www.imok-paderborn.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

# IMOK Paderborn

## Schlüsselprojekte und Maßnahmenvorschläge

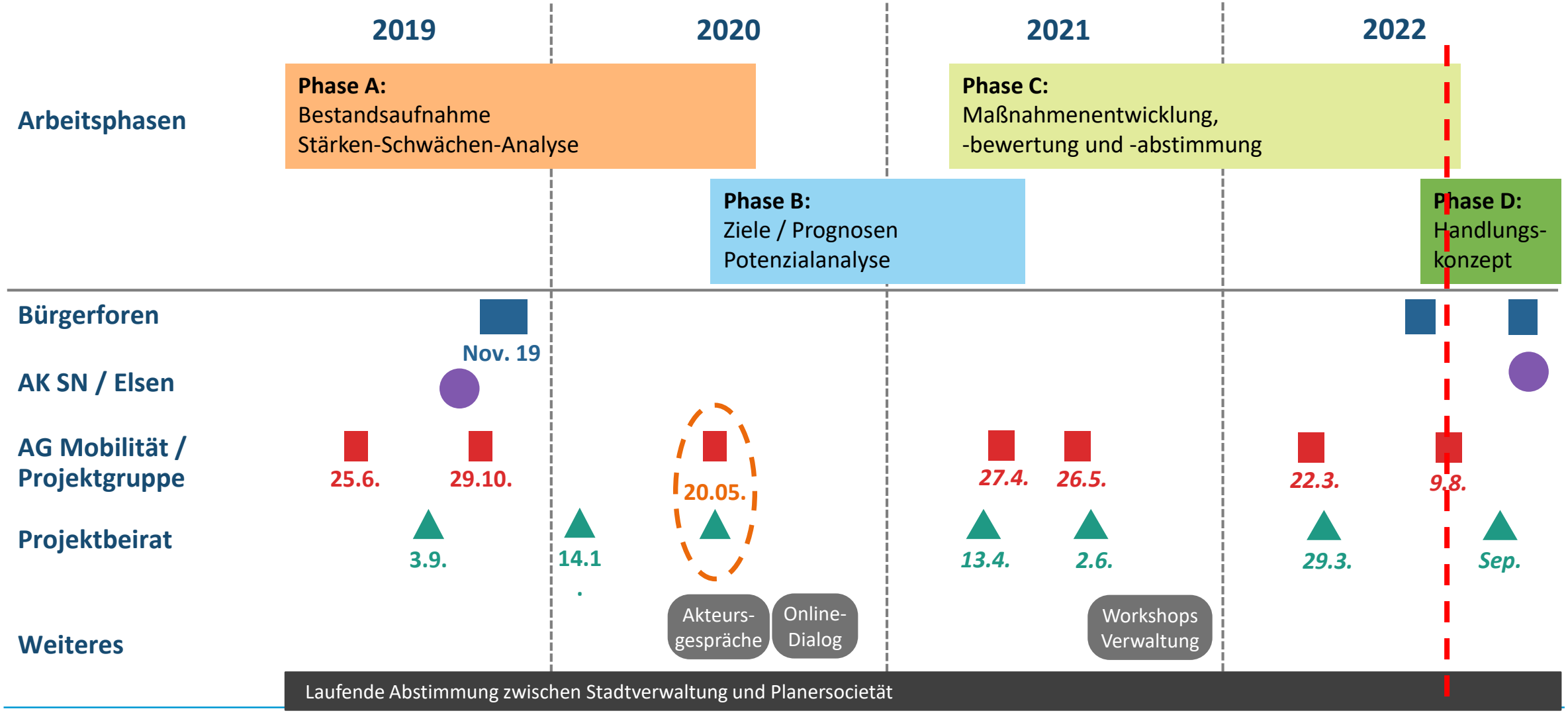
17.08.2022

# Programm

- Begrüßung
- Aktueller Stand
- Stand der IMOK-Maßnahmenplanung
- Ausblick

# Aktueller Stand

# Zeitplan


2019
2020
2021
2022
Arbeitsphasen
Phase A:
Bestandsaufnahme
Stärken-Schwächen-Analyse
Phase B:
Ziele / Prognosen
Potenzialanalyse
Phase C:
Maßnahmenentwicklung,
-bewertung und -abstimmung
Phase D:
