaltsqualität zu genügen, bedürfen einige öffentliche Räume in Paderborn der Aufwertung. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Barrierefreiheit und die Beleuchtung. Hervorzuheben ist der Bereich der Königsplätze II, welcher eine besonders negative städtebauliche Wirkung entfaltet.
2. Die Grün- und Freiräume an der Pader und ihren Quellen haben einen hohen historischen Stellenwert und sind die wichtigsten innerstädtischen Freiräume der Stadt. Der Umbau des Verwaltungsstandortes Abdinghof bietet die Möglichkeit mit dem Franz-Stock-Platz die Verbindung und Verknüpfung zwischen dem Paderquellgebiet und dem historischen Rathaus herzustellen. Vor allem im Bereich des Paderauenparks gibt es noch ungenutzte Potenziale, deren Erschließung die Stadt nachhaltig aufwerten würde.
3. Schon historisch bedingt durch die Lage am Hellweg hat der Einzelhandel für Paderborn eine sehr große Bedeutung. Als wichtigstes Versorgungszentrum in der Region muss sich die Innenstadt, trotz einer guten Ausgangslage, den Herausforderungen des digitalen Zeitalters und des Onlinehandels stellen, gleichzeitig jedoch auch die Bewohner mit Gütern des täglichen Bedarfs versorgen.
4. In einer Stadt wie Paderborn, die geprägt ist von ihrer historischen Wasser- und Kirchenlandschaft, spielt der Denkmalschutz eine besondere Rolle. Eine Profilschärfung der historischen Innenstadt durch Herausstellen ihrer mittelalterlichen Stadtstrukturen und Bauten stiftet Identität und stärkt die Innenstadt im Standortwettbewerb.
5. Einem reichen Angebot an klassischen Institutionen im Bereich Kultur steht in Paderborn, trotz hoher Nachfrage, ein wenig diversifiziertes und lebendiges Angebot an studentischer Kultur und Nischenangeboten gegenüber. Um die Attraktivität und Lebensqualität der Stadt zu erhalten, ist eine Stärkung dieses Bereichs unumgänglich.
6. Besonders für ein Oberzentrum im ländlichen Raum wie Paderborn ist eine gute Erreichbarkeit von hoher Bedeutung. Der Neubau des Zentralen Omnibushalts und seine Einbindung in das Stadtgefüge haben somit höchste Pri-

orität. Darüber hinaus soll das Handlungsfeld Verkehr in den Bereichen Fahrradfreundlichkeit und Digitalisierung nachhaltig gestärkt werden.

7. Vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren steigenden Einwohnerzahlen des Zentrums gewinnt auch in Paderborn das Wohnen in der Innenstadt wieder an Bedeutung. In erster Linie wird bezahlbarer Wohnraum für Studenten und barrierefreie Wohnformen für Senioren nachgefragt, auch größere Zuschnitte für Familien könnten gefördert werden.

4.1 ÖFFENTLICHE RÄUME

Das Gefüge der öffentlichen Räume ist der „Fingerabdruck“ einer Stadt. Kein Stadtgrundriss gleicht einem anderen. Die öffentlichen Räume stiften also Identität und Unverwechselbarkeit. Darüber hinaus ist ihre Qualität eine wichtige Messlatte für das Image einer Stadt und sie stehen jedem offen, am Stadtleben teilzuhaben. Ihre nachhaltige Sicherung und Weiterentwicklung und ihre qualitätsvolle Gestaltung gelten deshalb als städtebauliches Fundament einer zukunftsfähigen Entwicklung der Innenstadt.



Marktplatz mit Neptunbrunnen

Gerade mittelalterliche Städte wie Paderborn sind im Kern geprägt von dem charakteristischen Gefüge aus Gassen, Straßen und Plätzen, begleitet von zumeist dichter Bebauung. Repräsentative, kirchliche Bauten finden im öffentlichen Raum genauso ihre Verortung wie alle Profanbauten. Die Paderborner Innenstadt zeigt eine vergleichsweise große Bandbreite unterschiedlicher öffentlicher Räume, insbesondere das Spektrum unterschiedlicher Stadtplätze:

Eine besondere Bereicherung hat die Innenstadt durch die baulichen Anlagen der Kirche erfahren, die auch „halböffentliche“ Räume einschließen. Die „Ehrenhöfe“ vor der Jesuiten-, der Franziskaner- und der Abdinghofkirche sowie auch z.B. die Kreuzgänge der Kirchen schaffen urbane Orte der Ruhe in zentraler Lage. Die öffentlichen Plätze wie Marktplatz, großer und kleiner Domplatz sowie Rathausplatz sind Orte mit unterschiedlichem Charakter und einzigartigem repräsentativem Wert, die die Bedeutung der historischen Gebäude an sich zusätzlich zur Geltung bringen. Durch den barrierefreien Umbau sowie die gestalterische und funktionale Neuordnung von

Markt- und Domplatz kann auch eine multifunktionale Nutzung für jedermann und unterschiedlichste Veranstaltungen generiert werden.

Diese gestalterische und funktionale Wertigkeit besitzen noch längst nicht alle öffentlichen Räume der Innenstadt. An den Königplätzen, am Marienplatz, Franz-Stock-Platz und Am Abdinghof zeigen sich in unterschiedlicher Form Defizite, die ebenso durch gestalterische, funktionale und bauliche Maßnahmen behoben werden sollten. Das Ergebnis des hochbaulichen und freiraumplanerischen Wettbewerbs zum Verwaltungsstandort Abdinghof und den damit zusammenhängenden Plätzen (Marienplatz, Abdinghof und Franz-Stock-Platz) soll dazu beitragen, diesen Anspruch zur Wertigkeit des öffentlichen Raumes und des Stadtbildes zu erhalten und fortzuführen. Der Neubau des Verwaltungsgebäudes selbst und die Renovierung des historisch und stadträumlich wichtigen und in das Ensemble integrierten „Heisingen Haus“ werden den Verwaltungsstandort besser nach außen repräsentieren. Mit einem Haupteingang am Marienplatz, der die Besucher in ein nach dem Vorbild einer Markthalle organisierten Bürgersevice führt, organisiert der Neubau die Besucherströme neu und schafft eine offene und transparente Eingangssituation.

Die Aufwertung der Königplätze im Zuge des Projekts Königsplätze II soll im Sinne einer nachhaltigen Innenstadtgestaltung zudem über die baulich-gestalterische Ebene hinausgehen und durch die gezielte Einbeziehung der Eigentümer die vollständige Umsetzung der Maßnahmen ermöglichen. Ein Quartiersmanagement soll die Eigentümer der betroffenen Immobilien in den Planungsprozess frühzeitig einbeziehen und nachhaltig begleiten. Eine solche Koordination ermöglicht erst die Umsetzung der Maßnahmen und ist bei der sehr hohen Anzahl an Einzeleigentümern in den betroffenen Immobilien an den Königplätzen unerlässlich. Die Komplexität des Vorhabens erfordert somit neben einer professionellen Projektsteuerung und einem umfassenden Baustellenmanagement zudem eine intensive Eigentümer- und Nutzerbeteiligung. Diese dreiteilige Prozessstrategie ist Voraussetzung sowie maßgeblich für eine erfolgreiche Realisierung des Großprojekts.

Im Weiteren gehören dazu auch die Ansprüche an Sicherheit und die Orientierung auf Plätzen und Wegeverbindungen sowie deren Anpassung an die Bedürfnisse und Berücksichtigung aller Nutzer: Der barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raumes im Sinne der Generationengerechtigkeit kommt somit höchste Bedeutung zu. In den Bereichen mit historischer

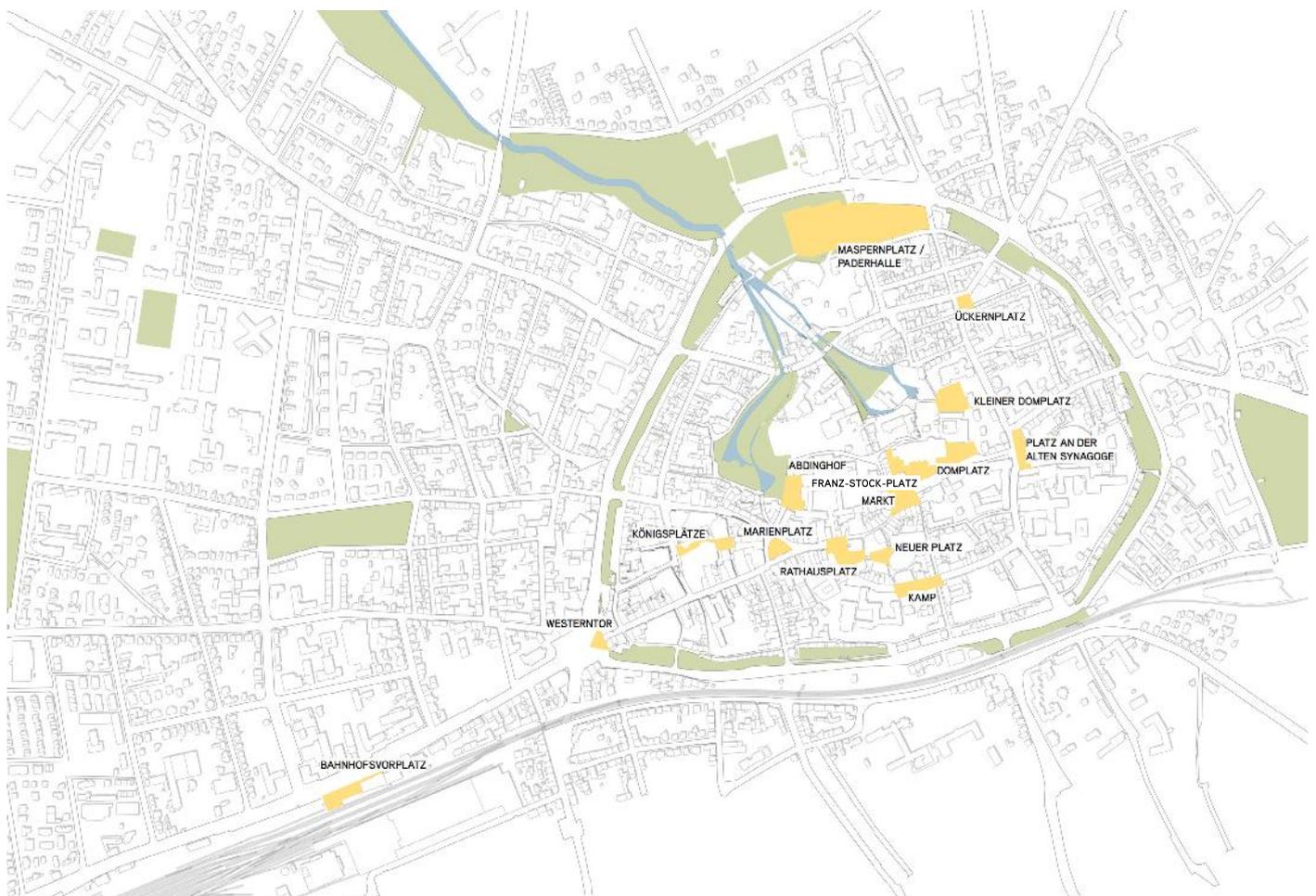
4.1 ÖFFENTLICHE RÄUME

Pflasterung gilt es, Ansprüche an Gestaltqualität und Denkmalschutz mit der Nutzerfreundlichkeit in Einklang zu bringen. Zur Erhöhung der Sicherheit und Orientierung im öffentlichen Raum muss auch die Materialität der Oberflächen, die Beleuchtung sowie die sonstige Ausstattung und Möblierung auf der Grundlage eines Gesamtkonzeptes mit betrachtet werden. Um die Sicherheit und die Orientierung im öffentlichen Raum, insbesondere in den engen Straßen und Gassen, zu erhöhen, sollte perspektivisch über ein Beleuchtungskonzept nachgedacht werden, welches auch hohen gestalterischen Ansprüchen genügt. Ein Beleuchtungskonzept insb. für engere Gassen oder überbaute Passagen kann Sicherheit und Orientierung bieten und unterstützt den Anspruch an Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten. Zentrale Wegeverbindungen sollten hierbei in besonderem Maße berücksichtigt werden. Darüber hinaus ist eine zeitgemäße Anpassung an die Bedürfnisse aller Nutzer essentiell: Einer barrierefreien Gestaltung

des öffentlichen Raumes im Sinne der Generationengerechtigkeit kommt somit eine hohe Bedeutung zu. Problematisch sind zum Beispiel Bereiche mit historischer Pflasterung, wie der kleine Domplatz. Hier gilt es, die Ansprüche an Gestaltqualität und Denkmalschutz mit der Nutzerfreundlichkeit (Barrierearmut) zu vereinbaren.

Paderborn als "Digitale Stadt" hat den Auftrag, in der Stadt und besonders im öffentlichen Raum die Grundvoraussetzungen für eine digitale und innovative Entwicklung zu setzen. Ein flächendeckendes und frei zugängliches WLAN-Netz könnte hier einen ersten Schritt darstellen, um die digitale Entwicklung voranzutreiben und dem Titel der „Digitalen Stadt“ gerecht zu werden.

Neben dem seit Ende des 9. Jh. Ende Juli stattfindenden 9-tägigen Liborifest – einem der größten kirchlich-historischen Feste Deutschlands – nimmt auch die Anzahl kleinerer Feste, Events oder Open-Air-Veranstaltungen über das Jahr ver-



Öffentliche Räume

4.1 ÖFFENTLICHE RÄUME

teilt stetig zu, die weitere Anforderungen an die Nutzung und vor allem an die Robustheit und Sicherheit des öffentlichen Raumes stellen. Auch diese Anforderungen und Nutzungen müssen bei zukünftigen Planungen neben dem Anspruch an Barrierefreiheit und Sicherheit berücksichtigt werden. Maßnahmen zur barrierefreien Nutzung sind bereits im 1. Handlungskonzept für die Innenstadt Paderborn umgesetzt worden, weitere werden im vorliegenden ISEK fortführend folgen.

Das Umfeld des Bahnhofes wird in den kommenden Jahren wesentliche Veränderungen erfahren, nachdem der Rat der Stadt Paderborn am 11. Juli 2018 einen Planungsvorschlag zum Umbau des Bahnhofes angenommen hat. Dieser beinhaltet den Neubau eines Bahnhofes und eines darüberliegenden Hotels und zieht eine Umstrukturierung und Einbeziehung des Bahnhofsvorplatzes und angrenzender Areale nach sich. Die notwendigen Parkplätze werden in einem mehrgeschossigen Parkhaus sowie einem neuen Fahrradparkhaus untergebracht. Beteiligt sind die Deutsche Bahn, die Firma Bremer und die Stadt Paderborn. Das Projekt ersetzt das bisherige Bahnhofesgebäude, das erhebliche funktionale Mängel und städtebauliche Defizite aufweist, und als eines der wichtigsten Eingangstore und Visitenkarte der Stadt als nicht angemessen erachtet werden muss. Hervorzuheben ist aus städtebaulicher Sicht die Aufwertung der Bahnhofstraße, die eine der wichtigsten Einfallstraßen nach Paderborn darstellt.

Der deutlich höhere Baukörper mit insgesamt sechs Geschossen bildet mit dem gegenüberliegenden Ensemble aus Finanzamt und Agentur für Arbeit einen klar ausformulierten Städteingang aus – eine Wirkung, die das bisherige Bahnhofesgebäude nicht entfalten konnte.

GENERELLE ANFORDERUNGEN UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN THEMENBEREICH ÖFFENTLICHER RAUM

- Qualitätsvolle Weiterentwicklung der innerstädtischen Platzbereiche und Straßenräume zur Stärkung der Aufenthaltsqualität.
- Anlage funktional gut nutzbarer Räume für Jung und Alt mit einer den jeweiligen Nutzungsansprüchen entsprechenden Gestaltung.
- Qualifizierung bestehender Räume im Sinne einer generationsgerechten und barrierefreien Gestaltung mit hoher Ausstattungsqualität und Orientierungswirkung.
- Attraktive Anbindung der Innenstadt an den neuen ZOH über einen hochwertigen, offenen Durchgang in den Königsplätzen.

Vor dem Hintergrund der besonderen Bedeutung des Handlungsfelds „Öffentlicher Raum“ hat die Stadt Paderborn bereits entsprechende Projekte auf den Weg gebracht. Dass in diesem Projekt die Neuorganisation der Königsplätze einen besonderen Stellenwert besitzt, erklärt sich aus der heutigen Situation wie aus dem Entwicklungspotenzial gleichermaßen.



Entwurf des Bahnhofesgebäudes mit angrenzendem Umfeld

PROJEKTSTECKBRIEFE

ÖFFENTLICHE RÄUME

4.1.1 Verwaltungsstandort Abdinghof

4.1.2 Königsplätze II

4.1.3 Westerntor

4.1.4 Hauptbahnhof und Umfeld

4.1.5 Areal Florianstraße

4.1.6 Vorplatz Herz-Jesu-Kirche

4.1.7 Bahnübergang Rosentor

4.1.1 VERWALTUNGSSTANDORT ABDINGHOF

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

ab 2019

GESAMTKOSTEN

ca. 69.500.000 €

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

ca. 21.000.000 €

AUSGANGSLAGE

- Die Stadtverwaltung Paderborn befindet sich derzeit in einer Umstrukturierung und Verlagerung von Verwaltungseinheiten an neue Standorte.
- Der Standort Am Abdinghof umfasst die Gebäudeteile A, B, C und CA (siehe Geltungsbereich).
- Der Gebäudeteil 'Heising'sches Haus' - Marienplatz 2 und 2a - ist ein Baudenkmal.
- Die Gebäudeteile A und B werden erhalten und saniert, das Heising'sche Haus wird als Denkmal integriert und die Teile C und CA stehen frei für den Abriss.
- Die Abrissnotwendigkeit wird mit verschiedenen Defiziten begründet, die aus der heterogenen Gebäudestruktur aus unterschiedlichen Bauzeiten ohne funktionale und



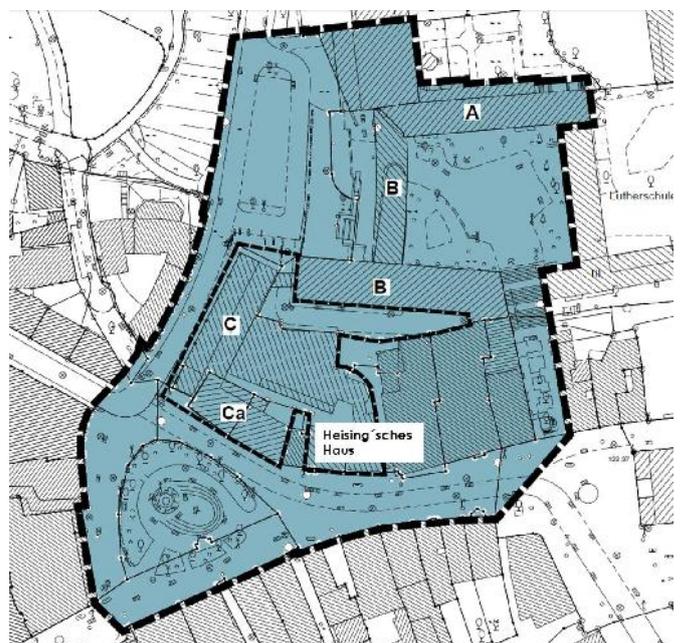
Lageplan

bautechnische Anpassung an die Anforderungen eines Verwaltungsgebäudes resultieren.

- Es liegen massive nicht punktuell zu behebbende Brandschutzdefizite, funktionale Defizite, wie schlechte Erreichbarkeit und Erschließung sowie bautechnische und baukonstruktive Defizite aufgrund der bauzeitlichen Materialien z. Bsp. an der Fassade, den Geschosdecken und dem Dach, vor.
- Insgesamt fehlt durch die heterogene Gebäudestruktur, bestehend aus unterschiedlichen Erweiterungsbauten, an vielen Übergängen die Barrierefreiheit. Außerdem fehlen DIN-gerechte Fahrstühle. Ein Umbau der bestehenden Gebäudeteile wäre unverhältnismäßig aufwendig.
- Wegen der besonderen Lage, der Bedeutung und der komplexen Funktionalität des Verwaltungsgebäudes war ein hochbaulich freiraumplanerischer Wettbewerb zwingend.

ENTWICKLUNGSZIELE

- Planungsrelevante Bestandteile des Wettbewerbs waren neben den oben genannten Gebäudeteilen (ausgenommen der Teile A und B) der Marienplatz, der Franz-Stock-Platz und der Vorplatz Am Abdinghof inkl. Straßenabschnitt bis zur Marienstraße
- Erstes Ziel ist es, den innerstädtischen Standort als Ver-



Gebäudeensemble Abdinghof

4.1.1 VERWALTUNGSSTANDORT ABDINGHOF

waltungseinheit mit Bürgerrelevanten Dienstleistungen zu entwickeln und angemessen räumlich-transparent (Markthallenprinzip) für den Bürger zu gestalten.

- Dieses Ziel schließt die Betrachtung des direkten urbanen Umfeldes zwingend ein – insbesondere wegen der neu anzulegenden barrierefreien Gebäudeerschließungen.
- Ein weiteres Ziel ist die Würdigung des Heising'schen Hauses als identitätsstiftendes Denkmal. Für eine behutsame bauliche, funktionale und gestalterische Integration in die Neuplanung ist ein erhöhter baulicher Aufwand absehbar und erforderlich.
- Die oben genannten Plätze haben dabei aufgrund ihrer Funktion, Lage und Bedeutung sehr unterschiedliche Ansprüche:
 - Der Franz-Stock-Platz, als eingetragenes Denkmal, soll wegen seiner introvertierten Lage auch weiterhin Veranstaltungsort bleiben und entsprechend erschlossen, gestaltet und ausgestattet werden. Seine Funktion als Bindeglied zwischen Paderquellgebiet und dem historischen Rathaus und dem Rathauskump sollte im Sinne der Wiederaufbauplanungen weiter gestärkt werden.
 - Der Marienplatz ist ein zentraler öffentlicher Platz mit einer von Grün umgebenen zentralen Fläche im Eigentum der Kirche. Der Platz ist Teil der Fußgängerzone Westernstraße in der Nähe zur Handelslage Königplätze und zum historischen Rathaus. Mit dem

neuen Eingang in die Verwaltung erhält er eine entscheidende zusätzliche Funktion, die gestalterische wie erschließungsbedingte Anpassungen erfordert.

- Das Heising'sche Haus ist als Baudenkmal mit seiner Zuwendung zum Marienplatz identitätsstiftend und entsprechend zu würdigen. Eine Würdigung, die sich auch im Inneren des Gebäudes fortsetzen sollte; eine gelungene Integration muss entsprechende Verbindungen und Bezüge zur Historie herstellen aber auch eine barrierefreie Erschließung ermöglichen. Entsprechende Nutzungen können dabei den Wert der Substanz hervorheben und positiv erlebbar machen.
- Der Vorplatz Am Abdinghof als ehemaliger Haupteingang ist Bestandteil der Verbindung zwischen Paderquellgebiet, Franz-Stock-Platz und Rathausplatz, der den Blick auf das Gartendenkmal eröffnet. In dieser Funktion soll er mit angemessenen Nutzungen in Verbindung mit dem Stadtmuseum in Wert gesetzt werden.

PROJEKTBSCHREIBUNG

Mittelpunkt der Stadtverwaltung soll zukünftig ein neuer Bürgerservice sein, der direkt und barrierefrei vom Marienplatz aus zugänglich ist. Diese Zielplanung erfordert eine organisatorische und baulich-strukturelle Neuordnung der Erschließungen.

Ein weiteres Hauptziel des zukünftigen Bürgerservices ist die Einrichtung eines umfangreichen Dienstleistungsangebotes für möglichst alle Bevölkerungsgruppen und Lebenslagen an zentraler Stelle. Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Bündelung von Verwaltungsdienstleistungen mit Angeboten Dritter – wie Bibliotheks- oder Gastronomieangeboten notwendig. Diese sollen im Rahmen eines Begegnungszentrums angeboten werden und sich zu einem Raum gesellschaftlicher Teilhabe entwickeln. Der Bereich „bürgerschaftliches und ehrenamtliches Engagement“ soll für Bürgerinnen und Bürger sowie Besucher der Stadt Paderborn eine identitätsstiftende Wirkung entfalten. Damit trägt der Bürgerservice zur Bereitschaft eines Besuches der Innenstadt bei und wird nachhaltig – ebenso wie die Plätze und Grünanlagen der Stadt – selbstverständlicher „öffentlicher“ Bestandteil des Stadtzentrums. Leitbild ist eine offene „Markthalle“ mit verschiedenen Angeboten für Beratungen und Services. Übergänge zwischen persönlicher Beratung und allgemeinen Informationen sollen fließend gestaltet sein, so dass Synergien entstehen können.



Gewinnerentwurf des Wettbewerbes (behet bondzio lin architekten)

4.1.1 VERWALTUNGSSTANDORT ABDINGHOF

Service-Angebote müssen sich gesellschaftlichen Entwicklungen anpassen können und sind bedarfsgerecht zu gestalten. Neben dauerhaften Angeboten sind auch temporäre Nutzungen vorgesehen, die Synergieeffekte nach sich ziehen. Die Angebote im zukünftigen Bürgerservice wurden u.a. in Gesprächen mit potentiellen Nutzerinnen und Nutzern formuliert, werden jedoch offen in die weitere Planung integriert. Digitale Komponenten werden bereits jetzt genutzt und laufend aktualisiert. Die Zentralität des Verwaltungsstandortes bietet die Chance neben der zunehmenden Digitalisierung und Systematisierung von Vorgängen und Informationen auch weiterhin die persönliche Kontaktaufnahme zu ermöglichen und vor dem Hintergrund der Digitalisierung weiter zu entwickeln.

Der zentrale Standort bietet dafür eine zuverlässige Erreichbarkeit zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Weitere Bestandteile der innerstädtischen Mobilität sollen mehr Raum erhalten. Dazu zählen z. B. Ladestationen für Elektrofahrzeuge und ein Fahrradparkhaus.

Dauerhafte Angebote sind der zentrale Infopunkt, das Einwohner- und Standesamt, die Tourist-Information (Verkehrsverein Paderborn) und das Paderborner Ticket-Center, die städtische Kinderbibliothek (KiBi) und Computerbibliothek (ComBi), das FamilienServiceCenter (FSC), der PaderSprinter und die Stadtwerke, ein Café-Betrieb, der Themenbereich „Bürgerhaftliches und ehrenamtliches Engagement“, Angebote zu den Themen „Inklusion und Integration“ sowie die Koordinierungsstelle für Flüchtlingsangelegenheiten.

Unterschiedliche temporäre Angebote und Nutzungen sind auf einer Multifunktionsfläche möglich. Für eine flexible Bespielung sind in diesem Bereich u.a. verschiebbare Wände und die Integration unterschiedlicher technischer Versorgungsanschlüsse notwendig. Denkbar sind hier zum Beispiel:

Angebote zum Thema „Ehrenamt“, zum Thema „Integration und Inklusion“, Angebote der „Koordinierungsstelle für Flüchtlingsangelegenheiten“, Aktionstage des ASP, Veranstaltungen der Volkshochschule, Veranstaltungen und Sprechstunden des Jugendamtes, Angebote des Kulturamtes, Angebote der Gleichstellungsstelle, Angebote des Seniorenbüros, Informationen aus dem Baubereich (z.B. zu neuen Bebauungsplänen oder zu größeren Baumaßnahmen), Sprechstunden der städtischen Baustellenkommunikation oder des Citymanagers, Rentensprechstunden, Beratungen der Verbraucherzentrale, Beratungs- und Informationsangebote verschiedener externer Nutzer/innen und Ausstellungen insbesondere zu städtischen Projekten.

Für die umgebenden Freiräume „Marienplatz“, „Abdinghof“ und „Franz-Stock-Platz“ werden folgende Zieleetzungen genannt: Integration des neuen Verwaltungsgebäudes und seine Erschließung durch Verknüpfung und Verbesserung bestehender und neuer Sicht- und Wegebeziehungen, die Verbesserung der Orientierung und Barrierefreiheit insbesondere an den Schnitt- und Übergangsstellen, Schaffung und Erhöhung von Aufenthaltsqualitäten, Integration von funktionalen Angeboten, Anpassung und Integration von vorhandener und ergänzender Gastronomie in den Gesamtkontext und In-Wert-Setzung von einzelnen Örtlichkeiten z. B. durch Gestaltung mit Kunst, Grün oder besonderen Materialien. Der jeweilige Platzcharakter soll bei der Planung herausgearbeitet und dabei funktional und gestalterisch entwickelt werden.



Abdinghofkirche



Blick auf den Abdinghof aus Westen

4.1.2 KÖNIGSPLÄTZE II

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

2019-2022

KOSTEN

ca. 10.000.000 €

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

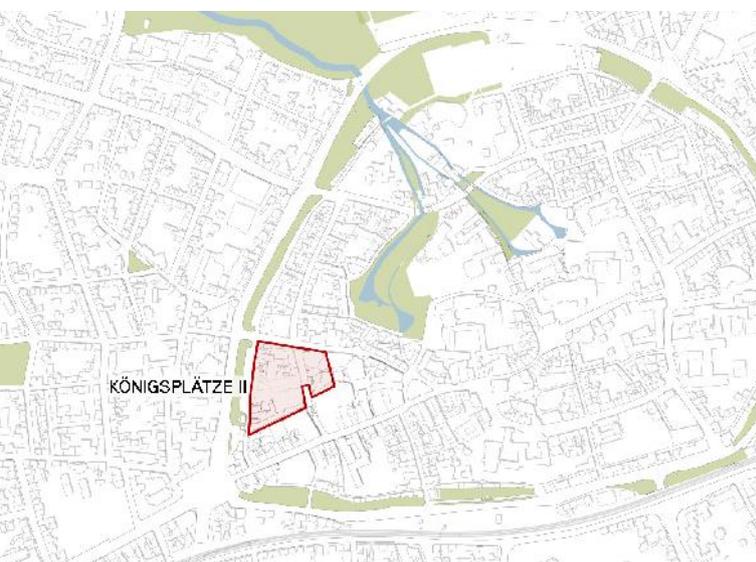
ca. 6.500.000 €

AUSGANGSLAGE

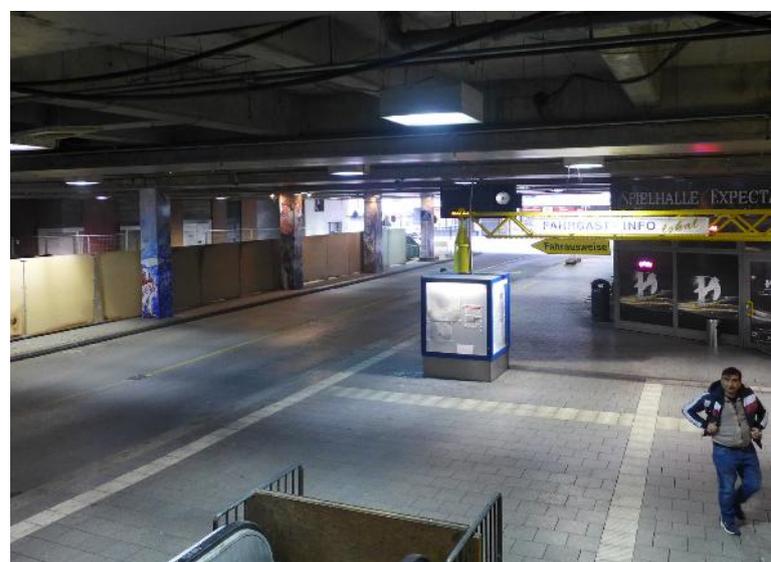
- „Fehlende Orientierung und unkontrollierte Angsträume“: Es fehlt an klaren und ablesbaren Stadträumen. Die heterogene perforiert wirkende Bebauungsstruktur erlaubt immer wieder Einblicke und Zugänge in Bereiche, die in vielen Fällen nicht eindeutig als öffentliche oder private Flächen zu erkennen sind. Die offenen, funktionslosen und überwiegend ungenutzten Räume scheinen sich selbst überlassen und werden mangels Orientierung zu „Angsträumen“. Die so beschriebene Situation zieht zusätzlich ungebetenes Nutzerklientel an, das diesen Bereich zeitweilig und punktuell als Brennpunkt erscheinen lässt.
- „Fußgängerebene / Verkehrsebene“: Die getrennte Füh-

rung der Verkehrsarten auf unterschiedlichen Ebenen ist aus städtebaulicher Sicht und aus der Erfahrung der lange währenden Nutzung in vielerlei Hinsicht nicht mehr praktikabel. Die Aufrechterhaltung der Fußgängerebene, die zumindest abschnittsweise notwendig bleibt, stellt im Rahmen der Gesamtmaßnahme auf Grund der großen Flächenanteile dabei eine der größten Herausforderungen dar und ist in dieser Hinsicht zu prüfen.

- „Leerstände und Immobilien“: Sie prägen derzeit das Bild dieses Bereiches und wirken sich auf den öffentlichen Raum auf beiden Ebenen aus. Fehlender Ladenbesatz und fehlende Fußgängerfrequenzen bedingen sich gegenseitig und führen letztlich zu einer fehlenden ‚natürlichen‘ sozialen Kontrolle.
- „Komplexe Baustruktur“: Bauliche Änderungen im Bestand sind nur eingeschränkt möglich auf Grund der komplexen horizontalen und vertikalen Durchdringungen einzelner Bauteile und Immobilien. Insbesondere die technische und funktionale Infrastruktur von Versorgung und Entsorgung sind eigentumsbezogen z. T. unklar und nicht offensichtlich von einander getrennt.
- „Eigentumsverhältnisse“: Die komplexe Baustruktur und die z. T. sehr klein oder groß parzellierten Immobilien einzelner Eigentümer erschweren bauliche und technische Veränderungen sowie auch notwendige Modernisierungen oder Sanierungen.
- „Barrierefreiheit“: Neben dem natürlichen Gefälle der Geländeoberfläche stellen sich beide Ebenen als nicht



Lageplan



Ehemalige Zentralstation an den Königsplätzen

4.1.2 KÖNIGSPLÄTZE II

barrierefreie Verbindungen problematisch dar (nur Treppenaufgänge oder zu steile Rampen ohne Zwischenpodeste).

- „Nadelöhr“: Der Anschluss der Brückengasse an den Bereich Westernmauer mit dem zukünftigen ZOH führt auf beiden Ebenen durch das Gebäude Westernmauer 12-16 hindurch. Der Abschnitt zwischen den Immobilien „Ehem. Savoy“ und „Parkwärterhäuschen“ stellt sich dabei ebenfalls auf beiden Ebenen als Nadelöhr der gesamten Verbindung dar.
- „Brandschutzkonzept“: Im Zuge der geplanten Modernisierung und Neustrukturierung des Bereiches muss das Brandschutzkonzept entsprechend überarbeitet und angepasst werden (Bestandsaufnahme, Aufnahme baulicher, technischer und funktionaler Änderungen auf privatem und öffentlichem Eigentum, Neukonzeption).

ENTWICKLUNGSZIELE

- „Zusätzlicher Eingang und Verbindung zur Stadt“: Gestaltung einer angemessenen Verbindung zwischen neuer Haltestelle und Handelslage: Die Umgestaltung der Königsplätze I - weitestgehend abgeschlossen – gibt den gestalterischen Anspruch für den Abschnitt II vor. Mit Fertigstellung der neuen zentralen Haltestelle (voraussichtlich in 2020) werden viele Besucher die Innenstadt über diese neue Haltestelle ansteuern. Teile dieser Frequenzen werden auch durch die Passage Westernmauer (5.1), die Brückengasse (3.0), die Alte Torgasse (4.1, 4.2), die Königstraße (1.2) und die Königsplätze erfolgen.
- „Revitalisierung und Qualifizierung beider Ebenen für Fußgänger“: Mehr noch als die Baumaßnahme Königsplätze I, die sich auf die Fußgängerebene bezog, ist für die geplante Maßnahme Königsplätze II die Mitbetrachtung der Verkehrsebene als Bestandteil des städtebaulichen Leitbildes der autogerechten Stadt zwingend. Verkehrsebene und Fußgängerebene sollen gleichermaßen für Fußgänger qualifiziert werden vorbehaltlich der Prüfung notwendiger Flächen und Verbindungen. Der derzeit vorrangige MIV soll durch verschiedene Maßnahmen zukünftig gegenüber dem IV untergeordnet werden. Die „Terminologie Fußgänger- und Verkehrsebene“ ist dabei entsprechend zu transformieren (z. B. Ebene 0 und Ebene +1).
- „Größtmögliche Barrierefreiheit“: Als weiterer Zugang zur

Innenstadt soll zukünftig die Barrierefreiheit weitestgehend gesichert sein. Erkennbar wird jedoch schon jetzt, dass eine Barrierefreiheit nach aktuellen Standards nicht möglich ist. Es ist abzuwägen, ob eine Verbindung in diesem Sinne erhalten werden muss, die dann als 'barrierearm' zu bezeichnen wäre.

- „Sicherheit, Sauberkeit, Attraktivität“: Vor dem Hintergrund der angestrebten Verbindungsfunktion gilt es, das Untersuchungsgebiet, insbesondere hinsichtlich der Themen von Sicherheit, Sauberkeit und Attraktivität zu qualifizieren - ggfls. auch mit ergänzendem Personaleinsatz und Organisation durch Quartiersmanagement.
- „Brückengasse – Umbau zur Fußgängerzone“: Die Brückengasse (3.0) stellt sich zurzeit als zukünftige zusätzliche zentrale Fußgänger Verbindung zwischen ZOH und Handelslage dar. Wenn sie dieser Funktion zukünftig auch gerecht werden soll, sind sowohl verschiedene öffentliche als auch private Maßnahmen erforderlich. Angestrebt wird daher ebenfalls eine Ausweisung als Fußgängerzone.
- „Königstraße“: Mit dem Rückbau der Rampe, die zuvor die Fußgängerebene der Königsplätze von der Westernstraße aus erschlossen hat wurde bereits begonnen. Im Zusammenhang mit der Nachnutzung der Zentralstation und dem Umbau der Königsplätze II muss auch die Königstraße bis zur Marienstraße angepasst werden. Sie soll künftig eine Fußgängerzone werden.
- „Alte Torgasse – Erschließung, Andienung, Aufwertung“: Bedingt durch die beabsichtigte Umnutzung der Brücken-



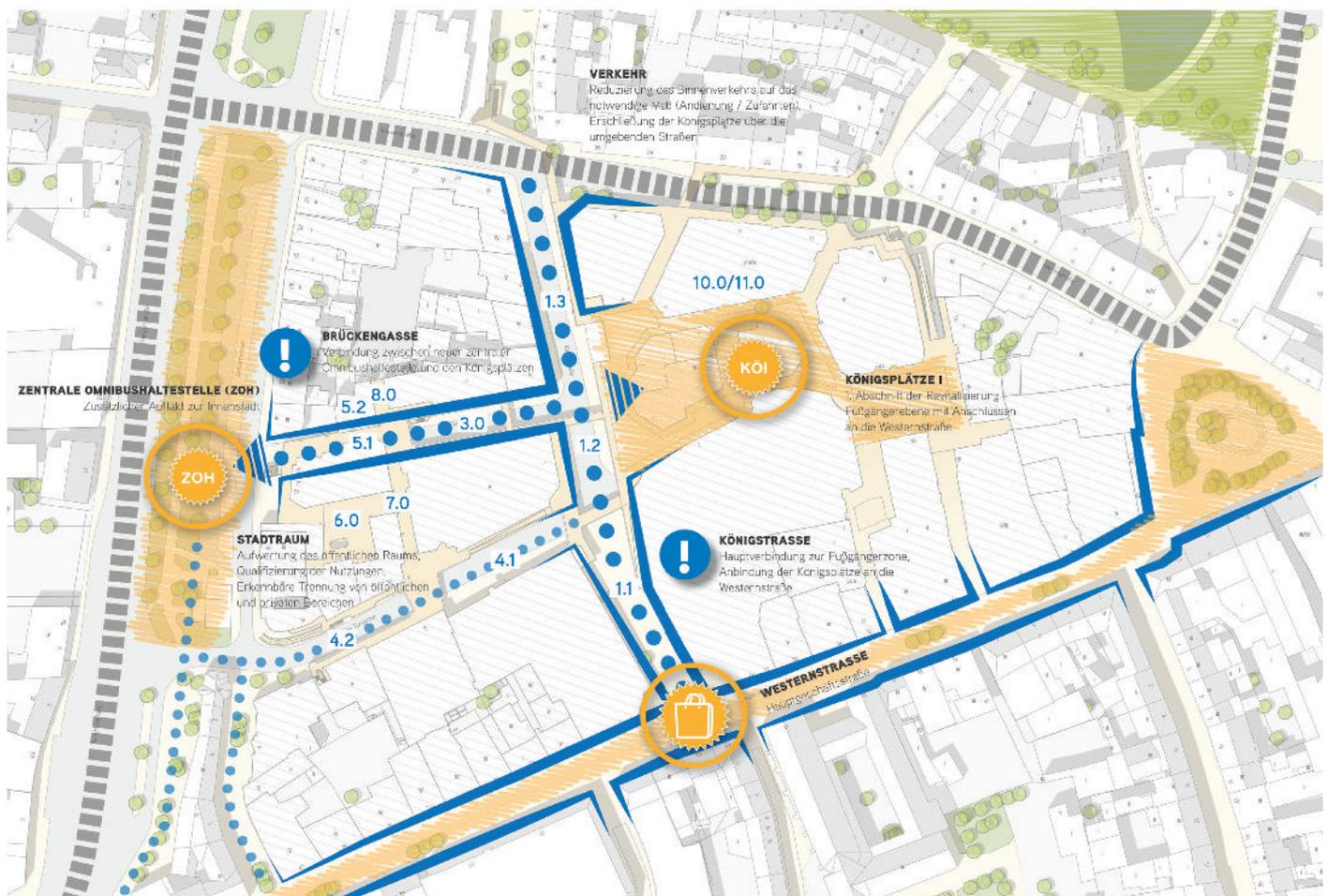
Blick auf die Brückengasse und den Durchgang zur Westernmauer

4.1.2 KÖNIGSPLÄTZE II

gasse muss auch die Alte Torgasse neue Funktionen übernehmen und entsprechend qualifiziert werden. Zu- und Abfahrt der Tiefgarage Königsplatz, zum Blockinnenbereich nördlich der Brückengasse (4.2), sowie die Andienung der Kaufhäuser erfolgen künftig ausschließlich über die Alte Torgasse. Gleichzeitig sollen die Seitenräume für Fußgänger attraktiver werden, so dass auch die Alte Torgasse zum fußläufigen Zubringer zur Königstraße wird. Durch den Wegfall der Verkehrsbeziehung zwischen Alter Torgasse – Königstraße und ehemaligem ZOH kann auch die Alte Torgasse zwischen Anlieferung Kaufhof und Königstraße zur Fußgängerzone (4.1) umgewandelt werden.

- „Öffentliche WC-Anlage“: Im Bereich des Untersuchungsraums soll die Errichtung einer öffentlichen WC-Anlage geprüft werden. Diese muss an einer gut einsehbaren Stelle positioniert werden, die eine derartige Nutzung kompensieren kann, um einer Abwertung des öffentlichen Raumes vorzubeugen.

- „Nachnutzung ZOB“: Der Verlagerung der Buszentralstation an die Westernmauer folgt die zwingende Nachnutzung des derzeitigen bereits leerstehenden Stadtraums. Ziel ist die Verortung von Einzelhandel als sinnvolle Ergänzung der bereits vorhandenen Angebote.
- „Neue TG-Erschließung Marienstraße“ (11.0): Für die geplante neue Ausweisung der Brückengasse und Königstraße als Fußgängerzone wird die Verlagerung der derzeitigen Tiefgaragenererschließung und -Ausfahrt notwendig. Sie soll zukünftig über die Marienstraße erfolgen.
- „Neuandienung der Königsplätze“ (10.0): Generelle Ziele sind die Verlagerung der derzeitigen Zufahrt (Alte Torgasse / Königstraße) an die Marienstraße und der baulich-räumliche Abschluss der derzeit offenen Andienung. Nach derzeitigem Planungsstand der Nachnutzung der ZOB-Fläche erfolgt an der Königstraße ein direkter Anschluss an die Immobilie Klingenthal.



Leitidee der Königsplätze II mit Nummerierung der Maßnahmen

4.1.2 KÖNIGSPLÄTZE II

PROJEKTbeschreibung

Der Umbau der Königplätze insgesamt hat für die Innenstadtentwicklung Paderborns auch weiterhin eine sehr hohe Priorität. Als großflächige Handelslage an der 1A-Lage Westernstraße zwischen Westernmauer und Marienplatz bis zur Marienstraße ist sie von Westen kommend für den Besucher ein 1. prägender Auftakt, mit dem ein entscheidender Akzent für den Einzelhandel innerhalb des Rings gesetzt werden kann. Die Revitalisierung des 1. Abschnitts östlich der Königstraße hat durch bauliche, funktionale und gestalterische Änderungen eine Neuordnung und Aufwertung erfahren, die - ohne ebensolche Brüche - im westlichen Bereich weitergeführt werden müssen. Durch die zusätzliche Verlagerung der Buszentralstation an die Westernmauer verlagern sich z. T. auch Fußgängerfrequenzen zwischen Westerntor, Westernmauer und Innenstadt; ein einladendes ansprechendes Erscheinungsbild mit einer guten Orientierung im ZOH-Umfeld erfordert eine Vielzahl funktionaler, baulicher, gestalterischer, logistischer und technischer Maßnahmen, um eine deutliche Verbesserung und Aufwertung dieses Bereiches herbeizuführen. Neben dem Neubau der zentralen Haltestelle Westernmauer stellt sich auch die Integration von Einzelhandelsflächen als bauliche Herausforderung dar zusammen mit der neuen TG-Zufahrt an der Marienstraße. Mit dem Neubau der eigentlichen Zufahrt in die TG ergeben sich auch verkehrsbedingte Umplanungen sowie betriebstechnische Anpassungen in der Tiefgarage. Im Weiteren ist an dieser Stelle auch die neue Zufahrt in die Andienung der Königplätze geplant, die einen Abbruch / Durchbruch einer derzeitigen Immobilie notwendig macht. Dabei erscheint die vielschichtige Planung der heterogenen Bau- und Eigentümerstruktur auf nunmehr 2 Ebenen wohl noch komplexer als die Planung und Realisierung des 1. Abschnitts mit Schwerpunkt Fußgängerebene.

Der beschriebene Status Quo in Verbindung mit der zukünftigen Funktion des Quartiers und den damit verbundenen ersten Planungszielen machen die Komplexität der Maßnahme mit ihren vielen Einzelmaßnahmen schon jetzt deutlich. Erforderlich wird eine Projektsteuerung, die die Organisation der Planung aller Einzelmaßnahmen beinhaltet, die die Koordination aller der an der Maßnahme beteiligten Fachplaner übernimmt und dabei Qualitäten, Kosten, Termine und Verträge fortwährend prüft, sichert und im Sinne des Auftraggebers im Blick behält. Die Projektsteuerung hat damit auch eine informierende, dokumentierende beratende Funktion gegenüber dem Auftraggeber.



Treppenaufgang auf der Nordseite der Brückengasse



Revitalisierung der Königplätze I / Abschnitt Königstraße



Erschließung der Fußgängerebene an der Westernmauer

4.1.3 WESTERTOR

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

2022

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

600.000 €

AUSGANGSLAGE

- Das Westertor steht in engem funktionalem Zusammenhang mit der Verlegung des ZOH an die Westertorwand und dem Umbau der Königsplätze. Eine Neugestaltung des Westertors muss diesen Veränderungen im Umfeld Rechnung tragen.
- Das Sitzen und Verweilen am Westertor hat zurzeit keine Qualität, die heutige Ausprägung des Ortes ist insofern nicht mehr zeitgemäß.
- Hinsichtlich seiner Möblierung und Begrünung ist der Ort überausgestattet.
- Seiner Funktion als Städteingang und -Ausgang wird das Westertor in derzeitigem Zustand nicht gerecht.
- Die Verkehrsführung für Radfahrer und Fußgänger bedarf einer Überarbeitung.



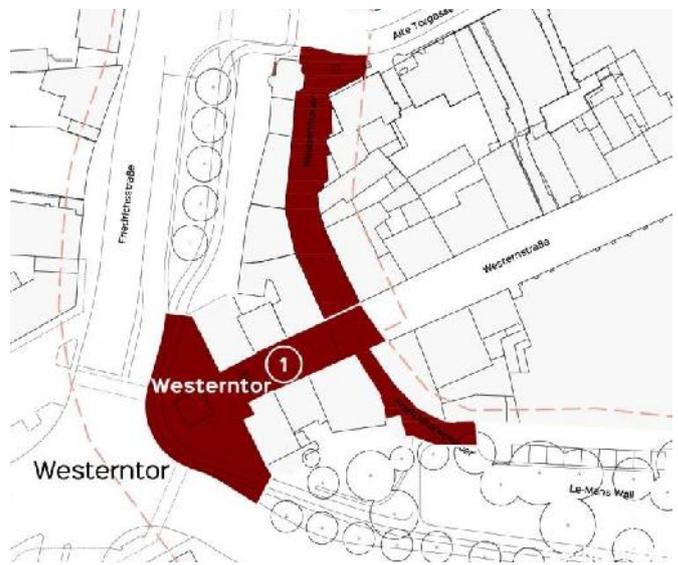
Lageplan

ENTWICKLUNGSZIELE

- Reduzierung auf seine wesentlichen Bestandteile.
- Für eine angemessene Prägung des Ortes werden allenfalls geschnittene Platanen im Charakter einer Esplanade vorgeschlagen, die sich eindeutig den Torhäusern unterordnen.
- Neben den zu großen Bäumen stören auch die Fahnenmasten den Blick auf die Torgebäude.
- Der Brunnen sollte großzügig von Pflanzungen und Bänken freigestellt werden, damit er seine volle gestalterische Wirkung entfalten kann.
- Auch die drei Bäume in der Fußgängerzone stellen die Blickbeziehung aus der Westertorstraße kommend zum Brunnen infrage und wären verzichtbar.
- Weitere übergeordnete Maßnahmen sollen die Promenade und die Überreste der historischen Stadtmauer durchgängig im Kontext des städtischen Rings stärken.

PROJEKTbeschreibung

Die Funktion des Bereiches Westertor liegt einerseits in der Repräsentanz als Ankunftsort und bildet für viele, die mit dem Auto nach Paderborn einfahren, die erste identifizierbare städtebauliche Charakteristik am Eingang zum Stadtzentrum. Andererseits kommt dem Westertor eine Scharnierfunktion zu, da über diesen Ort der südliche mit dem westlichen Promenadenabschnitt verbunden wird. Für die Zukunft liegt die we



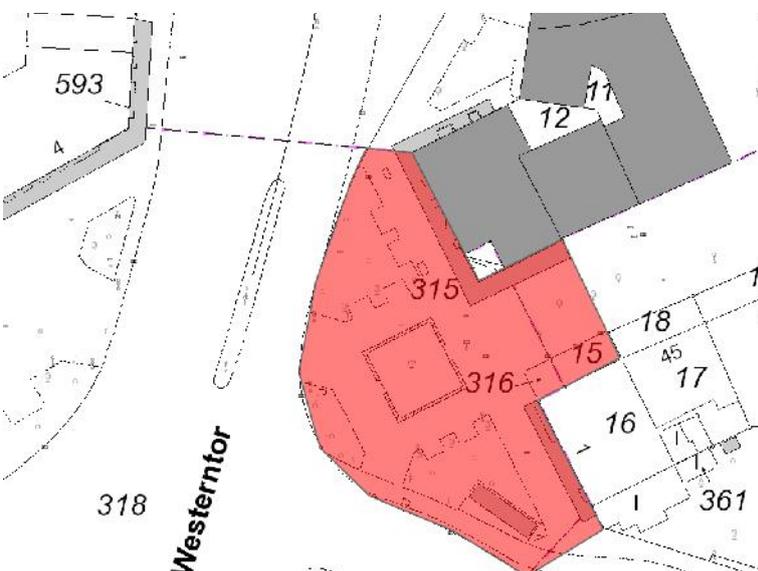
Westertor / Teilbereich Wallanlage / Parkpflgewerk (Büro Ehrig)

4.1.3 WESTERTOR

sentliche Nutzung des Ortes in der Repräsentanz eines Stadtbildprägenden Auftakt-, Eingangs- und Verbindungsraumes. Neben diesen Funktionen wird das heutige Westerntor im Wesentlichen durch drei bauliche Elemente geprägt. Die beiden Torhäuser aus den 1950er Jahren und die Brunnenskulptur von Josef Rikus aus den 1970er Jahren. Diese Bauelemente sind qualitativ wertvolle Zeugnisse aus der Zeit der frühen und späten Nachkriegsmoderne.

Die Brunnenskulptur übernimmt die Funktion eines Blickpunktes von der Fußgängerzone (Westernstraße) aus kommend und von der Bahnhofstraße aus blickend. Zugleich bildet der Brunnen einen Orientierungspunkt für Fußgänger, die von der Promenade aus Richtung der Friedrichstraße und des Le-Mans-Walls kommen. Der Brunnen als kunstgeschichtlicher Repräsentant des Brutalismus hatte bereits in der Kaiserzeit einen Vorläufer vor dem Westerntor. Das Thema Brunnen steht am Westerntor somit in einer längeren geschichtlichen Tradition. Dass der Brunnen seine Funktionen im Raum nicht wahrnehmen kann und nur eine geringe Wirkung entfaltet, liegt daran, dass er über die Jahrzehnte konsequent von allen Seiten aus verstellt wurde.

Das gleiche Schicksal teilen die Torhäuser, die ihre raumprägende Wirkung durch Stadtmöblierung und Begrünung stark eingebüßt haben.



Kernbereich Neugestaltung



Blick auf das Westerntor aus Süd-Westen / Bahnhofstraße

4.1.4 HAUPTBAHNHOF UND UMFELD

PROJEKTRÄGER

Privatinvestor mit Beihilfe der Stadt Paderborn

ZEITRAUM

noch ausstehend

KOSTEN

noch ausstehend

AUSGANGSLAGE

- Der Vorplatz wurde im Jahr 2011 fertiggestellt.
- Die verkehrsfunktionale Organisation des Bahnhofsumfeldes ist immer noch unübersichtlich.
- Die Gestaltqualität und Funktionalität des Gebäudes sind mittlerweile in vielerlei Hinsicht mangelhaft.
- Am 11. Juli 2018 hat der Rat der Stadt Paderborn einen Planungsvorschlag zum Umbau des Bahnhofsgebäudes angenommen, der den Neubau eines Bahnhofsgebäudes und eines darüberliegenden Hotels beinhaltet und eine Umstrukturierung und Einbeziehung des Bahnhofsvorplatzes und angrenzender Areale nach sich zieht.

ENTWICKLUNGSZIELE

- Neubau des Bahnhofes mit Hotelnutzung in den oberen Geschossen.

- Angestrebt wird eine städtebauliche, gestalterische und funktionale Aufwertung des gesamten Bahnhofsreiches sowie der Bahnhofstraße als Stadteingang.
- Darüber hinaus bedarf es einer Optimierung der öffentlichen Flächen.
- Das geplante Parkhaus mit Fernbushaltepunkt ist angemessen zu integrieren.
- Ein Fahrradparkhaus soll sichere und komfortable Abstellmöglichkeiten bieten und Anreize zur Kombination von Rad und Bahnfahrten schaffen.



Bahnhofsgebäude



Lageplan



Bahnhofsgebäude mit Vorplatz

4.1.4 HAUPTBAHNHOF UND UMFELD

PROJEKTBE SCHREIBUNG

Der Hauptbahnhof wird häufig als die „Visitenkarte“ einer Stadt bezeichnet. Diesem Anspruch werden jedoch der Paderborner Hauptbahnhof und sein Umfeld zurzeit allenfalls in Teilen gerecht. Zwar wurde im Jahr 2011 bereits der Umbau des Bahnhofsvorplatzes fertiggestellt.

Das geplante Bauvorhaben von DB und Bremer AG bietet die Chance, viele der oben angesprochenen Probleme zu lösen. Gemeinsam mit der Deutschen Bahn und der Bremer AG ist eine angemessene Ausarbeitung des vorliegenden Entwurfes und die Integration des Baukörpers in den Stadtraum mit seinen verkehrlichen und städtebaulichen Strukturen zu entwickeln.



Neues Bahnhofsgebäude im Bestandsmodell (archwerk)



Entwurf des neuen Bahnhofsgebäudes (archwerk)

4.1.5 AREAL FLORIANSTRASSE

PROJEKTRÄGER

noch ausstehend

ZEITRAUM

noch ausstehend

KOSTEN

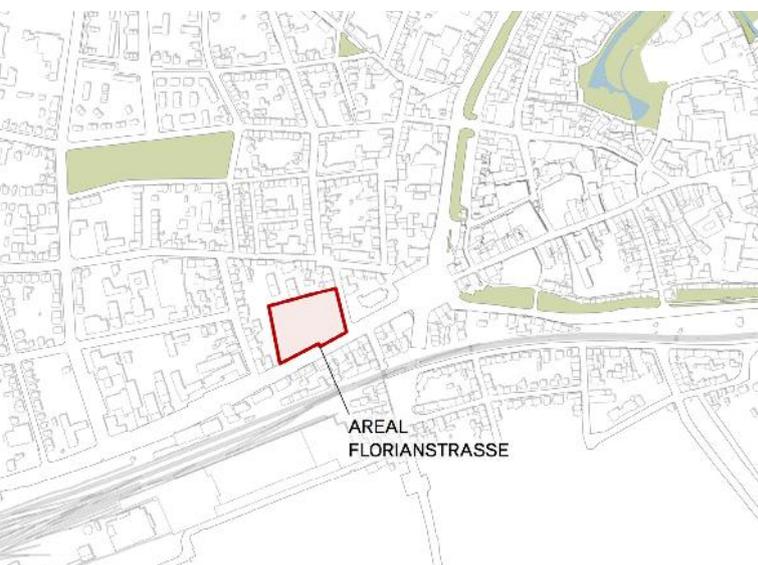
noch ausstehend

AUSGANGSLAGE

- Die derzeitige überwiegende Nutzung des Areals als Parkplatz wird seiner Lagebedeutung nicht gerecht.
- Die Lagegunst zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof verspricht die Entwicklung eines wichtigen „Trittsteins“.
- Nach der baulichen Perspektive für den Neubau des Hauptbahnhofs und des Parkhauses steht einer Nachnutzung des Areals an der Florianstraße grundsätzlich nichts mehr entgegen. Zu beachten sind allerdings die zeitlichen Abläufe und Abhängigkeiten unterschiedlicher Bauprojekte im näheren und etwas weiteren Umfeld.

ENTWICKLUNGSZIELE

- Der Standortbedeutung entsprechend wird eine qualitätsvolle Entwicklung des Areals angestrebt (Ausschreibung Investorenwettbewerb).



Lageplan

- Die städtebauliche und funktionale Anbindung an die Innenstadt soll gewährleistet werden.
- Der Ersatz für die wegfallenden Parkplätze soll in der Neuplanung am Bahnhof geschaffen werden.

PROJEKTbeschreibung

Das Areal Florianstraße, gelegen zwischen Innenstadt und Hauptbahnhof, wird derzeit als Parkplatz für Innenstadtbesucher genutzt. Nachdem das Grundstück wegen der Entscheidung der Verwaltung für einen Umzug zum Hoppenhof, statt an die Florianstraße, wieder verfügbar ist, kann eine Entwicklung des Areals forciert werden. Hierbei sollte beachtet werden, dass der Wegfall der Parkplätze an dieser Stelle kompensiert werden sollte. Auf Grund ihrer Lage ist die Fläche zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt von hoher Bedeutung. Jedoch sollten die Parkplätze, die an dieser Stelle wegfallen, zwingend kompensiert werden – beispielsweise durch den Bau eines Parkhauses im näheren Umfeld.



Blick auf den Parkplatz an der Florianstraße

4.1.6 VORPLATZ HERZ-JESU-KIRCHE

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

ab 2023

KOSTEN

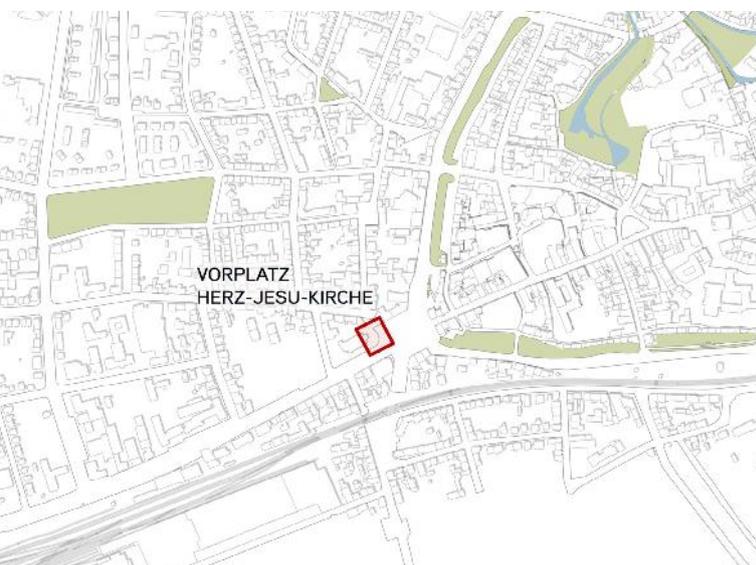
2.000.000 €, zzgl. Planungskosten, NK, MWST

AUSGANGSLAGE

- Der öffentliche Raum ist technisch-funktional geprägt und von geringer Aufenthaltsqualität.
- Die zentrale Lage im Stadtgefüge am Wallring verlangt eine angemessene Gestaltung und Funktionalität.

ENTWICKLUNGSZIELE

- Die Fußgängerfreundlichkeit und Aufenthaltsqualität sollen deutlich erhöht werden.
- Der Platz soll entsprechend seiner Bedeutung im Innenstadgefüge aufgewertet werden.
- Es muss eine Anbindung ans Westerntor und die Westernstraße gefunden werden.

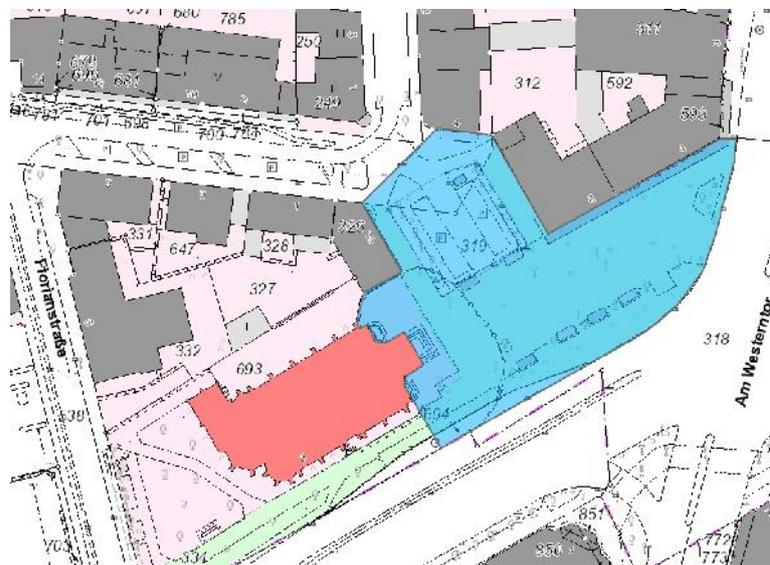


Lageplan

PROJEKTbeschreibung

Ende des 19. Jahrhunderts machte der Bevölkerungsanstieg in Paderborn eine neue Pfarrkirche erforderlich. Sie entstand auf dem Gelände des ehemaligen Friedhofs vor dem Westerntor nach Plänen des Diözesanbaumeisters Arnold Güldenpfennig (1830-1908) im neugotischen Stil als Ziegelbau und wurde am 25. Oktober 1898 eingeweiht. Die Herz-Jesu-Kirche ist ein eingetragenes Denkmal. Kartengrundlagen aus den 1970er Jahren lassen noch die damalige Straßenführung der Riemekestraße, die das Kirchengrundstück mit dem Vorplatz begrenzte, erkennen. Heute verschmelzen die private Fläche der Kirche und öffentliche Fläche der Stadt zu einer Großfläche. Die Gestaltung der Fläche ergibt sich aus ihrer Nutzung durch zunehmende Gastronomie, Abstellanlagen für Fahrräder und PKW und die Freihaltung von Bereichen für die Feuerwehr. Anstehende Änderungen der ÖPNV-Haltestellen im Bereich des Westerntors, die damit verbundenen veränderten Frequenzen von Fußgängern und Radfahrern sowie die zunehmende Gastronomie an der Nordseite des Platzes erfordern eine Neuordnung und eine gestalterische Überplanung. Die Fläche markiert letztlich – als städtischer 'Trittsstein' – den Übergang zum Wohn- und Dienstleistungsquartier Riemekewiertel und die Verbindung zum Hauptbahnhof. Als Bindeglied zwischen Hauptbahnhof und Innenstadt sowie dem geplanten ZOH an der Westernmauer weist er hohe Fußgängerfrequenzen auf.

Ziel ist die Gestaltung eines urbanen Stadtraums, der die unterschiedlichen Frequenzen und Ansprüche der Verkehrsteil-



Gestaltungsbereich des Vorplatzes

4.1.6 VORPLATZ HERZ-JESU-KIRCHE

nehmer berücksichtigt und gleichzeitig Flächen zum Verweilen generell und in Verbindung mit Gastronomie bietet. Die Erweiterung der ÖPNV-Haltestelle in Verbindung mit den Warte- und Informationsbereichen ist in den Baumbestand entlang der Bahnhofstraße zu integrieren. Die gesamte Fläche ist von ortsfester Möblierung freizuhalten, gewünscht ist jedoch eine erkennbare Ausweisung / Nutzung der Gastronomieflächen und der Kirchenvorfläche. Die Abstellflächen für Fahrräder und PKW sind so anzuordnen, dass die Ansicht des Kirchenportals freigestellt bleibt und nicht gestört wird. Die Gestaltung der Oberflächen sowie die Materialwahl sind aus der Nutzung und Zonierung der Fläche zu entwickeln und sollten einen robusten urbanen Charakter haben.



Herz-Jesu-Kirche mit Vorplatz

4.1.7 BAHNÜBERGANG ROSENTOR

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

ab 2023

KOSTEN

ca. 3.000.000 €,

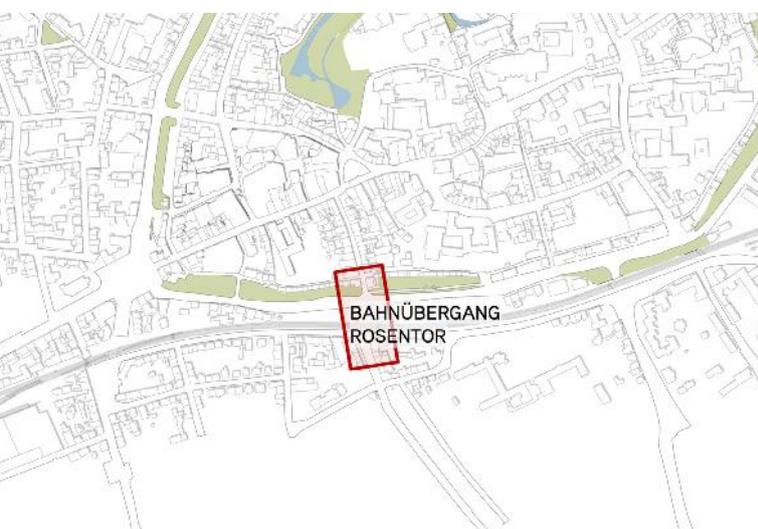
AUSGANGSLAGE

- Der Bahnübergang Rosentor verbindet die Innenstadt mit der gründerzeitlichen Südstadt.
- Aufgrund des hohen Aufkommens an Schienenverkehr und den daraus folgenden langen Wartezeiten ist der Übergang in zunehmendem Maße nicht mehr akzeptabel.
- Die Fußgänger- und Radfahrerunterführung befindet sich in einem sehr schlechten Zustand und entspricht nicht mehr den Anforderungen nach DIN.
- Die funktional am motorisierten Verkehr ausgerichtete Gestaltung der öffentlichen Flächen entspricht nicht den hohen Frequenzen von Radfahrern und Fußgängern gegenüber dem Autoverkehr.
- Der Stadtraum ist insofern insbesondere als Aufenthalts- und Wartebereich unattraktiv.
- Die verkehrstechnisch-funktionale Ausrichtung des gesamten Areals steht der Wahrnehmbarkeit der Libori-

Kapelle in Verbindung mit der historischen Wallanlage entgegen.

ENTWICKLUNGSZIELE

- Barrierefreie Gestaltung des Übergangs als Unterführung zu Gunsten von Radfahrern und Fußgängern.
- Funktionale Neuordnung und stadträumliche Neugestaltung der Flächen auf der Grundlage einer Schließung des Bahnübergangs für den motorisierten Verkehr.
- Der Bahnübergang kann als Verbindung zwischen Innenstadt und Südstadt nicht isoliert betrachtet werden, sondern als städtebaulich untergeordneter Bestandteil der Stadtbefestigung und Wallanlage.
- Die Entwicklung einer Platzfläche und ihre Integration in einen großzügigen Park- und Veranstaltungsraum als Bestandteil der Wallanlage sind vorstellbar, der erhaltenswerte Rundpavillon könnte darin integriert werden. Für die Entwicklung der Platzfläche wäre dann eine Rampenanlage parallel zur Bahntrasse zur Erschließung der Unterführung notwendig.
- Freistellung der Kapelle mit angemessenen schlichten Grünflächen.
- Schaffung von Blickbezügen von der Innenstadt kommend auf die Kapelle.



Lageplan



Bahnübergang mit angrenzenden Imbissbuden

4.1.7 BAHNÜBERGANG ROSENTOR

PROJEKTbeschreibung

Das Rosentor unterscheidet sich von allen anderen Torsituationen dadurch, dass es erst nachträglich in die Stadtbefestigung gebrochen wurde, als die mittelalterlichen Tore und Teile der Stadtmauer bereits geschliffen waren. Das Rosentor markiert den räumlichen Übergang von der Altstadt in die gründerzeitliche Neustadt / Südstadt.

Gegenwärtig hat die Verbindung zwischen Rosenstraße / Innenstadt und Kilianstraße / Südstadt ihre Funktion allerdings weitgehend eingebüßt, da die Schrankenanlage durch zunehmenden Personen- und Güterverkehr geschlossen bleiben muss. Der ehemals für den motorisierten Verkehr in beide Richtungen angelegte Übergang mit zusätzlicher Fußgängerunterführung fungiert mittlerweile stadtauswärts als Einbahnstraße. Durch die Zunahme der Schließzeiten / Wartezeiten hat sich der motorisierte Verkehr zwar schon reduziert, die niveaugleiche Nutzung durch Fußgänger- und Radverkehr ist aber aufgrund des wenig attraktiven Personentunnels stark erhöht. Handlungsbedarf besteht also in der Neuordnung der Nutzungen und funktionalen und stadträumlichen Gestaltung der Flächen auf der Grundlage einer Schließung des Übergangs für den motorisierten Verkehr.

Im Gesamtkontext der Stadtbefestigung bietet sich eine große Chance zur Entwicklung des Bereiches weg von einer Straßenverbindung zwischen Rosenstraße und Kilianstraße hin zu einer Platzfläche, die auch die Verbindung zum östlichen Teil mit der Liborikapelle und zum westlichen Teil mit dem Rund-

pavillon aufnimmt. Diese Raumbetrachtung und Entwicklung könnte auch die Nutzbarkeit des Platzes für Festivitäten wesentlich verbessern.

Die Verbindung sollte von der Rosenstraße zur Kilianstraße als visueller Bezug offen gehalten und nicht durch höhere Baumpflanzungen verstellt werden. Für die Entwicklung einer Fläche anstatt einer Wegeverbindung soll die Anlage einer Rampe für Fußgänger und Radfahrer entlang der Bahntrasse in östlicher oder westlicher Richtung angestrebt werden.



Bahnübergang mit Blickrichtung stadteinwärts



Lage des Bahnübergangs am Rosentor



4.

HANDLUNGSFELDER DER STADTENTWICKLUNG // PROJEKTSTECKBRIEFE DER MASSNAHMEN

4.1 Öffentliche Räume

4.2 Grün- und Freiräume

4.3 Wohnen

4.4 Einzelhandel

4.5 Denkmalschutz

4.6 Kultur

4.7 Verkehr

4.2 GRÜN- UND FREIRÄUME

Die Sicherung und Weiterentwicklung der Grünflächen ist für moderne Städte, insbesondere angesichts der zunehmenden Bedeutung ihrer klimatischen Ausgleichswirkung, maßgeblich. Neben ihrem klimatisch-funktionalen Nutzen können Grünräume die Lebensqualität der Bewohner erheblich beeinflussen. Charakteristische Grünflächen können, häufig im Zusammenspiel mit Wasserelementen, mehr als nur einen ästhetischen Wert für die Stadt bereitstellen: Sie können vielmehr identitätsstiftendes Merkmal sein. Dem Trend der urbanen Mischung folgend wird der Einbindung qualitätsvoller Grünflächen in bestehende und neue Stadtstrukturen auch in Zukunft eine wachsende Bedeutung zugewiesen.



4.2 GRÜN- UND FREIRÄUME

Bedingt durch die Gründungsgeschichte spielen Grün- und Freiräume gerade in der Stadt Paderborn eine bedeutende Rolle. Den nördlichen Bereich der Innenstadt durchfließen, ausgehend von den Quellen, mehrere Flussarme, die sich schließlich vor dem Paderauenpark bündeln und dort in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt hochwertige Grün- und Naherholungsbereiche ausbilden. Die historische Bedeutung im Zusammenspiel mit der städtebaulichen Qualität der Quellbereiche machen ihn zu einem einzigartigen, wasserreichen Grünraum, der der Stadt Paderborn seinen „Stempel aufdrückt“



Paderquellgebiet

Räumlich gefasst wird der Innenstadtbereich von den begrünten Wallanlagen, durchzogen von in Teilen erhaltenen Relikten der mittelalterlichen Stadtbefestigung. Der Grünzug um die Innenstadt ist geprägt von einem Wechsel offener Flächen mit dichtem Baumbestand oder Alleen sowie von architektonischen Elementen wie der Heiersburg oder historischen Mühlengebäuden in Nachbarschaft zum Paderzusammenfluss. Im Bereich der Promenade sind die Wallanlagen zudem charakterisiert durch hochwertigen historischen Baumbestand.

Trotz der guten Ausgangsbedingungen der Paderborner Innenstadt hinsichtlich ihrer Grün- und Freiräume gibt es auch unausgeschöpfte Potenziale. So werden Freiräume wie das Paderquellgebiet oder der Paderauenpark von der Bevölkerung v.a. nach Einbruch der Dunkelheit als Angsträume wahrgenommen. Dies stellt sich insofern als problematisch dar, als dass beide Räume auch abends und nachts durch ihre Lage und Qualitäten

noch Frequenzen aufweisen. Eine ähnliche Problematik weist der Paderauenpark auf: Vor allem an Sommerabenden ist er ein beliebter Aufenthaltsort insbesondere für junge Menschen, stellt jedoch gleichzeitig durch die nicht ausreichende Beleuchtung einen Angstraum dar. Auch in diesem Bereich würde eine qualitätsvolle Beleuchtung für ein höheres Sicherheitsgefühl sorgen. Darüber hinaus bedarf der Park einer Aufwertung, um ihn zu einer attraktiven Multifunktionswiese auszubauen. Dies würde dem Bedarf nach Aufenthaltsflächen entgegenkommen und die sportlichen Angebote ergänzen.

Für das mittlere Paderquellgebiet liegt eine umsetzungsfähige Konzeption vor, die aus Mitteln der „Nationalen Projekte des Städtebaus“ gefördert wurde. Der damit verbundene Status als „Premiumprojekt“ unterstreicht die Einzigartigkeit des Paderquellgebiets. Durch Rückbau maroder Gebäude im Bereich des mittleren Paderquellgebiets wurde eine hochwertige innerstädtische Grünfläche von ca. 2.000qm frei, deren Umbau voraussichtlich bis Ende 2018 fertiggestellt sein wird.

Um auch langfristig eine kleinräumige, hochwertige Grünstruktur in der Innenstadt zu sichern, besteht die Möglichkeit, Grünflächen in Privatbesitz – in der Paderborner Innenstadt fast ausschließlich in Kirchenbesitz – systematisch zu erfassen. So kann die Grundlage geschaffen werden, erhaltenswerte Grünflächen zu sichern und nach Möglichkeit zugänglich zu machen. Wegen des Trends zur Innenentwicklung könnte es evtl. sinnvoll sein, hochwertige Grünflächen durch eine Erhaltungssatzung zu sichern.

Bei allen Verknüpfungsansprüchen ist jedoch für die Zukunft



Quellbecken im Paderquellgebiet

4.2 GRÜN- UND FREIRÄUME

dafür Sorge zu tragen, dass die Grünräume keine „Überforderung“ durch Nutzungskonkurrenzen erfahren. Deshalb ist jeder neue Nutzungs- und Raumanpruch sorgfältig abzuwägen.

GENERELLE ANFORDERUNGEN UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN THEMENBEREICH GRÜN- UND FREIRÄUME

- Qualitätsvolle und nachhaltige Weiterentwicklung der vorhandenen, hochwertigen Grün- und Freiraumstrukturen.
- Verbesserung der Naherholungsfunktion durch bessere Zuwegung zu den Grünflächen und höhere Wahrnehmung in der Öffentlichkeit.
- Qualifizierung vorhandener Grünflächen als Erlebnis- und Naherholungsräume.
- Stärkung der Verbindungen von der Innenstadt zum Paderquellgebiet durch Aufwertung des Franz-Stock-Platzes als Bindeglied zwischen hist. Rathaus und Paderquellgebiet sowie der Michaelstraße.
- Aufwertung der historischen Grünflächen um die Paderquellen sowie um die Wallanlagen.

PROJEKTSTECKBRIEFE

GRÜN- UND FREIRÄUME

4.2.1 Paderauenpark

4.2.1 PADERAUENPARK

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

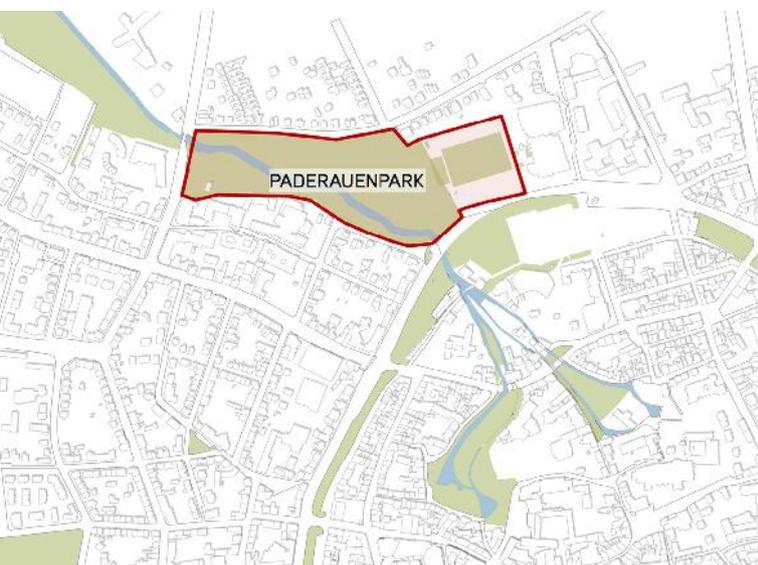
ab 2023

KOSTEN

3.000.000 €

AUSGANGSLAGE

- Die naturnahen, großflächigen Grünräume beidseits der Pader werden im Sommer als Liege- oder Spielwiesen genutzt, was jedoch zu Konflikten mit Anwohnern führt.
- Insbesondere die Pader trennt die Grünflächen auf beiden Seiten und verhindert, dass das Areal in seiner Gesamtheit wahrnehmbar ist.
- Mangelnde Beleuchtung und eine wenig ausgewiesene Wegeführung machen den Park vor allem nach Einbruch der Dunkelheit zu einem Angstraum.
- Unzureichende Wahrnehmbarkeit und Zugänglichkeit sind prägende Kennzeichen dieses Raums.
- Eine Kanu-Trainingsstrecke im Nordwesten beeinträchtigt das hohe ökologische Potenzial.



Lageplan

ENTWICKLUNGSZIELE

- Die Zugänglichkeit einerseits der Uferwiesen und andererseits des Gewässerlaufs selbst ist zu verbessern.
- Die Teilstücke auf beiden Seiten der Pader sollen besser verbunden werden.
- Die Paderauen sollen als attraktiver Park in der öffentlichen Wahrnehmung stärker verankert werden.
- Die bestehenden Nutzungsmöglichkeiten sind durch abwechslungsreiche Freizeit- und Sportangebote zu ergänzen.

PROJEKTbeschreibung

Die Paderauen im Norden des Wallrings ergänzen die innerstädtische Flusslandschaft um naturnahe, erlebbare Uferbereiche und stellen im Paderborner Stadtgefüge einen bedeutenden und ökologisch hochwertigen Naturraum dar. Da sie unzureichend erschlossen und die einzelnen Abschnitte nicht miteinander verbunden sind, wird das große Potenzial derzeit nicht genutzt. Somit soll im Rahmen des Konzepts „Flusslandschaft Paderauen“ ein schlüssiges, intuitives Wegesystem, ergänzt durch Brücken und Stege, geschaffen werden, welches zudem die öffentliche Wahrnehmung der Paderauen als Park erhöht. Der Uferbereich soll durch eine Verlegung des Gewässerlaufs und die Schaffung einer intensiv wasserbezogenen Aufenthaltsfläche zugänglicher gestaltet werden. Das bestehende Nutzungsangebot soll um



Paderau

4.2.1 PADERAUENPARK

hochwertige Freizeit-, Spiel- und Sportnutzungen, wie Beachvolleyballfelder, Fitness-Pfade, einen Wasserspielplatz sowie eine Toilettenanlage erweitert werden. Das Angebot soll sich in Teilen gezielt an junge Menschen richten und die studentische Kultur Paderborns stärken. Um das Sicherheitsgefühl vor allem nach Einbruch der Dunkelheit zu stärken, soll der Park in Zukunft eine hohe Beleuchtungsqualität aufweisen. Das Projekt Paderauenpark weist darüber hinaus Potenzial auf, in das Programm „Europäische Stadt - Wandel und Werte – Erfolgreiche Entwicklung aus dem Bestand“ aufgenommen zu werden, für welches sich Paderborn bewerben möchte.

Im Zuge des Ausbaus des Paderauenparks plant das angrenzende Krankenhaus „St. Johannisstift“ auf eigenen sowie städtischen Flächen einen neuen Mehrgenerationenpark zwischen Reumontstraße und Maltaweg. Ziel ist es, den Bewohnern des St. Johannisstiftes und der Bevölkerung die Pader mehr sichtbar, erlebbar und zugänglich zu machen. Neben Wandelwegen entstehen Aufenthaltsplätze mit farbenfroher Ausstattung und laden alle Generationen zum Verweilen und unterschiedlichen Aktionen ein. Eine breitere Wegeachse eröffnet der Öffentlichkeit eine interessante Abkürzung von der Reumontstraße zum Maltaweg. Die Parkanlage dient insbesondere der öffentlichen stadträumlichen Verknüpfung und öffnet die Flusslandschaft in diesem Engpassbereich. Sie trägt damit zur Attraktivitätssteigerung für die Öffentlichkeit und für die Bewohner des St. Johannisstiftes maßgeblich bei. Für eine Förderung dieses Vorhabens käme das Landesprogramm „Investitionspakt Soziale Integration im Quartier NRW“ in Betracht



Lohaus und Carl GMBH Landschaftsarchitektur und Stadtplaner, 2015



Vorentwurf Mehrgenerationenpark St. Johannisstift (Gasse Schumacher Schramm Paderborn, 2017)



Blick auf die Paderwiesen



4.

HANDLUNGSFELDER DER STADTENTWICKLUNG // PROJEKTSTECKBRIEFE DER MASSNAHMEN

4.1 Öffentliche Räume

4.2 Grün- und Freiräume

4.3 Wohnen

4.4 Einzelhandel

4.5 Denkmalschutz

4.6 Kultur

4.7 Verkehr

4.3 WOHNEN

Innenstädte sind stets von einer abwechslungsreichen Nutzungsstruktur geprägt, deren Vielfalt den besonderen Reiz des Stadtkerns ausmacht. Innenstädte sind jedoch nicht nur Orte des Erlebens, des Einkaufens oder der Kultur, sie sind vor allem auch Wohnraum für ihre Bürger. Die Einwohner schätzen meist nicht nur die räumliche Nähe zu allen relevanten Versorgungsleistungen, sondern auch die damit einhergehende urbane Lebensweise, die einen regelrechten „Zurück in die Stadt-Trend“ zur Folge hatte. Die urbane Nutzungsmischung in Innenstädten schafft einen lebenswerten Rahmen für zukunftsorientierte, neue Lebenswelten, die immer mehr Menschen erstrebenswert erscheint.



Wohnnutzung

4.3 WOHNEN

Paderborn weist diesbezüglich eine leicht abweichende Entwicklung auf, da die Stadt über überdurchschnittlich viele Eigenheim-Wohngebiete außerhalb der Innenstadt verfügt und die Einwohnerzahl der Innenstadt (innerhalb des Wallrings) zurzeit rückläufig ist.

Insgesamt leben in der Paderborner Innenstadt derzeit rund 4.200 Personen, was 3% der Bevölkerung der Gesamtstadt entspricht. Die Innenstadt hat demnach im Laufe der Jahrzehnte stetig ihre Bedeutung als Wohnstandort verloren: Im Jahre 1909 lebten 20.000 Menschen, der Großteil der Gesamtbevölkerung, innerhalb des Walls. Durch den verstärkten Wohnungsbau außerhalb der Innenstadt sank die Einwohnerzahl bis Mitte der 1980er Jahre auf ca. 5.000, und auf etwa 4.200 aktuell. Die Gesamtstadt Paderborn hingegen konnte in der gleichen Zeit durch die Gebietsreform der 1970er Jahre und Nutzung des Nachverdichtungspotenzials insbesondere in der Kernstadt einen signifikanten Einwohnerzuwachs (1987: 111.000, 2017: 150.000) verzeichnen. Auffällig ist die besondere Bevölkerungszusammensetzung im Innenstadtbereich: Ein überdurchschnittlich hoher Anteil an 18- bis 29-Jährigen und Senioren zwischen 65 und 79 steht einem lediglich 7,4 prozentigen Anteil an unter 18-Jährigen gegenüber (Gesamtstadt: 18,8%). Dies impliziert die geringe Bedeutung der Innenstadt als Wohnstandort für Familien, welche sich auch in der Haushaltsstruktur niederschlägt. Mit einem Anteil von 80% Ein-Personen-Haushalten liegt die Innenstadt deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von rund 58%.

Der Stadt Paderborn wird auch auf längere Sicht ein Bewohnerzuwachs und mit ihm eine Zunahme der Haushalte prognostiziert. In verschiedenen Untersuchungen zum Thema wird von einem Bevölkerungswachstum zwischen 6,9% und 8% bis zum Jahr 2040 ausgegangen. Die Zunahme an Haushalten hat ihren Ursprung jedoch nicht nur in der natürlichen Bevölkerungsentwicklung und der rein zahlenmäßigen Zuwanderung, sondern auch im demografischen Wandel.

Der Bestand an öffentlich gefördertem Wohnraum ging in den letzten Jahren erheblich von 6448 geförderten Wohneinheiten im Jahr 2000 auf 4.464 im Jahr 2015 zurück. Die Warteliste für entsprechende Objekte umfasst rund 600 Haushalte mit 1.800 Personen.

Für die in der Innenstadt Wohnenden sind Einrichtungen der Sozialen- und der Versorgungsinfrastruktur in räumlicher Nähe von entscheidender Bedeutung. Für die Attraktivierung der Innenstadt als Wohnstandort wird daran gearbeitet, den

ehemaligen ZOB unter den Königsplätzen I durch einen Nahversorger nach zu nutzen.

Die Bevölkerungsstruktur in Innenstädten ist geprägt von einer Vielfalt an Lebensstilen und Zielgruppen, deren Wohnbedürfnisse auf engem Raum und in unmittelbarer Nachbarschaft zueinander erfüllt werden sollten. Dies macht den besonderen Charakter von Innenstädten aus, stellt diese jedoch auch vor Herausforderungen. Eine funktionale innerstädtische Nutzungsstruktur vereint auch kontrastierende Nutzungen und schafft ein Nebeneinander der Wohnbedürfnisse unterschiedlicher Zielgruppen. Zu den bedeutendsten Nutzergruppen in Paderborn gehören traditionell Familien mit Kindern sowie dem demografischen Wandel geschuldet auch vermehrt Seniorenhaushalte. Zudem beanspruchen in der Universitätsstadt Paderborn auch Studierende mit ihren spezifischen Ansprüchen vermehrt Wohnraum.

GENERELLE ANFORDERUNGEN UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN THEMENBEREICH WOHNEN

- Stärkung der funktionalen Durchmischung der Paderborner Innenstadt mit Wohnnutzungen für junge Familien mit Kindern bis hin zu altersgerechten Wohnformen oder altersgerechten Wohngemeinschaften.
- Frühzeitige Identifizierung von Standortpotenzialen zur Bildung neuer Wohnangebote.
- Sicherung von preisgünstigen Wohnungen in der Paderborner Innenstadt.
- Entwicklung barrierefreier Lebensumfelder zur Verbesserung des städtebaulichen Komforts für Jung und Alt.

4.4 EINZELHANDEL

Städte sind traditionell Orte des Handels und der Märkte. Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie sind nach wie vor die wichtigsten Frequenzbringer von Innenstädten und prägen somit nachhaltig deren Charakter. Der Eintritt des digitalen Zeitalters jedoch stellt Innenstädte vor neue, große Herausforderungen: Onlinehandel, Onlinedienstleistungen und die zunehmende, durch das Internet bedingte, räumliche Unabhängigkeit treten in Konkurrenz zu traditionellen Nutzungen und ändern nachhaltig den Charakter von Innenstädten. Häufig wird auch die Verbreitung globaler Handelsketten kritisiert, die zu einer gewissen Austauschbarkeit der Stadtkerne führt. Diesen Negativtrends gegenüber stehen auch die Chancen, die sich aus der Entwicklung ergeben: Eine Neudefinition der Innenstadt als Erlebnis- und Begegnungsort unter Einbezug der digitalen Medien öffnet der Stadtentwicklung neue Möglichkeiten.

Paderborn stellt ein Oberzentrum im ländlichen aber verdichteten Raum in Ostwestfalen dar. Die nächstgelegenen Städte mit oberzentraler Funktion sind Bielefeld in 45km, Kassel in 90km und Dortmund in 100km Entfernung. Dies verleiht Paderborn zum einen eine wichtige Bedeutung für die umliegenden Mittel- und Unterzentren, schafft jedoch auch eine durch räumliche Nähe und gute Erreichbarkeit bedingte Konkurrenzsituation zwischen den Oberzentren (vor allem Bielefeld). Konkurrenz kann sich zwar vorteilhaft auf die Dynamik der Stadt auswirken, verlangt aber immer proaktives und nicht reagierendes Handeln.

Paderborn weist eine im bundesdeutschen Durchschnitt leicht unterdurchschnittliche Kaufkraftkennziffer von 97,2 auf. Dem entgegen steht ein hoher gesamtstädtischer Zentralitätswert von 148%, mit einem Maximum im Bereich Kleidung und Schuhe als klassisches innerstädtisches Leitsortiment. Auch ein überdurchschnittlicher Ausstattungswert von 2,83qm Verkaufsfläche im Gegensatz zu 1,46qm in Gesamtdeutschland zeichnet die Einzelhandelsituation aus. Insgesamt befinden sich in Paderborn 950 Läden und nur 28% der gesamten Einzelhandelsverkaufsfläche liegt in der Innenstadt, wobei sich wie in anderen deutschen Oberzentren zunehmende Konzentrationstendenzen abzeichnen: Immer weniger Einzelhändler beanspruchen immer größere Flächen.

Der Großteil der innerstädtischen Einzelhändler befindet sich entlang der Fußgängerzone Westernstraße als Paderborner Hauptfrequenzachse. Neben diesem Hauptgeschäftsbereich schließt sich nördlich davon um den Dom herum ein Bereich

an, der weniger von Einzelhandel als vielmehr von Kirche, Kultur und Verwaltung charakterisiert ist, ergänzt vom innerstädtischen Ergänzungsbereich im nördlich anschließenden Teil des inneren Walls. Ladenleerstände, ein Indikator für labile Lagen, sind in Paderborn zumindest an den wichtigsten Handelslagen von geringer Bedeutung. Auch trading-down-Tendenzen durch qualitativ minderwertigen Einzelhandel sind an den Hauptachsen nicht festzustellen. Anders gestaltet sich die Situation an den Königsplätzen und in der Libori-Galerie: Strukturelle Ladenleerstände konzentrieren sich an diesen Punkten und erfordern grundlegende Eingriffe.

Der Onlinehandel stellt auch in Paderborn eine große Herausforderung dar, der jedoch durch eine besonders im Bereich Nahrungs- und Genussmittel hohe Entwicklungsdynamik getrotzt wird. Diese positive Entwicklung kann auch in Zukunft durch den prognostizierten Bevölkerungszuwachs Paderborns weiter gefördert werden. Der Einzelhandel in der Stadt ist allerdings maßgeblich geprägt durch den Kaufkraftzufluss aus dem Umland, das eine zunehmende Zahl an schrumpfenden Gemeinden mit abnehmender Versorgungsqualität aufweist. Diese Entwicklung ist eine gewisse Gefahr für die Paderborner Innenstadt, da die Umlandgemeinden das Rückgrat des Kundenstammes darstellen. Des Weiteren besteht Handlungsbedarf in der Versorgung mit fußläufig erreichbaren Lebensmittelmärkten für die Bewohner der Innenstadt. Innerhalb des Wallrings befand sich bis zum Frühjahr 2018 lediglich ein kleiner Verbrauchermarkt an den Königsplätzen, zwei potenziell erreichbare größere Lebensmitteleinzelhandelsgeschäfte



Westernstraße

4.4 EINZELHANDEL

sind ein Marktkauf in der Detmolder Straße nördlich der Innenstadt und ein Kaufland im Riemekeviertel. Mögliche Potenziale hinsichtlich der Ansiedlung von Einzelhandelsflächen werden durch die Umsiedlung des ZOHs an die Westernmauer frei. Paderborn als „Digitale Stadt“ hat zudem die Möglichkeit, digitale Maßnahmen zum Erhalt und zur Aufwertung der Einzelhandelsqualitäten der Innenstadt zu ergreifen. So können beispielsweise Frequenzmessungen an zentralen Knotenpunkten in der Innenstadt durchgeführt werden, um z.B. die Ladenöffnungszeiten für den Einzelhandel zu optimieren. Auch Laden- und Parkhaus-Apps können zu Komfortsteigerungen beitragen.



Königsplätze

GENERELLE ANFORDERUNGEN UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN THEMENBEREICH EINZELHANDEL

- Stärkung der Position Paderborns auf regionaler Ebene vor dem Hintergrund des kompetitiven Wettbewerbs der Städte .
- Optimierung des Einkaufserlebnisses und klare Positionierung des Charakters der Innenstadt angesichts des Onlinehandels durch die Weiterentwicklung einer attraktiven, erlebnisorientierten Nutzungsmischung aus Einzelhandel und Gastronomie.
- Stärkung der Aufenthaltsqualität in Einzelhandelslagen durch gestalterische Qualifizierung der Außenbereiche und der Gebäude sowie der Qualitätssicherung der Warenpräsentation.
- Aufwertung punktueller, von Ladenleerstand geprägter Bereiche und Unterbindung der Down-Trading-Tendenzen.

4.5 DENKMALSCHUTZ

Gerade in Innenstädten kommt dem Denkmalschutz eine besondere Rolle zu: Historische Stadt- und Gebäudestrukturen verleihen Innenstädten einen eigenen Charakter und stellen ein Alleinstellungsmerkmal im Stadtwettbewerb dar. Sie schaffen einen spannungsreichen Rahmen, der Tradition und Moderne im Alltag der Bewohner erlebbar macht. Die angepasste, qualitätsvolle Aneignung historischer Strukturen durch zeitgemäße Nutzungen spiegelt den Wandel von Entwicklungen und Epochen wider und unterstreicht somit die Individualität und Unverwechselbarkeit der Städte als Lebens- und Erfahrungsraum für ihre Bewohner.



Unter Denkmalschutz stehender Paderborner Dom

Auch die Stadt Paderborn ist maßgeblich von ihrer mittelalterlichen Struktur geprägt: Die Wallanlagen bestimmen auch heute noch die städtebauliche Grundstruktur des Stadtkerns und das typische mittelalterliche Platzgefüge aus Domplatz, Rathausplatz und Markt gliedert weiterhin unverwechselbar das Innere des Wallrings. Trotz heftiger Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg ist die Stadt nicht nur charakterisiert von der historischen Stadtstruktur, sondern verfügt darüber hinaus auch über 377 Bau- und 63 Bodendenkmäler. Die Einzigartigkeit der Stadt Paderborn liegt jedoch in der Erlebbarkeit ihrer Gründungsgeschichte begründet: Einst eine Kaiserpfalz Karls des Großen an den Paderquellen sind diese immer noch stadtbildprägend und ziehen sich in ihrer Bedeutung durch die Geschichte der Stadt. Unabhängig von den Wirren und Unruhen, die an ihren Ufern stattfanden, wie den Sachsenkriegen oder dem Großbrand im Jahre 1000, welchem die Kaiserpfalz zum

Opfer fiel, blieben die Paderquellen das Rückgrat der Stadtentwicklung. Der Großbrand markierte einen Wendepunkt in der Paderborner Geschichte: Der damalige Bischof Meinwerk machte sich die „tabula rasa“ zu Nutze und begann mit seinem Plan, durch Kirchengründungen ein stadtgeographisches Kirchenkreuz mit dem Dom im Zentrum zu schaffen. Auch wenn lediglich die Ost-West-Achse mit der Abdinghofkirche im Westen, dem Dom im Zentrum und der Busdorfkirche im Osten verwirklicht werden konnte, so prägt diese Sakraltopographie maßgeblich den Charakter Paderborns.

Für den Erhalt und die weitere Attraktivierung der städtebaulichen Qualitäten des Paderborner Zentrums ist der Denkmalschutz unerlässlich. Gerade in einem Erzbistum wie Paderborn ist der Erhalt der historischen, kirchlichen Gebäudestruktur identitätsstiftend. Auch vor dem Hintergrund der Wahrnehmung der Innenstadt als Erlebnisort bildet das historische und gut erhaltene Stadtbild eine ansprechende Kulisse für Feste, Konzerte oder andere Events.

Zwei historischen Bauwerken kommt im Zusammenhang mit dem ISEK und der REGIONALE 2022 besondere Bedeutung zu: Dem Adam und Evahaus, das als „Open Library“ eine zeitgemäße neue Nutzung erfahren soll und dem „Heising'schen Haus“ als Teil der Verwaltung am Abdinghof.

Mit dem Ziel der Reparatur, Modernisierung und Ergänzung der Denkmäler im Stadtgebiet werden derzeit verschiedene Pflegemaßnahmen vergeben und begleitet.

Der Bereich der historischen Stadtmauer stellt den Rahmen für verschiedene Maßnahmen im Kontext der Stadtbefestigung dar. Hiermit sind die historischen Baumpflanzungen an der Promenade und andere begrünte Teile der ehemaligen Befestigungsanlage, die Überreste der Stadtmauer beispielsweise am Maspornplatz sowie die erhaltenen Befestigungstürme im Pflergerwerk eingeschlossen. Die mittelalterliche Stadtbefestigung prägt den Charakter und die städtebauliche Form der Paderborner Innenstadt bis heute nachhaltig. Sie spiegelt in ihren Relikten die mittelalterliche Geschichte der Stadt wider und schafft durch den zu Beginn des 19. Jahrhunderts entstandenen Grünrings eine hochwertige Freiraumqualität. Leider wird an einigen relevanten Stadteingängen wie dem Maspornplatz oder dem Westertor dieser historischen und identitätsstiftenden Bedeutung keine Rechnung getragen. Die Wallanlage muss nicht nur im Stadtbild besser in Wert gesetzt, sondern auch den Paderborner Bürgern neu ins Bewusstsein gerufen werden.

In diesem ISEK kann nun im Zuge des Neubaus der Zentralen

4.5 DENKMALSCHUTZ

Omnibushaltestelle der Abschnitt Westerntor neu gestaltet werden. Die Funktion des Bereiches Westerntor liegt einerseits in der Repräsentanz als Ankunftsort und bildet für viele, die mit dem Auto nach Paderborn einfahren, die erste identifizierbare städtebauliche Charakteristik am Eingang zum Stadtzentrum. Außerdem kommt dem Westerntor eine Scharnierfunktion zu, da über diesen Ort der südliche mit dem westlichen Promenadenabschnitt verbunden wird. Für die Zukunft liegt die wesentliche Nutzung des Ortes in der Repräsentanz eines Stadtbildprägenden Auftakt-, Eingangs- und Verbindungsraumes.



Historische Innenstadt Paderborns

Die Paderquellen nehmen im Reigen der Kultur- und Schutzgüter eine besondere Rolle ein und bilden gerade im Zusammenspiel mit der angrenzenden, mittelalterlich geprägten Stadtstruktur und den besonderen topografischen Differenzierungen ein einzigartiges „städtebauliches Ensemble“. Dies spiegelt sich auch in der UNESCO-Bewerbung von 2011 wider, als sich die Stadt als „Urban Waterscape Paderborn“ um eine Aufnahme in die Tentativ-Liste des Weltkulturerbes beworben hatte.

GENERELLE ANFORDERUNGEN UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN THEMENBEREICH DENKMALSCHUTZ

- Aufwertung der mittelalterlich geprägten Stadtstrukturen als Rahmen für eine moderne, zukunftsorientierte Stadt.
- Herausstellen der historischen Qualitäten als identitätsstiftende Elemente und klare Profilschärfung vor dem Hintergrund der Städtekonzurrenz.
- Weitere Aufwertung und Integration der Paderquellen als charakteristisches Alleinstellungsmerkmal der Stadt durch eine erhöhte Zugänglichkeit für Passanten und Erlebbarkeit im Stadtbild.

4.6 KULTUR

Innenstädte sind stets vielfältiger geprägt als lediglich durch ihre Einkaufsmöglichkeiten. Sie bündeln den Großteil der kulturellen Einrichtungen, die maßgeblich zur Vielfalt des Nutzungsgefüges und des Stadtbildes beitragen. Unter Kultur versteht man hierbei nicht nur die „klassischen“ Institutionen wie Museen oder Opern, sondern vielmehr sämtliche Einrichtungen, die Raum für gesellschaftliches und soziales Leben bieten. Kulturelles Leben spiegelt sich auch in der Gastronomie- und Kneipenszene ebenso wider wie in Kinos, Galerien, Kunst- oder Literaturhäusern. Gerade „unkonventionelle“ Kunst- und Kulturformen haben häufig Auswirkungen auf die Lebendigkeit des öffentlichen Raums und tragen somit maßgeblich zur Belebung und Aufenthaltsqualität von Innenstädten bei. Oft steht bei kulturellen Ereignissen die Begegnung der Bürger miteinander im Fokus. So sind auch sportliche Ereignisse wichtige Elemente des kulturellen Lebens. Darüber hinaus haben Nischenangebote wie Co-Working-Spaces und Räume für die Design- und Kreativwirtschaft das Potenzial, die Individualität und das Profil der jeweiligen Innenstadt zu schärfen. Gerade in Zeiten des zunehmenden Wettbewerbs der Städte untereinander ist ein reiches, vielfältiges und in Teilen einzigartiges kulturelles Angebot von hohem Wert für die positive Imagebildung von Städten.



Stadttheater

Paderborn als Oberzentrum ist kultureller Anlaufpunkt für 700.000 Menschen im Umkreis und der Stadt selber. Dies bringt nicht Anforderungen an die Qualität, sondern auch an die Vielfalt des kulturellen Lebens mit sich. Von Kindern über Studierende bis hin zu Familien oder „Klassikliebhabern“ sollte sich

die gesamte Bandbreite der kulturellen Nutzungen in der Stadt widerspiegeln. Wichtige Institutionen in Paderborn sind das Stadttheater (vgl. Foto), die PaderHalle als bedeutender Veranstaltungsort und die Kulturwerkstatt für unkonventionellere Veranstaltungen. Darüber hinaus verfügt die Stadt über zehn Museen und eine städtische Galerie sowie unabhängige kleine Theater wie das Amalthea-Theater oder die Kleine Bühne Paderborn. Mehrere Kabaretts, Kleinkunst- und Amateurtheatervereine runden das Angebot ab. Das Spektrum der klassischen Kultur wird somit in Paderborn grundlegend abgedeckt. Für Sportevents oder auch sonstige Veranstaltungen kann zudem das Sportzentrum am Maspornplatz genutzt werden. Für die notwendige Renovierung der Maspornhalle in den kommenden Jahren ist ein Förderantrag im Programm „Sanierung kommunaler Einrichtungen in den Bereichen Sport, Jugend und Kultur“ des BMI (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat) in Vorbereitung.

Untypisch für eine Hochschulstadt hingegen weist die Innenstadt ein geringes Angebot an studentischer Kultur aus. Diese könnte z.B. durch eine studentisch geprägte Kneipenszene in der Innenstadt deutlicher werden.

Eine ausgeprägtere Abendgastronomie sorgt allerdings nicht nur für eine höhere Attraktivität der Innenstadt bei jungen Menschen, sondern zudem auch für eine abendliche Belebung des Zentrums und Sicherung von möglichen nächtlichen Angsträumen. Auch die etablierten Kultureinrichtungen können von einem entsprechenden Ausbau profitieren, da eine gastronomische Szene in räumlicher Nähe, beispielsweise zur PaderHalle, eine Ergänzung für die Besucher vor oder nach der Veranstaltung darstellen kann.

Eine Ausweitung von Veranstaltungsräumen für kleine Konzerte o.ä. kann darüber hinaus das Segment der „unkonventionelleren“ oder „freien“ Kultur signifikant beleben und die stark frequentierte Kulturwerkstatt entlasten und ergänzen. Diese bedarf bereits seit Jahren eines Ausbaus. Zwischennutzungen waren beispielsweise in den Königsplätzen etabliert, da sie dort auch für eine gewisse Belebung des öffentlichen Raums sorgen konnten. Eine entsprechende Wiederaufnahme sollte auch für das Königsquartier (Königsplätze II) angedacht werden.

Um der Paderborner Innenstadt einen kulturellen Mehrwert zu verleihen und ihre Anziehungskraft auf den Einzugsbereich zu erhalten, hat die Stadt bereits einige Projekte auf den Weg gebracht. So wurde ein innovatives „Open Library Konzept“ sowie die Verwaltung der Stadtbibliothek im historischen Adam

4.6 KULTUR

und Eva – Haus vorgestellt. Das Gebäude zählt zu einem der attraktivsten erhaltenen Fachwerkhäuser der Stadt Paderborn und schafft einen gelungenen Rahmen, um Moderne und Tradition zu verbinden. Eine digitale Bibliothek soll künftig im Gebäudekomplex des neuen Abdinghofes untergebracht werden und dadurch den offenen und zugänglichen Charakter der Neuplanung unterstreichen. An selber Stelle soll der Franz-Stock-Platz seine Bühnenfunktion beibehalten und auch weiterhin Raum für Kunst und Kultur schaffen und sichern.

GENERELLE ANFORDERUNGEN UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN THEMENBEREICH KULTUR

- Stärkung von kulturellen Nischenangeboten und studentischer Kultur zur Diversifizierung des Angebotsspektrums.
- Weiterentwicklung und Ergänzung des qualitativ hochwertigen klassischen Kulturangebots beispielsweise durch eine gastronomische Komplementierung.
- Förderung von Zwischennutzungen in städtebaulich untergenutzten Arealen zur Schaffung von Impulswirkungen auf die angrenzenden Bereiche und die Räumlichkeit selber.



PROJEKTSTECKBRIEFE

KULTUR

4.6.1 Adam-und-Evahauss

4.6.2 Kulturwerkstatt

4.6.1 ADAM-UND-EVA-HAUS

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

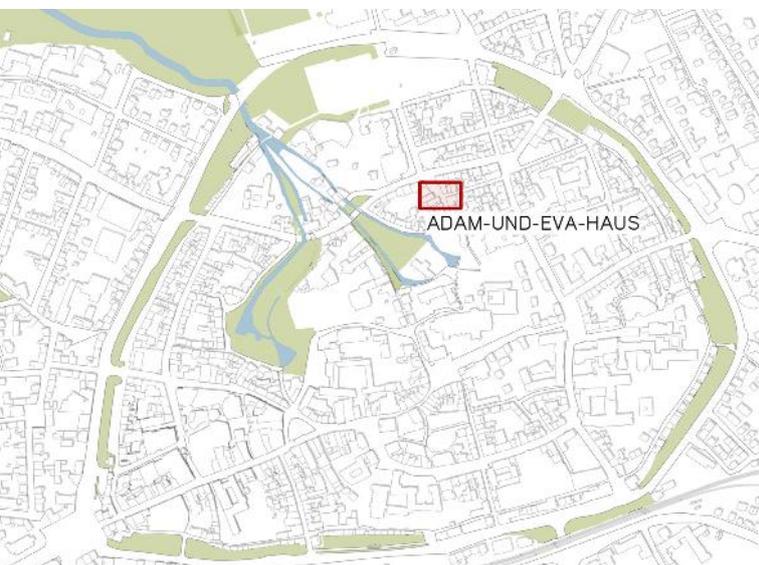
2019-2021

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

ca. 1.500.000 €

AUSGANGSLAGE

Das Gebäudeensemble besteht aus den Gebäuden Adam-und-Eva-Haus und dem Erzengel-Gebäude und befindet sich westlich vom historischen Zentrum Paderborns im Ükern-Viertel. Es liegt zu Füßen des Doms und ist nur 3 Gehminuten von der Zentralbibliothek der Stadt Paderborn entfernt. Das Adam-und-Eva-Haus wurde 1568 errichtet und 1778 in Teilen umgebaut. Zwar hat das Gebäude unversehrt den Zweiten Weltkrieg überstanden, bei einem Feuerschlag im Jahr 1972 brannte jedoch der Dachstuhl aus und der rückwärtige Teil des Hauses wurde vernichtet. Bei Instandsetzungsarbeiten in den Jahren 1975/76 wurde der vordere Dienteil des Gebäudes mittels Stahlträgern statisch ertüchtigt, wobei ursprüngliche Bauteile noch erhalten blieben. Der hintere Teil des Fachwerkhauses wurde in Massivbauweise völlig neu erstellt. Lediglich der bauzeitliche Gewölbekeller ist an dieser Stelle noch erhalten. Der vordere Teil des Erzengel-Gebäudes wurde nach



Lageplan

den Ergebnissen der denkmalpflegerischen Untersuchung im Jahr 1599 in Fachwerkbauweise errichtet. Der hintere Fachwerkkern dürfte aus dem 18. Jahrhundert stammen und auf einem älteren steinernen Sockelgeschoss errichtet worden sein. Zuletzt wurde das Gebäude bei Renovierungsarbeiten in den Jahren 1978/79 gravierend verändert.

Seit den Sanierungen in den 1970er Jahren war ohne Unterbrechung bis in das Jahr 2015 in den Gebäuden das Museum für Stadtgeschichte der Stadt Paderborn untergebracht. Auf Grund des baulichen Zustandes, der nicht vorhandenen Barrierefreiheit und den konservatorischen Verhältnissen musste diese Nutzung jedoch aufgegeben werden. Durch die vorgenannten Umstände bedarf es zu einer dauerhaften Nutzung der Gebäude daher einer umfassenden Modernisierung.

ENTWICKLUNGSZIELE

Ziel der Modernisierung ist die Zusammenführung der beiden Gebäude zur Nutzung als Open Library, Verwaltungsflächen der Stadtbibliothek wie auch einer kleinen Gastronomiefläche/Café im Erzengel-Gebäude zur Abrundung des Gebäudekonzepts.

PROJEKTbeschreibung

Ziel des Projektes ist die Bewahrung der Gebäude durch eine grundlegende bauliche Sanierung, Unterbringung einer innovativen und interessanten Nutzung mit der Sicherstellung



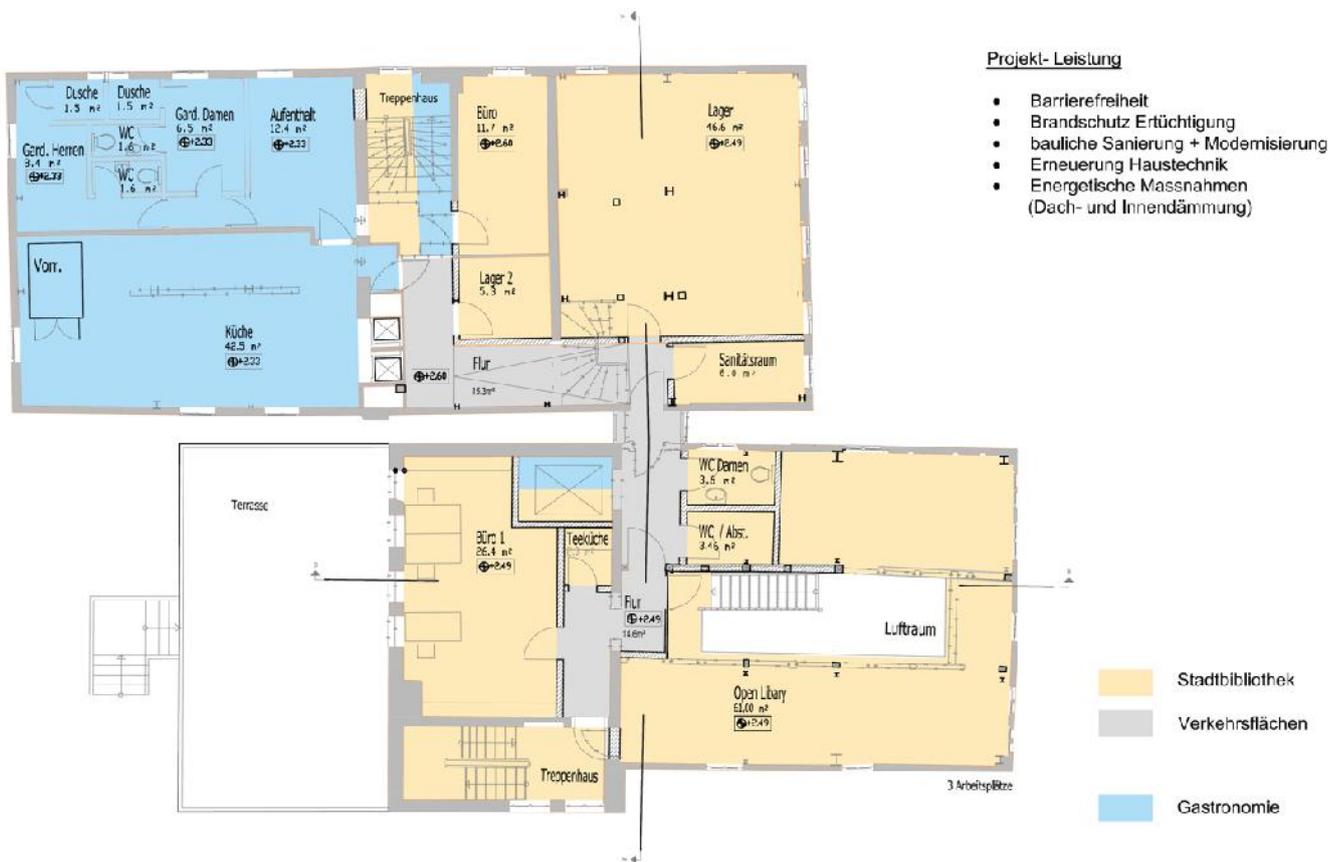
Adam-und-Eva-Haus und Erzengel-Gebäude

4.6.1 ADAM-UND-EVA-HAUS

der öffentlichen Zugänglichkeit sowie eine damit verbundene Quartiersaufwertung.

Unter Bewahrung der historischen Bausubstanz soll das Gebäudeensemble für eine nachhaltige zukünftige Nutzung barrierefrei gestaltet, energetisch modernisiert und multifunktional unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten hergerichtet werden.

Nach erfolgter Sanierung ist daher geplant im Erdgeschoss des Adam-und-Eva-Hauses eine öffentliche Bibliotheksnutzung im Sinne einer „Open Library“ einzurichten. In den Obergeschossen des Gebäudeensembles soll die Verwaltung der Stadtbibliothek untergebracht werden. Im Erzengel-Gebäude soll eine kleine Gastronomie/Café zur Abrundung der Gebäudenutzung eingerichtet werden. In der „Open Library“ werden neben klassischen Medien vor allem auch digitale Angebote und mobile Arbeitsplätze nutzbar sein. Die „Open Library“ wird Bibliothekskunden 84 Std./Woche zugänglich sein und soll weitgehend personalfrei betrieben werden.



6.2_KULTURWERKSTATT

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

2019-2022

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

4.600.000 €

AUSGANGSLAGE

Seit 1988 bereichert die Kulturwerkstatt das kulturelle Leben in der Stadt Paderborn. Gestartet als Vereinigung aus einigen kulturtreibenden Gruppen, Vereinen und interessierten Einzelpersonen wird das Veranstaltungszentrum heute von mehr als 100 Mitgliedsgruppen getragen. Beliebt ist die Kulturwerkstatt jedoch nicht nur bei den Künstlern selber, sondern auch beim Publikum: Durch stetig wachsende Besucherzahlen und eine hohe Veranstaltungsauslastung sieht sich die Einrichtung mit signifikanten Kapazitätsproblemen konfrontiert. Für eine Erweiterung steht nur das Gebäude der Kulturwerkstatt selbst zur Verfügung, welches im Eigentum der Stadt Paderborn ist und von dieser verwaltet wird. Planungen sind auf den vorhandenen Gebäudebestand zu konzentrieren.



Lageplan

ENTWICKLUNGSZIELE

- Die Kulturwerkstatt soll zur Stärkung des kulturellen Angebotes der Stadt Paderborn im Bestand erweitert werden.
- Durch die Kulturwerkstatt sollen die traditionellen Kultureinrichtungen durch alternative, nicht institutionen-gebundene Kultur ergänzt werden, was durch das aktuelle Raumangebot nicht mehr abgedeckt werden kann.

PROJEKTbeschreibung

- Neukonzeption des Erdgeschosses im Bereich der Säle mit den dazugehörigen Nebenräumen.
- Schaffung eines gemeinsamen Foyers, räumliche und bauliche Trennung der Säle sowie Vergrößerung der lichten Raumhöhen.
- Derzeit in den Sälen vorhandene Stützen werden im Rahmen der Neukonzeption so umgeplant und integriert, dass Sichtachsen auf die Bühnen nicht beeinträchtigt werden.
- Im Obergeschoss werden im Bereich der Verwaltung und der Studiobühne zwei große Multifunktionsräume mit Nebenraumprogramm geschaffen.
- Die Barrierefreiheit des Obergeschosses wird über einen neuen Aufzug sichergestellt, zusätzlich wird im EG eine behindertengerechte Toilette integriert.
- Das so genannte Pigalgebäude vor der Kulturwerkstatt wird für die Verwaltungsnutzung der Kulturwerkstatt hergerichtet.

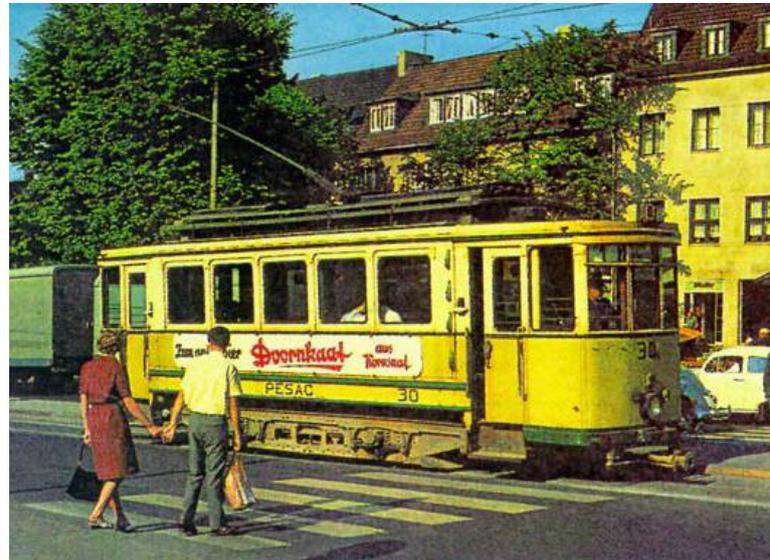
4.

HANDLUNGSFELDER DER STADTENTWICKLUNG // PROJEKTSTECKBRIEFE DER MASSNAHMEN

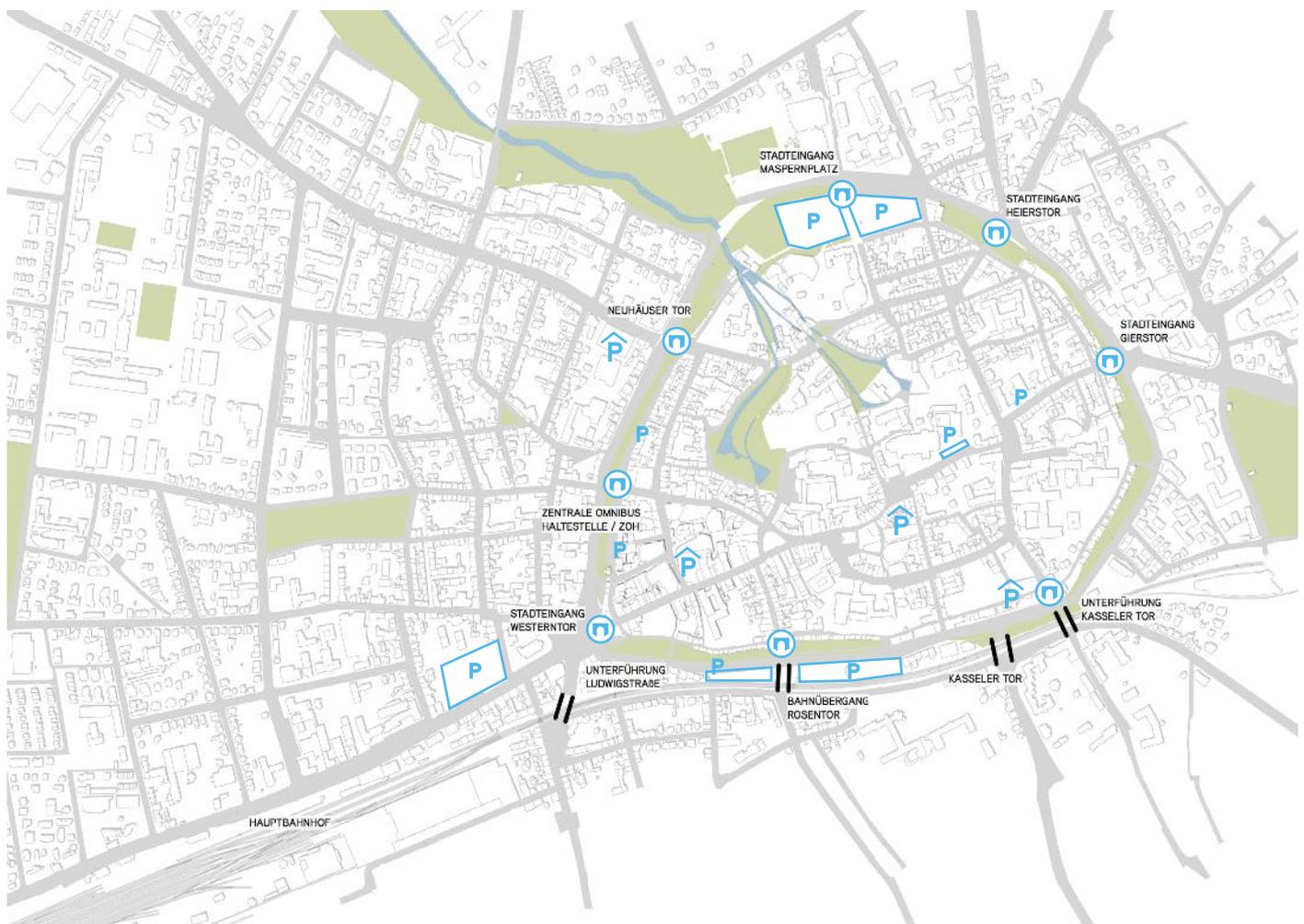
- 4.1 Öffentliche Räume
- 4.2 Grün- und Freiräume
- 4.3 Wohnen
- 4.4 Einzelhandel
- 4.5 Denkmalschutz
- 4.6 Kultur
- 4.7 Verkehr

4.7 VERKEHR

Mobilität und Innenstadtentwicklung stehen in einer untrennbaren Wechselwirkung zueinander. Schon seit jeher bedingen sich die Entwicklung von Verkehrsnetzen und -formen und Siedlungstätigkeiten gegenseitig. Sei es die Siedlungstätigkeit entlang historischer Handelsrouten weltweit oder der globale Trend der Suburbanisierung durch die Verbreitung des PKWs – Mobilität formt Städte. Die Innenstädte der Gegenwart sind somit unter anderem geprägt vom Leitbild der autogerechten Stadt aus dem 20. Jhd., teilweise von einem mittelalterlichen Straßengeflecht oder gründerzeitlichen Stadterweiterungen sowie vom Trend zu mehr Fußgängerfreundlichkeit der letzten Jahrzehnte. Die sich stets im Fluss befindlichen Entwicklungen im Bereich Verkehr und Mobilität erfordern eine fortlaufende Anpassung der Städte und gründliche Auseinandersetzung mit der Thematik.



Ehemalige Straßenbahn (Stadt Paderborn)



4.7 VERKEHR

Die verkehrliche Erreichbarkeit der Innenstadt Paderborns ist durch ihre Funktion als Oberzentrum im ländlichen Raum von hoher Bedeutung. Die Stadt hat ein Einzugsgebiet von über 500.000 Personen, die die Stadt besuchen. Überregional ist Paderborn durch die über die A33 gut erreichbare A2 (Oberhausen-Hannover) und die A44 (Dortmund-Kassel) an Metropolregionen angebunden. Die Nachbarkommunen, für die Paderborn das relevante regionale Zentrum darstellt, sind über die Bundesstraßen 1, 64 und 68 erreichbar. Die besonders günstige Erreichbarkeit durch den motorisierten Individualverkehr wird durch die in Teilen dreifache Ringerschließung um den Paderborner Innenstadtkern gestärkt: Der „Außenring“, bestehend aus B1, B64, L813 und K29, bewahrt die Stadt vor Durchgangsverkehr, der in Teilen vorhandene Mittlere Ring (L755, K38) übernimmt eine Verteilerfunktion, während der Innere Ring bzw. der Wall den Kern des innerstädtischen Straßennetzes bildet, da er den Ausgangspunkt der radial ausgerichteten Hauptverkehrsstraßen darstellt.

Die Anbindung mit dem öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) weist ebenso eine hohe Qualität auf. Insgesamt erschließen 18 Stadtbus- und 15 Regionalbuslinien die Stadt, welche sich auf den Hauptachsen überschneiden und somit innerstädtisch für eine dichtere Taktung sorgen. Im Innenstadtbereich befinden sich 14 Haltestellen, von denen die meist frequentierten das Westerntor und der Rathausplatz sind. Zum Wochenende wird der Fahrplan um mehrere Nachtlinien ergänzt, die mit je zwei Abfahrten von der ehemaligen Zentralstation aus die umliegenden Stadtteile erschließen. Umlandkommunen können mit neun Nachtbussen erreicht werden. Hinsichtlich einer nachhaltigen und klimaangepassten Stadtentwicklung sollten die Qualitäten des ÖPNV noch weiter ausgebaut werden. Die Fußgängerzone wird von insgesamt 400 wöchentlichen Fahrten erschlossen. Ende 2017 wurde vom Rat der Stadt das städtische ÖPNV-Konzept als Teil des Nahverkehrsplans des Nahverkehrsverbundes Paderborn-Höxter (nph) beschlossen. Der vom Wall umgebene und erschlossene Innenstadtkern selber ist maßgeblich geprägt durch die Fußgängerzone und die verkehrsberuhigten Bereiche, die etappenweise seit Mitte der siebziger Jahre eingeführt wurden. Damals wurden die Westernstraße, die Rosenstraße und der Bereich um das Rathaus Auto-frei erklärt, während der Kamp erst deutlich später, zum Ende der neunziger Jahre, folgte. Die Stadt Paderborn führte sukzessive weitere Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durch (Schleifenlösungen, Einbahn- oder Stichstraßen,

Tempo-30-Zonen). Weitere Maßnahmen aus dem Innenstadtverkehrskonzept aus dem Jahr 2014 konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden. In der Innenstadt spielt als Zielort die Fußläufigkeit eine herausragende Rolle: nach dem Verlassen des PKWs, Busses oder nach dem Absteigen vom Fahrrad wird jeder Besucher der Innenstadt letztendlich zum Fußgänger. Neben dem Bedürfnis, schnell und sicher ans Ziel zu gelangen, kommt der Gestalt- und Aufenthaltsqualität sowie der Erlebbarkeit des Weges hier eine übergeordnete Bedeutung zu. Diesbezüglich weist Paderborn an verschiedenen Stellen Handlungsbedarf auf, da Orte wie z.B. der Vorplatz des Abdinghofes oder der noch nicht umgebaute Bereich der Königsplätze II sehr funktional und äußerst verkehrstechnisch ausgestaltet sind. Das große Potenzial, das dem historisch geprägten und von Wasserläufen durchzogenen Stadtzentrum Paderborns innewohnt, wird somit noch nicht vollständig ausgeschöpft.

Mit der gleichen Problematik sieht sich der Fahrradverkehr konfrontiert: Auf den Pkw ausgerichtete Räume (z.B. Westerntor, Querungen des Inneren Rings) stellen auch für Fahrradfahrer teils eine Barrierewirkung dar. Dennoch weist Paderborn außerordentlich günstige Bedingungen für die Fortbewegung mit dem Fahrrad auf: ein in Teilen flaches Stadtgebiet, kurze Wege und eine hohe Zentralität schaffen grundsätzlich gute Rahmenbedingungen. Dies könnte v.a. Alltagspendlern zu Gute kommen, die aus den Paderborner Vororten und Ortsteilen in die Innenstadt pendeln. Für die zukünftige Entwicklung gilt es, die Fahrradfreundlichkeit weiter auszubauen. Hierzu erfolgte 2018 die Mitgliedschaft in der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte.

Durch die federführende Position als Leitkommune im Rahmen der Initiative „Digitale Stadt“ eröffnen sich der Stadt Paderborn auch im Bereich Verkehr neue Handlungsfelder und Möglichkeiten. Durch Generierung und Nutzung von Echtzeitdaten im Verkehr kann die Stadt mit intelligenten Verkehrssystemen zeitnah auf aktuelle Belastungen reagieren. Bezüglich des Themas der Digitalisierung verfügt die Stadt über ein großes bisher ungenutztes Potenzial zum Aufbau eines nachhaltigen und modernen Verkehrsmanagementsystems nicht nur im Bereich des Personenverkehrs, sondern auch des Lieferverkehrs. Die Aufenthaltsqualität von Innenstädten kann durch ein intelligentes Logistiksystem deutlich erhöht werden. So können kleinteilige Sammellieferstellen eingerichtet werden, sog. Lieferzonen, von denen die Ware oder Kuriersendungen „auf

4.7 VERKEHR

der letzten Meile“ von den Einzelhändlern oder Unterverteilern selber abgeholt wird. Per Smartphone können die Lieferzonen koordiniert und der Stand der Lieferungen abgefragt werden. Von dort kann der Weitertransport mit schadstoffarmen Verkehrsmitteln erfolgen, wie z.B. Lastenfahrräder.

Auf Basis einer besseren digitalen Vernetzung ließe sich auch das Car-Sharing in Paderborn ausweiten. Derzeit bietet ein örtlicher Autohändler an sechs Stellen im Stadtgebiet (u.a. Abdinghof, Universität, Hauptbahnhof) die Möglichkeit, jedoch besteht noch weiteres Potenzial auf Grund guter Ausnutzung. Die Verkehrsentwicklung hat für die Stadt Paderborn zentralen Stellenwert, weshalb bereits viele Projekte in der Umsetzung sind bzw. in absehbarer Zukunft sein werden. Das Kernprojekt ist hierbei die Verlegung der Zentralen Omnibushaltestelle (ZOH) aus den Königplätzen an die Westernmauer. Schon die Maßnahme selber erfordert einen hohen baulichen und logistischen Aufwand, zieht jedoch darüber hinaus noch eine Vielzahl von Maßnahmen nach sich, nicht nur im Bereich des Verkehrs. So muss zudem die Nachnutzung der freiwerdenden Flächen in den Königplätzen organisiert werden, der ans Westerntor grenzende historische Bereich von Stadtmauer und Promenade neu in Wert gesetzt werden und der Charakter der Königplätze als neues Verbindungselement von ZOH in die Fußgängerzone grundlegend umgestaltet werden, um den Zugang von der Innenstadt zum ÖPNV-Knotenpunkt zu stärken.

Der Abschluss der konkreten baulichen Umsetzung des ZOH wird voraussichtlich im Jahr 2020 erfolgen. Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Haltestelle Westerntor die mit Abstand nachfragestärkste Haltestelle im Stadtgebiet: 11.300 Fahrgäste täglich nutzen das Westerntor zum Aus- und Umstieg, während an der derzeitigen Zentralstation in den Königplätzen die Passantenfrequenz pro Tag lediglich bei knapp 1.800 liegt. Der neue ZOH wird tägliche Fahrgastfrequenzen um die 13.000 bewältigen und 14 Haltepositionen für Busse beinhalten. Diese sollen durch die kompakte Anordnung in einem „Rendezvous-Konzept“ einen möglichst geringen Flächenverbrauch in Anspruch nehmen. Die Promenade mit dem alten Baumbestand wird in das Konzept integriert, wofür jedoch 55 Parkplätze weichen müssen. Zudem fällt in der Friedrichstraße auf Höhe der Imadstraße die Geradeausspur in Richtung Westerntor zugunsten einer Busabbiegespur weg. An selber Stelle soll eine provisorische Fußgängerinsel eingerichtet werden, die bei dauerhafter Staubbildung wieder weg-

fallen könnte. Der neue ZOH soll eine hohe Gestaltungsqualität aufweisen und eine sichere und barrierefreie Erschließung gewährleisten.

GENERELLE ANFORDERUNGEN UND ZIELSETZUNGEN FÜR DEN THEMENBEREICH VERKEHR

- Erstellung eines Integrierten Mobilitätskonzeptes für die Gesamtstadt Paderborn bis 2020.
- Weiterentwicklung und Ausbau der ÖPNV-Verbindungen vom Umland in die Innenstadt durch Verlegung des ZOH und effektive Abwicklung des Busverkehrs an der neuen Stelle.
- Ausbau Paderborns zur „Fahrradfreundlichen Stadt“ durch qualitativen Ausbau des Fahrradwegnetzes in die Vororte und ins Umland mit entsprechender Beschilderung.
- Aufwertung der Fußgängerzuwegungen hinsichtlich Übersichtlichkeit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität durch ein flächendeckendes, intuitives und attraktives Wegenetz.
- Stärkung des Umweltverbundes durch entsprechende Rahmenbedingungen.
- Ausbau und Stärkung der Verkehrsstruktur durch innovative Maßnahmen im Rahmen des Projekts „Digitale Stadt“ für eine zukunftsfähige Mobilitätsstruktur.
- Schaffung der Rahmenbedingungen für E-Mobilität durch ein Netz von Ladestationen (z.B. durch Ausstattung vorhandener Parkplätze).

PROJEKTSTECKBRIEFE

VERKEHR

4.7.1 Verkehrsräume Kisau/Mühlenstraße/Michaelstraße:

Teilprojekt I Kisau/Mühlenstraße

4.7.2 Verkehrsräume Kisau/Mühlenstraße/Michaelstraße:

Teilprojekt II Michaelstraße

4.7.3 Brücke Marienstraße

4.7.4 Barrierefreiheit

4.7.1 VERKEHRSRÄUME KISAU/MÜHLENSTRASSE/ MICHAELSTRASSE – TEILPROJEKT I: KISAU/MÜHLENSTRASSE

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

ab 2023

KOSTEN

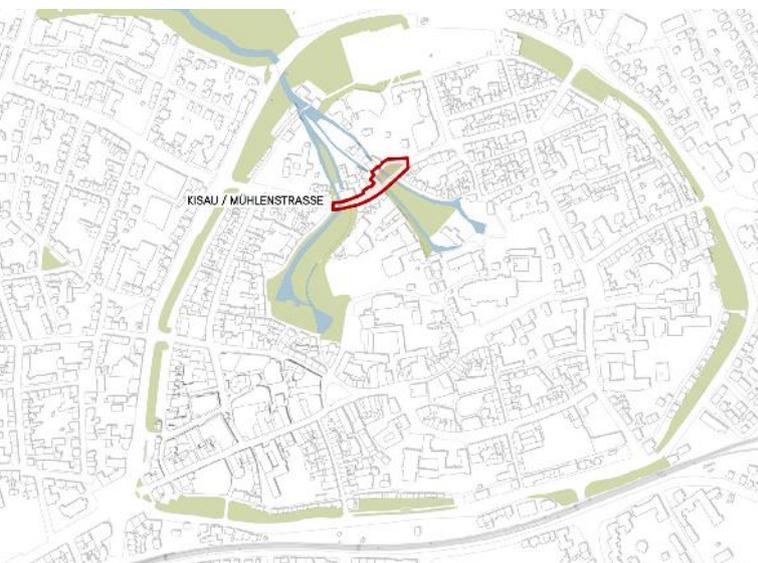
ca. 1.800.000 €

AUSGANGSLAGE

- Die Mühlenstraße und die Kisau liegen nördlich der Paderquellgebiete und sind ein wichtiger Standort für die Gastronomie.
- Der in Rede stehende Bereich der Mühlenstraße stellt einen Übergang über die insgesamt fünf zusammenfließenden Paderarme dar.
- Unübersichtliche Fuß- und Radwegeverbindungen sind hier z. T. in einem schlechten Zustand.
- Ausstattungselemente vermitteln einen funktionsorientierten Platzcharakter. Hinweise darauf, dass es sich hier um einen Übergang der Paderarme handelt, werden dem Passanten nicht vermittelt.
- Ebenso wenig lassen sich die Wegeführungen entlang der Paderarme ablesbar erkennen.
- Bereits im Rahmen der Bearbeitung des Konzeptes Flusslandschaft Pader durch das Büro „Lohaus Carl“

wurde auch dieser Übergang thematisiert.

- Die heutige Mühlenstraße ist durch ihre Lage und ihren Verlauf bedeutsam im Kontext der Flusslandschaft Pader. In der Historie (Stadtplan 1837) mündete die Kisau (heute Mühlenstraße) auf die Mühlenstraße (jetzt Michaelstraße), die Zusammenflüsse des westlichen und östlichen Paderquellgebietes mit den Übergängen waren deutlicher als heute im Stadtgrundriss ablesbar. Durch die mittlerweile durchgehende Verbindung Kisau, Mühlenstraße in Richtung Ükern wurden diese Übergänge geschliffen und sind dadurch als solche für den Nutzer nicht mehr erkennbar – nur die Mühlegebäude blieben unverrückbar bis heute stehen.
- Die 5 Paderarme – Warme Pader, Dampader, Börnepader, Rothobornpader und Dielenpader können durch diese flächige Überdeckung einzeln und in ihrer Abfolge nicht mehr wahrgenommen werden, bevor sie in den Inselspitzen als Pader zusammenfließen. Der Übergang im Bereich der Warmen Pader, Börnepader und Dampader wird augenscheinlich von Ausstattungen, die vor allem den motorisierten Verkehr regeln sollen, dominiert. Auch von den Quellen her kommend hin zu den Inselspitzen verliert sich der Weg zwischen vermeintlichen Gestaltungselementen aus Pflanzkübeln, Schrankenanlage und Abstellflächen.
- Die markanten Mühlegebäude sollen hier maßgebend mit ihrem dominanten Erscheinungsbild auf die enorme Wasserleistung im übertragenen Sinne hinweisen. Die



Lageplan



Kisau, Richtung Mühlenstraße

4.7.1 VERKEHRSRÄUME KISAU/MÜHLENSTRASSE/ MICHAELSTRASSE – TEILPROJEKT I: KISAU/MÜHLENSTRASSE

Durchlässigkeit v.a. für Fahrradfahrer und Fußgänger leidet hier unter der Verkehrssituation, die von Parksuchverkehr verbunden mit sogenanntem „Wildparken“ und durch den Busverkehr geprägt ist. Auch befinden sich in diesem Abschnitt Haltestellen mit Wartehäusern längs zur Fahrtrichtung aber entsprechend quer zur Flussrichtung. Hinzu kommt, dass die Straßenbeläge in schlechtem Zustand sind oder für Fahrräder untaugliche Oberflächen aufweisen.

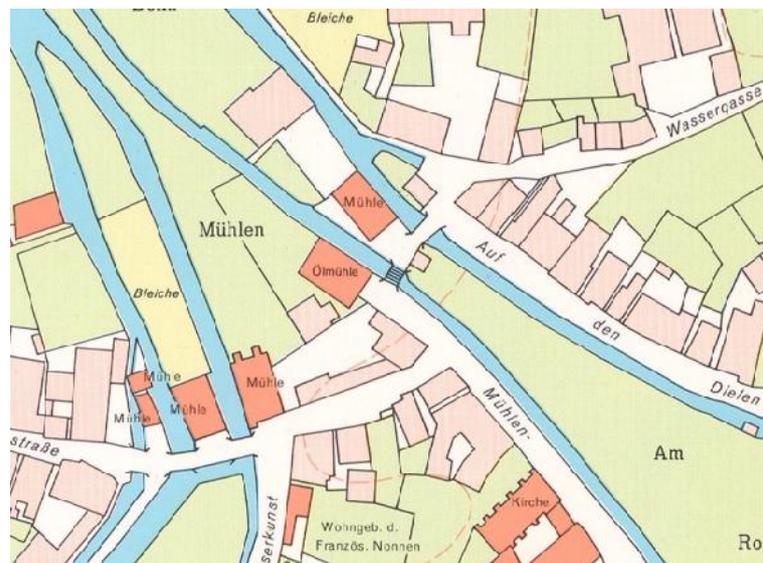
ENTWICKLUNGSZIELE

- Wegeverbindungen müssen für Fußgänger und Fahrradfahrer besser erkennbar sein.
- Eine Neuordnung, Klassifizierung und Gestaltung mit klarer Orientierung ist erforderlich.
- Eine mögliche Option zur Gestaltung des Übergangs könnte die Einführung eines Wendehammers in die Mühlenstraße sein, der auch den motorisierten Parksuchverkehr minimieren würde.
- Im Zuge der Neuordnung sollen auch Angebote für die Außengastronomie als gestalterische Bestandteile in das Stadtbild integriert werden.

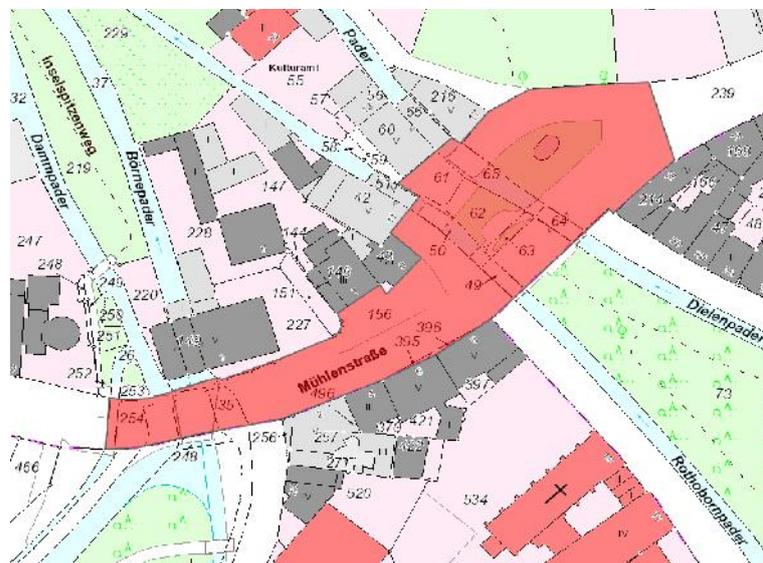
PROJEKTbeschreibung

Insgesamt ist also eine verkehrliche Neuordnung und Schaffung einer intuitiven Wegeführung zwingend erforderlich. Die Einführung eines Wendehammers in der Mühlenstraße könnte ein weiterer Baustein im Rahmen einer Neuordnung und Nutzung durch die Verkehrsteilnehmer sein, die den motorisierten Durchgangsverkehr reduziert. Die Ergänzung einer Brückenverbindung über die Dampfpader und Integration von attraktiver Außengastronomie soll die Aufenthaltsqualitäten für Fußgänger zusätzlich stärken. Eine zusätzliche Verkehrsberuhigung der Kisau würde das Konzept ergänzen.

Da die naheliegenden Schulen für hohe Frequenzen während der Stoßzeiten sorgen, ist auch eine Schulwegplanung, v.a. für die Schule St. Michael, angedacht.



Stadtplan von 1837



Entwicklungsbereich des Straßenraumes

4.7.2 VERKEHRSRÄUME KISAU/MÜHLENSTRASSE/ MICHAELSTRASSE – TEILPROJEKT II: MICHAELSTRASSE

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

2019: 1. Bauabschnitt

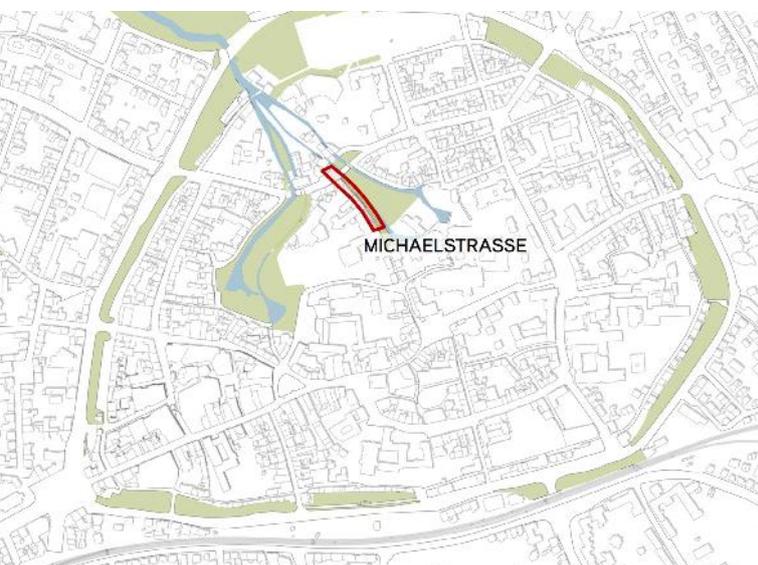
2023: 2. Bauabschnitt

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

1.000.000 €

AUSGANGSLAGE

- Nutzungs- und altersbedingte Schäden an Stützwand und Oberflächen beeinträchtigen die Nutzung - insbesondere die von Fußgängern und Radfahrern.
- Eine Erneuerung der Stützwand ist unumgänglich / eine Bestandsaufnahme wurde durchgeführt und die Planung für einen Neubau beauftragt.
- Der Neubau schließt die Notwendigkeit einer Absturzsicherung ein.
- Das zukünftige Geländer ist in diesem Stadtbild ein neuer Bestandteil und deshalb in angemessener Form zu gestalten.



Lageplan

ENTWICKLUNGSZIELE

- Erlebbarkeit des Quellbeckens steigern durch Schaffung eines Zugangsbereichs mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Oberflächen müssen für Fußgänger und Fahrradfahrer verbessert werden.
- Der Fußgänger soll eine Blickbeziehung zur Rothobornpader haben.
- Ein Geländer an der Uferkante ist gestalterisch behutsam zu integrieren und sollte sich soweit wie möglich an der derzeitigen Situation mit offener Uferkante orientieren.
- Schaffung sicherer Fahrradabstellanlagen.

PROJEKTbeschreibung

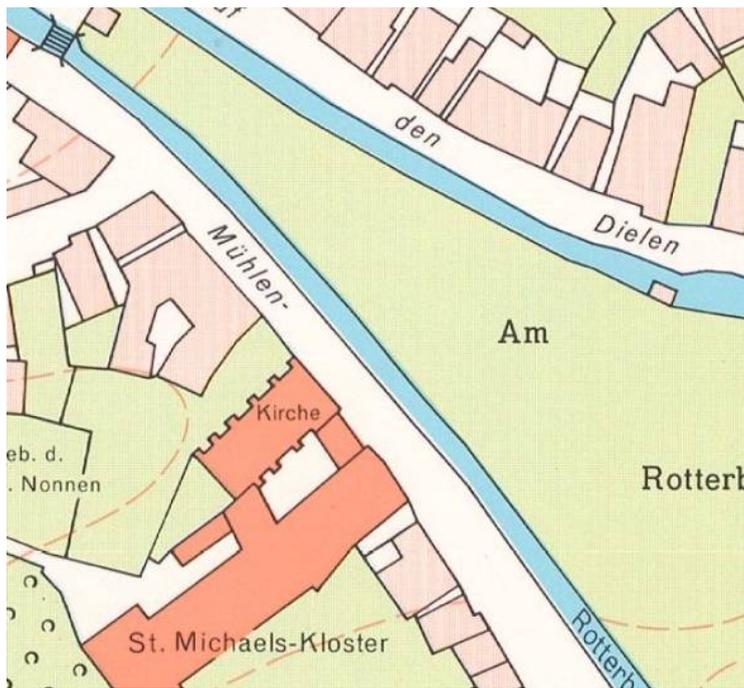
Die Michaelstraße (historische Bezeichnung Mühlenstraße) ist Bestandteil der Uferrandbefestigung der Pader und damit Teil der östlichen Flusslandschaft im historischen Stadtkern. Sie ist die Verbindung zwischen Dom, Mühlengebäude und dem Masperrplatz. Vom Masperrplatz kommend wird der Blick für den Besucher frühzeitig auf den Dom eröffnet - eine orientierungsgebende Blickbeziehung mit einem ersten prägenden Stadtbild von Paderborn. Darüber hinaus ist die Michaelstraße Erschließung für private Anlieger und für öffentliche Einrichtungen wie z. B. die Michaelschule und die Stadtbibliothek. Die derzeitige Gestaltung des Straßenprofils ohne Absturzsicherung ermöglicht in einigen Abschnitten das Abstellen von PKW. Diese Nutzung bzw. Belastung und der natürliche Alterungsprozess haben allerdings



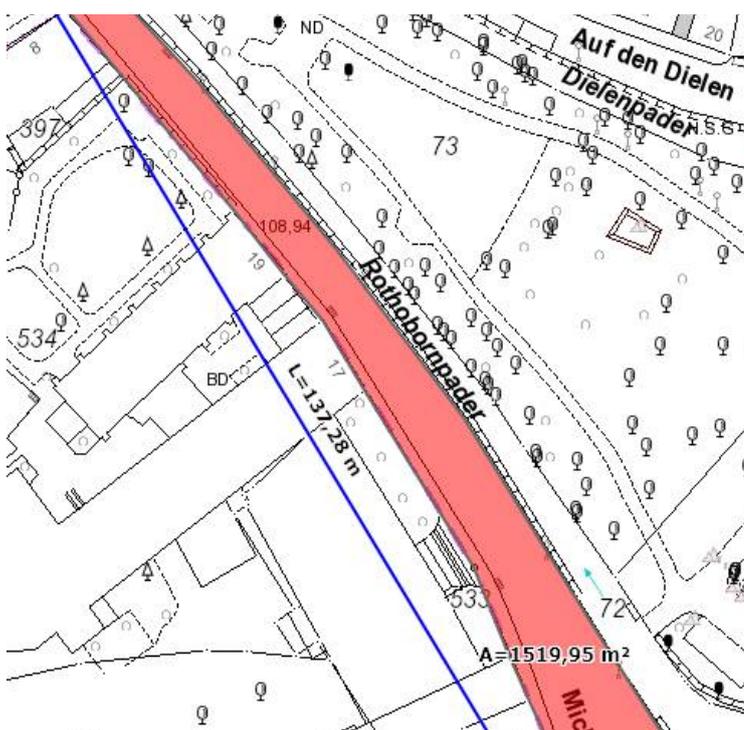
Michaelstraße, Richtung Mühlenstraße

4.7.2 VERKEHRSRÄUME KISAU/MÜHLENSTRASSE/ MICHAELSTRASSE - TEILPROJEKT II: MICHAELSTRASSE

in den Randbereichen zu erkennbaren Schäden der Oberflächen geführt und an der statisch dafür nicht ausgelegten Stützwand. Auch stören die geparkten PKW nicht unerheblich das Stadtbild mit dem Dom, die Beziehung zur Rothobornpader und die ansonsten sehr offenkundige Qualität und Wertigkeit dieses Stadtraums.



Stadtplan von 1837



Entwicklungsbereich des Straßenraumes

4.7.3 BRÜCKE MARIENSTRASSE

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

2022-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

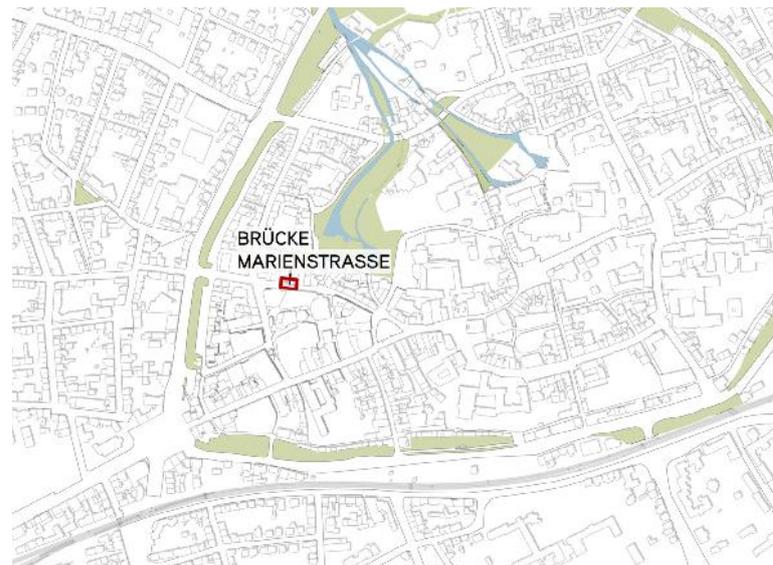
217.000 €

AUSGANGSLAGE

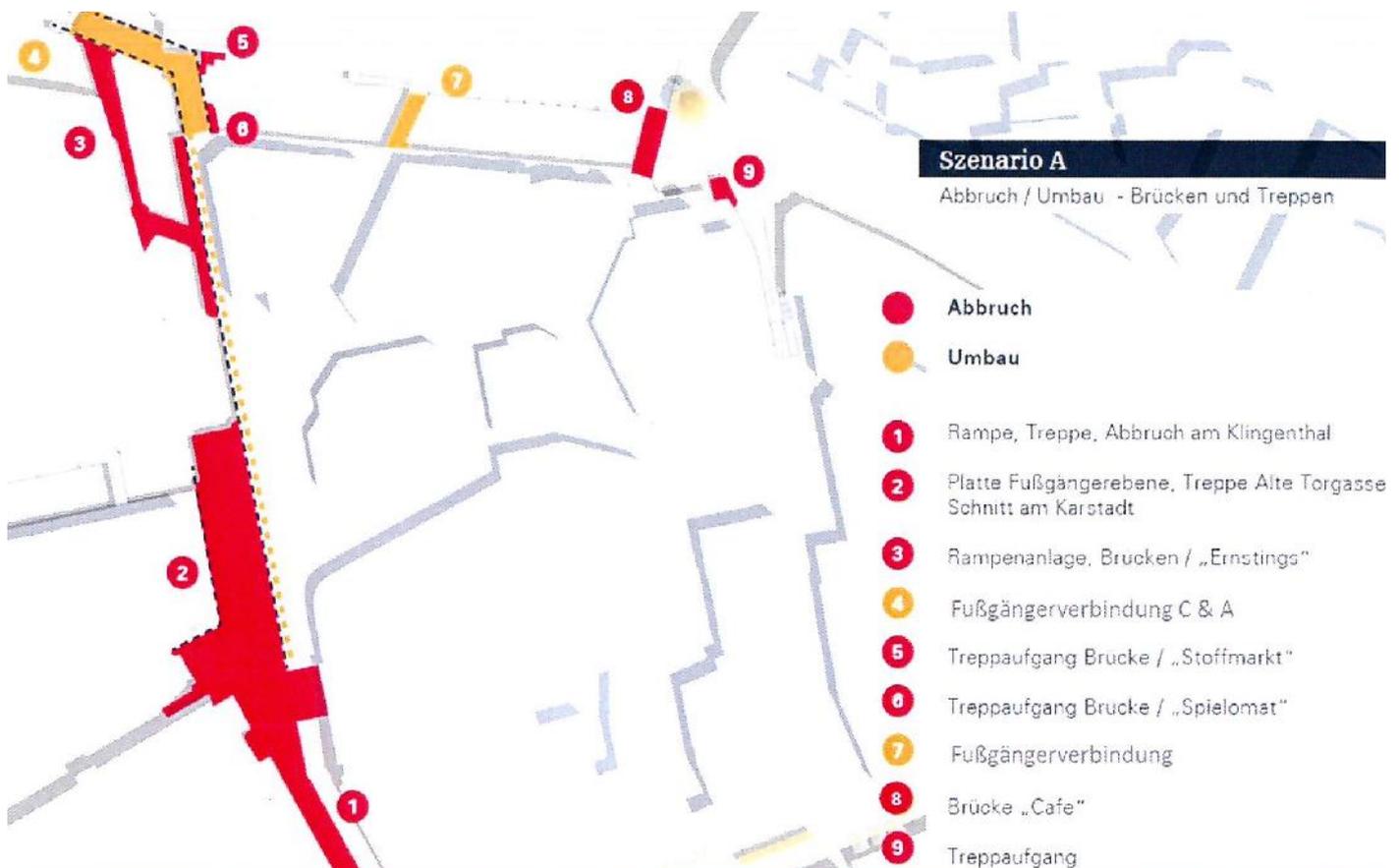
Eine Erschließungsstudie im Rahmen der Gesamtplanung „Revitalisierung Königsplätze“ hat notwendige Fußgängerverbindungen aufgezeigt, so auch die Brücke über die Marienstraße. Auch Anliegergespräche haben gezeigt, dass auf diese Fußgängerverbindung zwischen Königsplatz 8 und Marienstr. 22 nicht verzichtet werden kann. Bislang war diese massive Brücke – als einzige – vom Umbau ausgeschlossen.

Vor diesem Hintergrund ist die Entscheidung getroffen worden, auch diese Brücke durch einen Steg in schlanker Bau-

weise aus vorgespanntem Granit zu ersetzen. Im Rahmen des IHK-I wurden entsprechende Fördermittel beantragt und bewilligt, jedoch zugunsten einer anderen Maßnahme (Wettbewerb Stadthaus) umgeschichtet, so dass eine Neubeantragung erfolgen muss.



Lageplan



4.7.3 BRÜCKE MARIENSTRASSE

ENTWICKLUNGSZIELE

- Die Fußgängerverbindung zwischen Königsplatz 8 und Marienstr. 22 erhalten.
- Durch eine filigrane Konstruktion wird der öffentliche (Straßen-) Raum aufgewertet.

PROJEKTbeschreibung

Die heutige massive Brücke aus Beton wird abgebrochen und durch einen filigranen Steg aus vorgespanntem Granit ersetzt.



Brücke Marienstraße



Errichtete Brücke aus Granit an der Königstraße

4.7.4 BARRIEREFREIHEIT

PROJEKTTRÄGER

Stadt Paderborn

ZEITRAUM

2019-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

375.000 € / 75.000 €/Jahr

PROJEKTbeschreibung

Für die sukzessive Beseitigung der in der o.g. Bestandsaufnahme aufgeführten Defizite wird ein jährlicher Betrag von 75.000 € aufgewendet.

AUSGANGSLAGE

Aus der demographischen Entwicklung, die mit einer beträchtlichen Steigerung der Anzahl älterer Menschen und somit auch einer wachsenden Zahl mobilitäts- oder aktivitätseingeschränkter Menschen einher geht, ergeben sich neue Bedürfnisse und zusätzliche Nachfragepotenziale. In diesem Zusammenhang hat das Thema „Barrierefreiheit“ deutschlandweit stark an Bedeutung gewonnen. Während sich der Begriff ursprünglich v. a. auf Menschen mit Behinderungen bezog, hat sich mittlerweile eine weiter gefasste Definition durchgesetzt. Dies begründet sich in der Überlegung, dass eine große Gruppe von Menschen auf barrierefreie und komfortorientierte Angebote angewiesen ist, oder zumindest deutlich von ihnen profitiert. So ist Barrierefreiheit für etwa 10 % der Bevölkerung unentbehrlich, für 40 % notwendig und für fast alle ein Komfortgewinn und stellt damit ein Qualitätsmerkmal für sämtliche Lebensbereiche dar.

Um dem Rechnung zu tragen, hat die Stadt Paderborn bereits im Rahmen des IHK-I eine Bestandsaufnahme zur Barrierefreiheit der Innenstadt vom Büro Neumann Consult durchführen lassen, die Defizite und Umbaubebedarfe detailliert auflistet. Insgesamt werden darin fast 800 Maßnahmen genannt. In den vergangenen Jahren konnte bereits ein Teil der aufgeführten Barrieren beseitigt werden.

ENTWICKLUNGSZIELE

Entwicklung einer barrierefreien, sicheren und überschaubaren Oberflächengestaltung in der Innenstadt mit Blick auf den öffentlichen Raum inkl. der Zugänge zum ÖPNV und zu öffentlichen und privaten Einrichtungen.

5.

INSTRUMENTE

5.1 Verfügungsfonds

5.2 Hof- und Fassadenprogramm

5.3 Quartiersmanagement: Königsplätze II

5.4 Baustellenmarketing

5.5 Tag der Städtebauförderung

5.6 Citymanagement

5.1 VERFÜGUNGSMITTEL

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

2019-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

300.000 € / 60.000 €/Jahr

AUSGANGSLAGE

Nach positiven Erfahrungen mit der Anwendung aus dem IHK-I soll der Verfügungsmittel als Unterstützung der Zusammenarbeit mit privaten Akteuren auch in der gesamten Laufzeit des ISEK weitergeführt werden.

ENTWICKLUNGSZIELE

Ziel eines Verfügungsmittels ist es, durch finanzielle Unterstützung Anreize für privates Engagement in der Paderborner Innenstadt zu schaffen und auf diese Weise die Zusammenarbeit zwischen Stadt und privaten Akteuren zu stärken. Vielerorts zeigen die Erfahrungen, dass private Initiativen einen erheblichen Beitrag zur Belebung und Attraktivitätssteigerung der Innenstadt leisten können, ihnen jedoch häufig die Mittel zur Umsetzung fehlen.

PROJEKTBESCHREIBUNG

Verfügungsmittel unterstützen dieses private Engagement, indem sie eine Co-Finanzierung von Projektideen ermöglichen. Hierzu werden in einem ersten Schritt eine Förderrichtlinie und Antragsformulare erarbeitet, die die Förderschwerpunkte, das Fördervolumen und das Förderprozedere sowie die Antragstellung regeln. Zudem wird ein Entscheidungsgremium aus Bürgerschaft, Politik und Verwaltung gebildet, das über die Vergabe der Mittel entscheidet. Bürger und Initiativen können dann bei der Stadt Paderborn einen Antrag auf Zuschuss stellen und diesen im Entscheidungsgremium vorstellen.

Bei den zu fördernden Projekten geht es immer um Projekte und Maßnahmen, die zusätzlich zu den ohnehin von städtischer Seite geplanten und finanzierten Maßnahmen umgesetzt werden. Das private Engagement soll das öffentliche Engagement

folglich ergänzen, aber nicht ersetzen. Förderschwerpunkte könnten u.a. Projekte und Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raums (z.B. Bereitstellung von Stadtmobiliar), zur Belebung der Innenstadt oder zur Reaktion auf die Herausforderungen der Digitalisierung bzw. des Onlinehandels sein. Der Fonds richtet sich an Einzelhändler, Gewerbetreibende, Gastronomen, Immobilieneigentümer und Bürger gleichermaßen. Das Instrument soll vorhandene Initiativen stärken und einen Anreiz für den Zusammenschluss neuer Akteursgruppen schaffen. Über die Förderfähigkeit der beantragten Maßnahmen entscheidet auf Grundlage von Förderrichtlinien ein einzurichtendes Entscheidungsgremium.

5.2 HOF- UND FASSADENPROGRAMM

PROJEKTRÄGER

Öffentliche Mittel 50% /
Private Eigentümer 50%

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

2019-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

400.000 € / 80.000 €/Jahr

AUSGANGSLAGE

- Bereits seit 2011 war das 'Hof- und Fassadenprogramm' Bestandteil des „Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt“ (IHK-I)“. Das Programm unterstützt Eigentümer bei Umbaumaßnahmen in der Innenstadt und soll den aus der Lage oder spezifischen Anforderungen des Standortes resultierenden Mehraufwand fördern.
- Es sind bereits jetzt Bedarfe erkennbar, die einen deutlichen Mehraufwand mit dem Ziel der Standortaufwertung erzeugen.

ENTWICKLUNGSZIELE

Die Innenstadt soll ein homogenes ganzheitliches und qualitätsvolles Erscheinungsbild erhalten, das in Teilbereichen durch städtebauliche Sanierung und Entwicklung noch erreicht werden muss .

PROJEKTbeschreibung

Im Rahmen des ISEK Paderborn sollen zur Profilierung und Standortaufwertung auch Maßnahmen von privaten Eigentümern beitragen. Der für die öffentliche und zentrale Handlungslage im historischen Kernbereich der Innenstadt notwendige Mehraufwand kann durch 50%ige Zuwendung an der Gesamtmaßnahme gefördert werden. Zu den Maßnahmen gehören z. B. Fassadenverbesserungen, Entsiegelungen und Begrünungen sowie die Herrichtung von Hof- und Gartenflächen. Für derartige Maßnahmen können die Immobilieneigentümer als wesentliche Akteure des Quartiers nur mit der Aussicht auf Unterstützung mobilisiert und aktiviert werden.

In diesem Kontext ist es wichtig, dass bereits im Vorfeld der

Umsetzung wichtige Informationen, Anforderungen und Regelungen getroffen und z. B. in einer Richtlinie formuliert werden. Insbesondere muss geklärt werden, welche Maßnahmen in welchem Umfang und im Rahmen des Programms realisiert werden können. Insofern ist die Erstellung eines Maßnahmenkatalogs geplant. Richtlinie und Katalog werden mit Bewilligung des ISEKs in Kraft treten. Die Antragstellung erfolgt schriftlich in Form einer Maßnahmenbeschreibung und entsprechenden Planungen, die die Aufwertung gegenüber dem Bestand darlegen. Dem Eigentümer obliegt es, einen Fachplaner zu beauftragen, eine Leistung, die bis zu 5% der Gesamtkosten in Rechnung gestellt werden kann. Die Stadt tritt in diesem Vorgang als beratender Akteur auf, der sowohl in den Gestaltungsoptionen (Farbe, Material, etc.) wie auch bei der Antragstellung hilft. Die Bewilligung und Verteilung der Fördermittel erfolgt in der zeitlichen Reihenfolge des Eingangs der Anträge und ist auf eine max. Höchstförderung von 15.000,- € pro Maßnahme begrenzt.

Die Maßnahme umfasst auch folgende Aufgaben:

- Erarbeiten und Formulieren einer Richtlinie und eines Maßnahmenkatalogs.
- Erarbeiten und Formulieren von Antragsformularen und sonstigen Dokumenten
- Darstellung eines transparenten Entscheidungsprinzips.

5.3 QUARTIERSMANAGEMENT: KÖNIGSPLÄTZE II

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

2019-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

175.000 € / 35.000 €/Jahr

PROJEKTbeschreibung

Im Rahmen des ISEK stehen im Quartier Königsplätze Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen an, die mit baulichen, funktionalen und eigentumsrechtlichen Veränderungen einhergehen. Aufgrund der hohen Komplexität aus hochbaulichen, verkehrstechnischen, stadtraumgestalterischen Einzelmaßnahmen einerseits und parallelen Beteiligungs-, Informations-, Abstimmungsprozessen zwischen Eigentümer, Politik, TÖB und Verwaltung andererseits, soll die Gesamtmaßnahme vor Ort durch ein QM betreut und begleitet werden.

Ideal erscheint eine Integration des QM in die bereits bestehenden Strukturen des Quartiers, die durch eine personelle, räumliche, finanzielle und institutionelle Bestandsanalyse des QM aufgenommen und weiter entwickelt werden können. Das QM soll dabei sowohl vernetzenden und kommunizierenden wie koordinierenden Charakter haben und zwischen den Beteiligten aus Verwaltung, Politik, Institutionen und Organisationen, Handel und Wirtschaft, aus lokal organisierten und nicht organisierten Eigentümern, Pächtern und Mietern moderieren. In der akuten Planungs- und Realisierungsphase versteht sich das QM zunächst als 'kommunales Instrument' zur Entwicklung, Begleitung und Kommunikation der strukturell notwendigen Maßnahmen, denn bereits in der Planungsphase müssen die betroffenen Anlieger informiert und beteiligt werden. Die angelegten Strukturen sollen dabei die strukturelle Grundlage schaffen, in der auch über die Phase der Umstrukturierung hinaus im Sinne einer nachhaltigen Verstärkung weitere Entwicklungsziele des Quartiers weitestgehend eigenständig realisiert werden können.

ENTWICKLUNGSZIELE

- Beteiligung aller Akteure vor Ort als Kernziel des QM,
- Kommunikation und Kooperation fördern
- Entwicklung von flexiblen Strukturen, nachhaltigen Netzwerken und dynamischen Spielräumen für Akteure.
- Förderung und Vermittlung einer zunehmend selbständigen Koordination, Moderation und Kooperation der Beteiligten.
- Verankerung eines temporären Instruments mit der Zielsetzung der Verstärkung.
- Netzwerke, Abläufe und Zuständigkeiten identifizieren und als Planungs- und Realisierungshilfen erkennen.
- Erreichtes kommunizieren und (auch mit Medienpräsenz) weitertragen.

HANDLUNGSFELDER

- Einzelhandel und Dienstleistung
- Wohnen und Umfeldgestaltung / Leben im Quartier / Soziale Vernetzung
- Sicherheit, Sauberkeit, Ordnung
- Mobilität / öffentliche Angebote / Infrastruktur / temporäre Aktionen

AUFGABEN

- Bestandsaufnahme von Informationen über geplante Vorhaben, die im Gebiet anstehen (bauliche und - so weit möglich - soziale Bestandsaufnahme).
- Ansprache aller Altersgruppen, Motivation zum selbständigen Handeln, Schlüsselpersonen identifizieren, Verhindern des Zuschauer-effektes.
- Vernetzung von Interessengruppen zur Entwicklung eines gemeinsamen Quartierskonzeptes.
- Moderation und Veranschaulichung des Status Quo und der gesteckten Ziele.
- Aufbau von projektbezogenen und dauerhaften Kooperationen zwischen Verwaltung, Institutionen, Initiativen, Unternehmen und lokalen Akteuren, aktiv Aufgaben und Aufträge verteilen und vergeben.
- Akquise von Interessenvertretern aus dem öffentlichen und privaten Sektor.
- Weiterführung der Stadtwerkstatt als Kontaktstelle im Gebiet

5.3 QUARTIERSMANAGEMENT: KÖNIGSPLÄTZE II

- Aktivierung und Einbindung der gewerblichen Potentiale von Einzelhandel, Dienstleistern, Immobilieneigentümern und TÖB.
- Effizientes Einsetzen von Projektmitteln durch Erkennen von Synergien und Erfolgen kurzfristiger Maßnahmen.

ANFORDERUNGEN AN DAS QM/ PERSONENBEZOGENE KOMPETENZEN

- soziale Kompetenzen (Moderation, Motivation, Konfliktlösung).
- leitende Kompetenzen (Projektmanagement, Planung, Finanzierung, Erfolgskontrolle).
- fördertechnische Kompetenzen (Überblick über relevante Programme mit grobem Einblick in die Inhalte, Wirtschaftsförderung).
- baufachliche Kenntnisse (Planungs- und Baurecht und Mietgesetzgebung).
- Medienkompetenz und Präsenz in der Öffentlichkeit.

5.4 BAUSTELLENMARKETING

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

2019-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

100.000 € / 20.000 €/Jahr

AUSGANGSLAGE

Der Umbau des Verwaltungsstandortes Abdinghof im Herzen der Innenstadt und der zweite Abschnitt des Umbaus der Königsplätze sind die Kernprojekte der Innenstadtentwicklung in den kommenden Jahren. Es handelt sich in beiden Fällen um sehr komplexe und langwierige Bauaufgaben, die für Anleger und Nutzer der Stadt während der Bauphasen mit deutlichen Einschränkungen verbunden sein können. Hier ist es wichtig ansprechbar zu sein, zu informieren und die angestrebten Ziele der Bauaufgaben anschaulich in den Vordergrund zu stellen.

ENTWICKLUNGSZIELE

Ziel dieser Maßnahme ist es, die Akzeptanz der großen Baumaßnahmen in der Innenstadt und der mit ihnen verbundenen Einschränkungen für die Nutzung der Innenstadt zu erhöhen.

Öffentlichkeitswirksame Bauprojekte in sensiblen Bereichen der Innenstadt erfordern eine kontinuierliche, informierende Öffentlichkeitsarbeit, sogar eine Art Marketing, um Bürgerinnen und Bürger während des Bauprozesses zu informieren und „mitzunehmen“. Besonders auch in Phasen, in denen Baustellen viele Einschränkungen und auch einen gewissen Attraktivitätsverlust der betroffenen Innenstadtbereiche mit sich bringen, muss mit Öffentlichkeitsarbeit und Marketingaktivitäten für das positive Image der Bauprojekte und die Akzeptanz der Baumaßnahmen gesorgt werden.

PROJEKTbeschreibung

Bei anstehenden Maßnahmen soll der Baufortschritt für die Öffentlichkeit protokolliert und dargestellt, aber auch immer wieder anschaulich erklärt werden. Hierzu sollen explizit auch soziale Medien verwendet werden.

Außerdem ist es wichtig, anschauliche Informationen zu den Projekten und deren Zielen, Bauablauf etc. zu verbreiten, um Bürger sowie Einzelhändler und deren Kunden vor Ort zu informieren. Das kann zum Beispiel durch die Erstellung von Infoflyern geschehen, die auf Informationsveranstaltungen verteilt werden, in der Stadtverwaltung und bei betroffenen Einzelhändlern ausliegen und zur Information an Anlieger und Eigentümer verteilt/versendet werden.

Neben dem Verteilen von Informationsflyern sind auch einige Veranstaltungen geplant. Informationsveranstaltungen bieten den Bürgern die Möglichkeit, mit den verantwortlichen Mitarbeitern der Stadtverwaltung direkt ins Gespräch zu kommen und Fragen zu stellen, Anregungen zu geben und Kritik zu äußern. Außerdem sollen Baustellen bewusst durch Events inszeniert werden, um auf bestimmte Projekte und deren Ziele aufmerksam zu machen und zu informieren und das Interesse der Bürger zu wecken. Baustellenfeste tragen neben der Information von Bürgern und Anwohnern auch zum sozialen Zusammenhalt eines Quartiers bei und können dafür sorgen, dass besonders die oft gemiedenen Baustellenbereiche etwas belebter werden.

Baustellenbereiche sehen nicht schön aus und stechen den meisten Anwohnern und Bürgern direkt negativ ins Auge. Daher ist es wichtig, durch Informationen an der Baustelle direkt und in ihrem Umfeld mittels Plakaten die wichtigsten Informationen zu dem jeweiligen Bauprojekt darzustellen. Durch kreativ gestaltete Plakate können Informationen, z.B. wie es an der jeweiligen Stelle nach Abschluss der Baumaßnahme einmal aussehen soll, vermittelt werden, aber auch der oft nicht ansprechende Raum der Baumaßnahme kann dadurch optisch aufgewertet werden.

Mittels großer Banner kann im Stadtraum auf große und bedeutende Projekte aufmerksam gemacht werden und grundlegende Informationen können vermittelt werden. So können Eingangsbereiche zu großflächigen Bauprojekten kenntlich gemacht werden und der Bürger, aber auch Besucher erkennen sofort, um welche Maßnahme es sich handelt und wo man

5.5 „TAG DER STÄDTEBAUFÖRDERUNG“

PROJEKTTRÄGER

Stadt Paderborn

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

2019-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

35.000 € / 7.000 €/Jahr

AUSGANGSLAGE

Die Stadt Paderborn hat schon mehrmals am Tag der Städtebauförderung teilgenommen und gute Erfahrungen gemacht. Angeboten wurden Baustellenbesichtigungen, Vorträge, Rundgänge, Informationsstände, Schautafeln etc.

ENTWICKLUNGSZIELE

Ziel ist es, durch den Druck und die Verteilung von Plakaten und Flyern, durch die Ankündigung in den örtlichen Medien sowie durch Werbemaßnahmen in den Bussen des Padersprinter, möglichst viele Bürger auf die Aktionen aufmerksam zu machen.

PROJEKTBESCHREIBUNG

Die künftigen ISEK-Maßnahmen (dazu zählen das neue Stadthaus, das Adam-und-Eva-Haus, die öffentlichen Plätze Marienplatz, Franz-Stock-Platz etc. sowie die Königsplätze 2) werden dem Bürger am „Tag der Städtebauförderung“ vorgestellt. Auch zu den Themen „Verfügungsfonds und Hof- und Fassadenprogramm“ wird es spezielle Informationsveranstaltungen geben.

5.6 CITYMANAGEMENT

PROJEKTRÄGER

Stadt Paderborn

DURCHFÜHRUNGSZEITRAUM

2019-2023

FÖRDERFÄHIGE KOSTEN

250.000 € / 50.000 €/Jahr

AUSGANGSLAGE

Die Rahmenbedingungen des stationären Einzelhandels haben sich in den letzten Jahren rasant verändert. Neue Wettbewerber im eCommerce, damit einhergehende Veränderung des Käuferverhaltens, gesellschaftlicher Wandel sowie neue Lebensmodelle der Konsumenten führen dazu, dass etablierte stationäre Einzelhändler vermehrt unter Druck geraten. Die Folge davon ist eine oft sichtbare Veränderung der Innenstädte mit Auswirkungen auf Immobilienwerte und Stadtbild. Diese Entwicklung beunruhigt nicht nur die Händler, sondern auch die Kommunen. Sie sind über die Aufgabenbereiche der kommunalen Wirtschaftsförderung und Städteplanung hinaus im Bereich der Innenstadtbetreuung gefragt.

Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2013 im Rahmen des „Integrierten Handlungskonzepts Innenstadt“ (IHK-I) ein Citymanagementkonzept erstellt. Dies erfolgte in Zusammenarbeit mit allen Beteiligten, wie dem Einzelhandel, der IHK, der Universität, der Gastronomie, der Immobilienwirtschaft, der Kirche und vielen anderen. Darin wurde die Bedeutung eines Citymanagements für die erfolgreiche Entwicklung der Stadt hervorgehoben.

Gemeinsam mit der Werbegemeinschaft wurde Anfang 2017 über eine Kooperationsvereinbarung ein Citymanagement eingerichtet. Als zentraler Baustein zur Weiterentwicklung der Innenstadt und zur Koordination der wichtigsten Akteure soll die Arbeit des Citymanagements auch in den kommenden Jahren – im Rahmen des ISEK – fortgeführt werden.

ENTWICKLUNGSZIELE

Die Ziele des City-Managements werden insbesondere gesehen in der:

- Förderung des Images Paderborns als Einkaufs-, Freizeit-, Kultur- und Wohnstandort.
- Förderung der Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt.
- Förderung von Kommunikation und Kooperation zwischen den verschiedenen Innenstadtakteuren.
- Steigerung der Zufriedenheit der Besucherinnen und Besucher, z.B. durch neue Serviceangebote.
- Mitwirkung an Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt.
- Förderung der Innenstadtangebote, z.B. durch Maßnahmen zur Verbesserung des Branchenmixes.
- Profilierung der Geschäftslagen.

PROJEKTbeschreibung

In der Werbegemeinschaft wurde 2017 eine Stelle mit der Aufgabe des City-Managements eingerichtet. Die Finanzierung der Stelle und die Bereitstellung von Mitteln für Maßnahmen zur Erreichung der Ziele des City-Managements erfolgt jeweils zur Hälfte durch die Werbegemeinschaft und die Stadt Paderborn. Betreut wird die/der Citymanager/in durch die Werbegemeinschaft und das „Amt für Öffentlichkeitsarbeit und Stadtmarketing“ der Stadt Paderborn. Außerdem wurde ein Beirat eingerichtet, der mit Vertretern der Werbegemeinschaft, des Handelsverbandes, des DEHOGA-Ortsverbandes Paderborn, des Verkehrsvereins Paderborn, der Universität Paderborn und der Stadt Paderborn besetzt ist und das Citymanagement beratend begleiten soll.

Im Rahmen des ISEK soll das Citymanagement – das zunächst auf eine Dauer von zwei Jahren angelegt war und Ende 2018 ausläuft – verstetigt werden. Vor dem Hintergrund der umfangreichen Baumaßnahmen im Rahmen des ISEK und der damit einhergehenden Herausforderungen für Handel und Gastronomie im Umfeld stellt das Citymanagement einen unverzichtbaren Baustein zur Koordination der Innenstadt-Akteure und als zentraler Ansprechpartner dar.

6.

FAZIT

6. FAZIT

Seit dem Start der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für die Paderborner Innenstadt im Herbst 2017 ist nun ein umfassender Planungsprozess abgeschlossen, dessen inhaltliche Ausgestaltung von der Positionsbestimmung als städtebauliche Bestandsaufnahme über die Formulierung wichtiger Projekte als Eckpfeiler der Paderborner Innenstadtentwicklung bis hin zu dem Aufbau eines Gesamtplanes führte. Dieser beschreibt alle für die Zukunft (2019-2023) als wichtig befundenen Projekte und Einzelvorhaben. Die jeweilige Ausgestaltung der Zwischenergebnisse erfolgte im Planungsverlauf unter der Beteiligung von Akteuren der (Fach-) Öffentlichkeit. Dies geschah in Form intensiver ergebnisorientierter Expertengespräche und über das Format einer umfassenden Ämterrunde, in der Stärken und Schwächen wie auch Chancen und Potenziale von den Akteuren der Stadt Paderborn zur kurz- und mittelfristigen Entwicklung der Innenstadt benannt wurden. Letztendlich liegt nun mit dem Gesamtplan und den konzeptionellen Ausführungen ein intensiv mit den Akteuren diskutiertes Ergebnis vor, das als Gesamtkonzept eine umfassende Perspektive zur künftigen Entwicklung der Paderborner Innenstadt darstellt.

Mit der Erstellung des Gesamtplanes ist der Planungsprozess zur integrierten Entwicklung der Paderborner Innenstadt längst noch nicht abgeschlossen, denn die Realisierung der im Konzept benannten Strategien, Projekte und Maßnahmen bedarf der weiteren Verständigung und räumlichen Konkretisierung sowie einer planerischen Ausarbeitung im Einzelnen. Dazu bedarf es des kontinuierlichen Einwerbens von privater Mitwirkungsbereitschaft jeglicher Art, denn Stadtentwicklung ist eine Gemeinschaftsaufgabe. Alle profitieren von einer attraktiven und leistungsfähigen Stadt. In Zukunft wird es deshalb noch stärker als heute darauf ankommen, dass der Schulterschluss zwischen öffentlichem und privatem Engagement und Mitteleinsatz gesucht wird. Die Erstellung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes markiert daher nur eine Etappe eines zu verstetigenden Prozesses.

Ein wichtiger Bestandteil dieses Prozesses stellt die Regionale 2022 OWL dar. Unter dem Motto *Wir gestalten das neue UrbanLand* steht die Neudefinition von Stadt-Land-Beziehungen und das wechselseitige Stärken von Zentrum, Umland und Peripherie im Fokus. Sowohl in den großstädtischen Ballungsräumen und den Mittelzentren als auch im dörflichen Kontext im ländlichen Raum soll den Menschen aller Altersgruppen das Wohnen, Arbeiten und Leben nach individuellen

Wünschen ermöglicht werden. Entsprechend förderfähig sind Projekte, die den Aktionsfeldern *Der neue Mittelstand, Die neue Mobilität, Die neuen Kommunen ohne Grenzen und Das neue Stadt Land Quartier* zuzuordnen sind. Die Wirkung sollte hierbei über die lokale Dimension hinausgehen und im besten Falle im Verbund mit mehreren Städten, Unternehmen oder Hochschulen durchgeführt werden sowie einen innovativen Ansatz verfolgen. Die Regionale 2022 gibt Paderborn somit die Chance, Projekte mit Modellcharakter zu realisieren, die auf regionaler sowie auf innerstädtischer Ebene eine außergewöhnliche Strahlkraft entwickeln können. Querschnittsthemen für Regionale Projekte reichen von Mobilität/Klimaschutz über interkommunale Zusammenarbeit und horizontaler sowie vertikaler Kooperationskultur bis hin zur Digitalisierung – einem Thema, welches für Paderborn als Digitale Stadt von besonderem Interesse ist.

Darüber hinaus bietet das ISEK als Koordinationsrahmen die Basis für zukünftige Projekte, die im Anschluss an die Förderperiode des vorliegenden Planwerks durchgeführt werden. Diese perspektivischen Maßnahmen stellen eine Fortführung des durch das ISEK angestoßenen umfangreichen Stadtentwicklungsprozesses dar und sind aus diesem Grund im vorliegenden Dokument als nachrichtliche Projekte gekennzeichnet. Die Maßnahmen zum Umbau des Hauptbahnhofs, der Aufwertung des Vorplatzes der Herz-Jesu-Kirche, der Sanierung des Bahnübergangs Rosentor und die Entwicklung des Areals an der Florianstraße ergänzen zukünftig die im Förderrahmen des vorliegenden ISEK realisierten Projekte. Der Vorplatz der Herz-Jesu-Kirche sowie das Areal an der Florianstraße sollten auf Grund der Auslastung der Innenstadt mit aufwendigen Großbaustellen im Anschluss durchgeführt werden, beim Projekt zum Rosentor steht noch die finale Klärung der Rahmenbedingungen mit der DB aus.

In der Fülle der Projekte und Maßnahmen spiegelt sich die Dynamik der Stadtentwicklung Paderborns wider, die charakteristisch für die lebendige Stadt in Ostwestfalen ist. Es gilt daher, durch die beschriebenen Maßnahmen und perspektivischen Vorhaben diese Entwicklung aufzugreifen und zu stärken, um den Paderborner eine unverändert hohe Lebensqualität zu bieten.