Handlungs-
konzept
Bürgerforen
Nov. 19
AK SN / Elsen
AG Mobilität /
Projektgruppe
25.6.
29.10.
20.05.
27.4.
26.5.
22.3.
9.8.
Projektbeirat
3.9.
14.1
.
13.4.
2.6.
29.3.
Sep.
Weiteres
Akteurs-
gespräche
Online-
Dialog
Workshops
Verwaltung
Laufende Abstimmung zwischen Stadtverwaltung und Planersocietät

# Stand der IMOK-Maßnahmenplanung

Übersicht

# Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

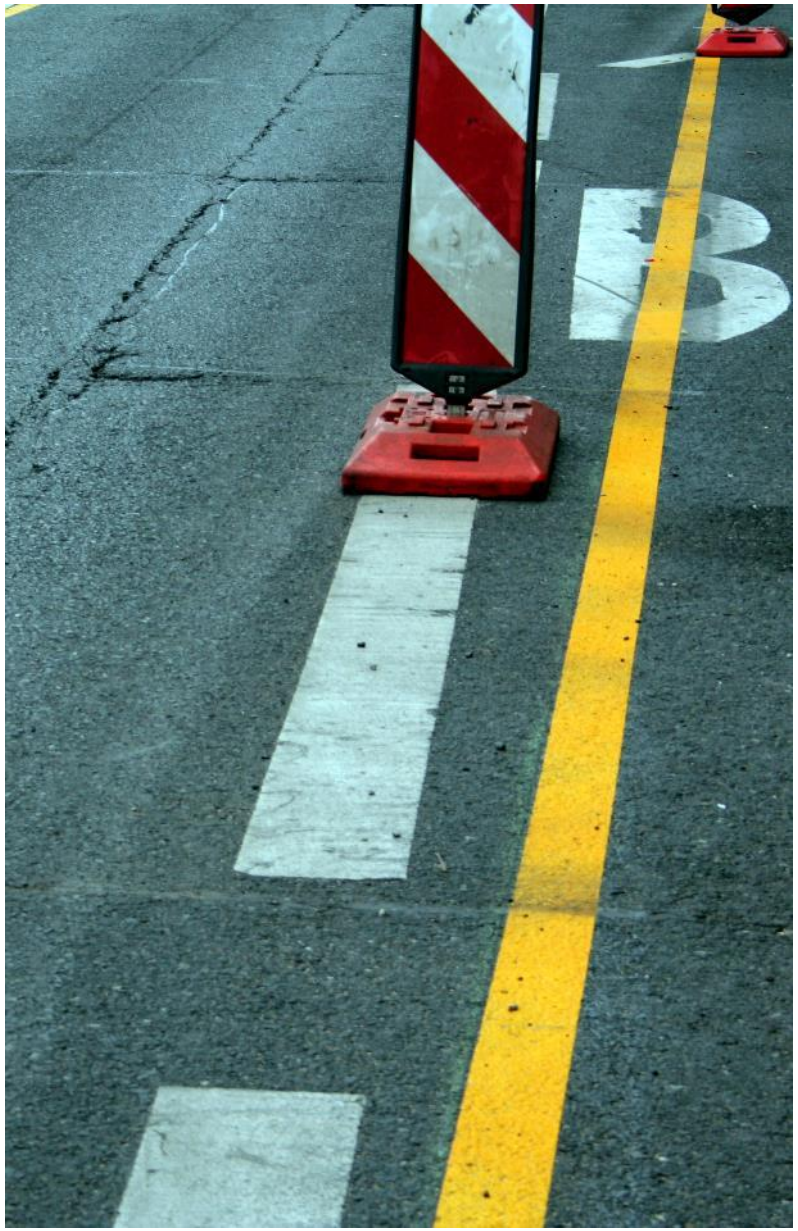
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz

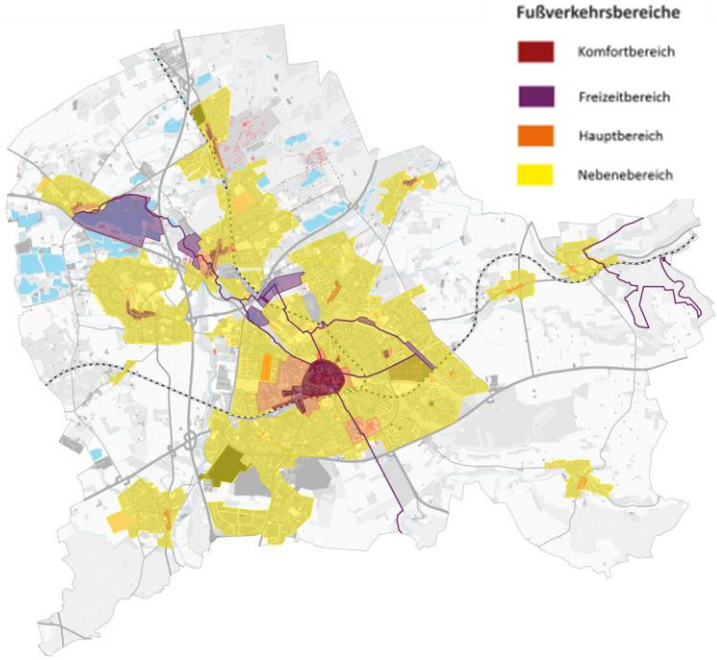


## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

# Rückblick Grundsätze

### Fokus in den Grundsätzen

- Netz
- Infrastruktur
- Querungen
- Sicherheit
- Barrierefreiheit




| Netztyp | Beschreibung | Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden) |
|---|---|---|
| Komfortbereich | • Bereiche mit besonderer Versorgungsfunktion bzw. touristischen Attraktionen<br>• Hohe Passantenfrequenz | • Gehwegbreite von 4,5 Metern und mehr wo möglich<br>• Barrierefreie Gestaltung, taktiles Leitsystem, ggf. Wegweisung, Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Fußgängerzone, -überweg, Gehwegüberfahrten)<br>• Weitere Gestaltungsaspekte zur Aufenthaltsqualität (z.B. Bank, Begrünung etc.) |
| Freizeitbereich | • Freizeitwege und Wanderrouten<br>• Eher aktivere NutzerInnen | • Erkennbare Wegführung<br>• Klare Wegweisung |
| Hauptbereich | • Weitere lokale Nahversorgungszentren, Ortsmitten sowie dichte Wohnbereiche der Kernstadt<br>• Daran anliegende soziale Einrichtungen und Schulen | • Gehwegbreite von min. 3 Metern wo möglich<br>• In der Regel barrierefreie Gestaltung |
| Nebenbereich | • Restliche Wohnbereiche und Gewerbegebiete | • Gehwegbreiten von 2,5 Metern wo möglich<br>• In der Regel barrierefreie Gestaltung |

★ **Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren**

- Verbesserungsmaßnahmen an oder Neueinrichtung von Querungsmöglichkeiten (Brücken, Unterführungen)
- Bsp. Kasseler Tor (Unterführung), Rosentor (Unterführung/Bahnübergang), Sennelager (Unterführung/Brücke), Bahnübergang Eggestraße (Benhausen/Neuenbeken)
- Abbau von Fußgänger-LSA zu Gunsten von Fußgänger-Überwegen

- **Schaffung von AngstFreiräumen**
  - Online-Melder zur Abfrage und Erfassung Räumen mit Mangel an sozialer Sicherheit
    - Verknüpfung mit Geoportal/RADar
  - Systematisierter Maßnahmenkoffer zur Schaffung von AngstFreiräumen: Beleuchtung, Einsehbarkeit / Grünschnitt, Sauberkeit
  - Bsp.: Kasseler Tor, Rosentor, Unterführungen A33 (Römerstr., Zur Gartenschau, Schloßpark SN)

## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

# Maßnahmen

- **Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie**
  - Personelle und organisatorische Verankerung der Fußverkehrsförderung (Fußverkehrsbeauftragter als zentraler Ansprechpartner*in, mögliche Themenfelder z.B. Beratung und Unterstützung von Vorhaben, Kommunikation und Marketing)
  - Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems; Ausweitung über Altstadt hinaus

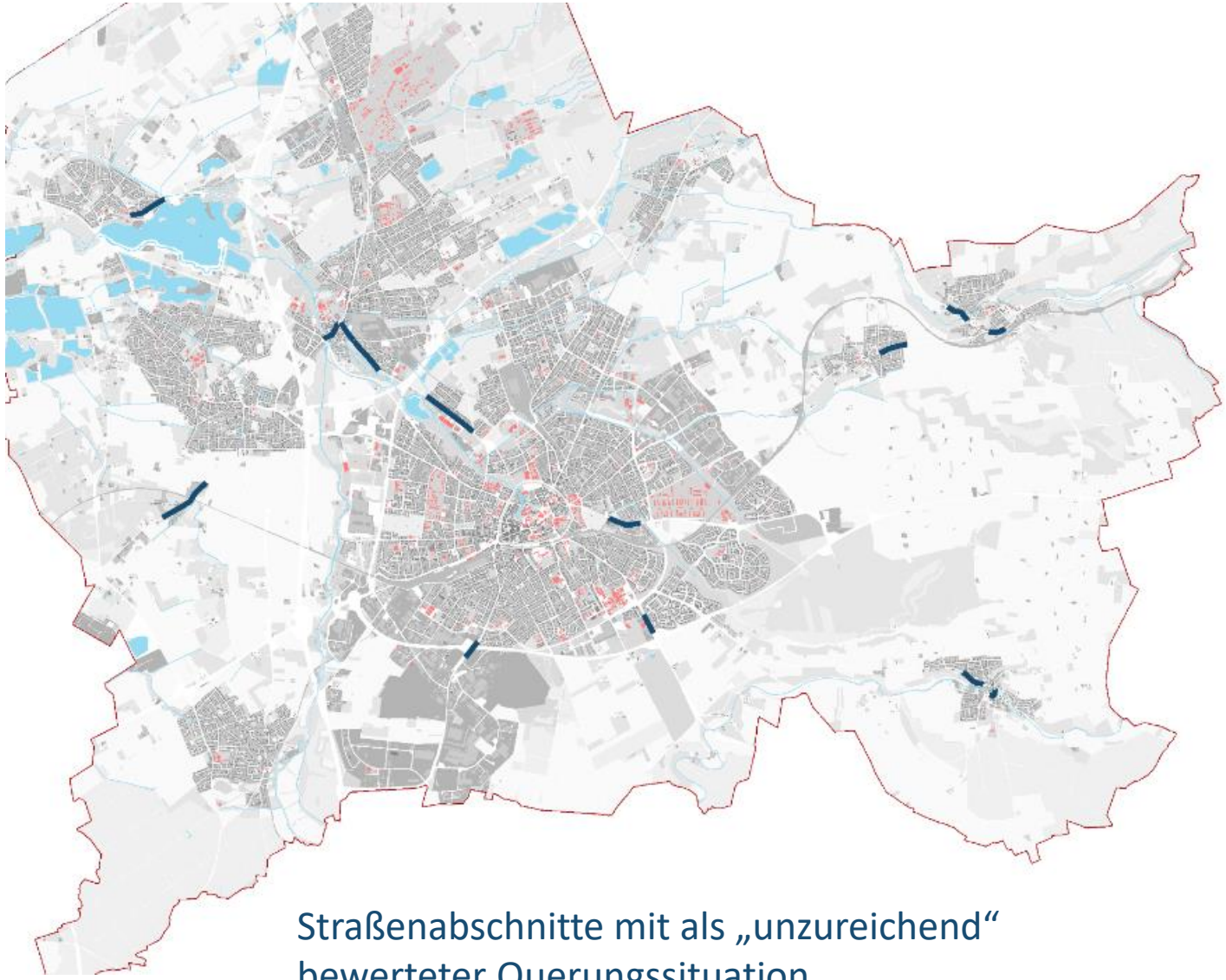
Flächige Querung Ulm
Bspw. in Schloß Neuhaus/Elsen

## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

# Maßnahmen

### Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten

- Neueinrichtung und barrierefreier Ausbau von Querungen
- Normen barrierefreier Querungen als Grundlage (abgesenkter Bordstein, visuelle/taktile Leitlinien, akustische Elemente)



Straßenabschnitte mit als „unzureichend“ bewerteter Querungssituation

# Maßnahmen

★ **Beauftragung eines gesamtstädtischen „Nahmobilitätskonzepts“**

- Langfristige Verankerung der Ziele des IMOK
- Berücksichtigung Alltags- und Freizeitwege, Aufwertung konkreter Verbindungen, Parkraumerfassung
- Zusammenspiel mit dem Radverkehr

- **Leitfaden Barrierefreiheit**
  - Einheitliche Gestaltungsrichtlinien für einen einheitlichen Ausbaustandard im gesamten Stadtgebiet

**Beispiele guter barrierefreier Gestaltung**

## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

# Prioritäre Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 1**
  - neue Stelle Fußverkehrsbeauftragte(r)
  - Erarbeitung Nahmobilitätskonzept (bereits beauftragt)

- **Umsetzungsstufe 2**
  - Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten (lfd. Prozess nach Prioritätenliste gemessen an Anzahl querender Fußgänger; Bsp. Elsen: Gesselner Straße)
  - Leitfaden Barrierefreiheit

- **Umsetzungsstufe 3**
  - Schaffung von AngstFreiräumen

## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

# Bezug Ziele

- **Beitrag der Maßnahmen zum Zielkonzept**

| Oberziele | Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen | Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebens-räume schaffen | Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern | Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern | Chancen der Digitalisierung nutzen | Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben | Energiewende im Verkehr fördern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Unterziele | **Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr** zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität | Erhöhung der **Aufenthalts-qualität** und **Flächenge-rechtigkeit** in den Versor-gungszentren, Wohnumfel-dern und Straßenräumen | Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als **Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort** | Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten** | **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement | Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des **Kfz-Verkehrs** | Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **alternative Antriebsformen** |
| | **Stärkung und Förderung des Radverkehrs** in allen Teilbereichen | Erhöhung der **Verkehrs-sicherheit:** Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden | Sicherstellung und Optimie-rung der **Erreichbarkeit** auf bedeutenden **Pendler-relationen**, insb. im ÖPNV | Ausbau der regionalen und städtischen **Mobilität-schnittstellen** zur Förderung einer **nahtlosen Mobilität** | Bereitstellung von **Open Data** in den Bereichen Mobilität und Verkehr | Optimierung und Steuerung des **ruhenden Verkehrs** und Weiterentwicklung der **Parkraumbewirtschaftung** | Umweltschutz: **Minimierung** verkehrsbedingter **Umweltbelastungen** |
| | **Weiterentwicklung des ÖPNV** zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn | Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insb. in der **Nahmobilität** und im **ÖPNV** | Sicherstellung und Ausbau der **Anbindung aller Stadt-teile** für alle Verkehrsmittel, insb. im **Umweltverbund** | Stärkung eines **vielfältigen Mobilitätsmanagements** (kommunal/betrieblich/ schulisch) | Verbesserung der **akteursübergreifenden Kommunikation** und Inten-sivierung der **partizipativen Verkehrsplanung** | Förderung **emissionsfreier Lieferverkehre** und **City-Logistik** sowie **alternativer Belieferungskonzepte** | Klimaschutz: Kontinuierliche **Reduktion** der $CO_2$-**Emissionen** im Verkehr |

## A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

# Bezug Ziele

- **Prüfung der Maßnahmen durch Zielwerte**

| Zielwerte / Indikatoren | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018) | Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018) | Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. | Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten. | Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028. | Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018) | Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019. |
| | | Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (‚Vision Zero') | | | Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt. | Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung). | Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030. |
| | Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung | Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025 | Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen | Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit | Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet. | Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025. | Reduzierung der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021. |
| | | | | | Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat | | |

Übersicht

# Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

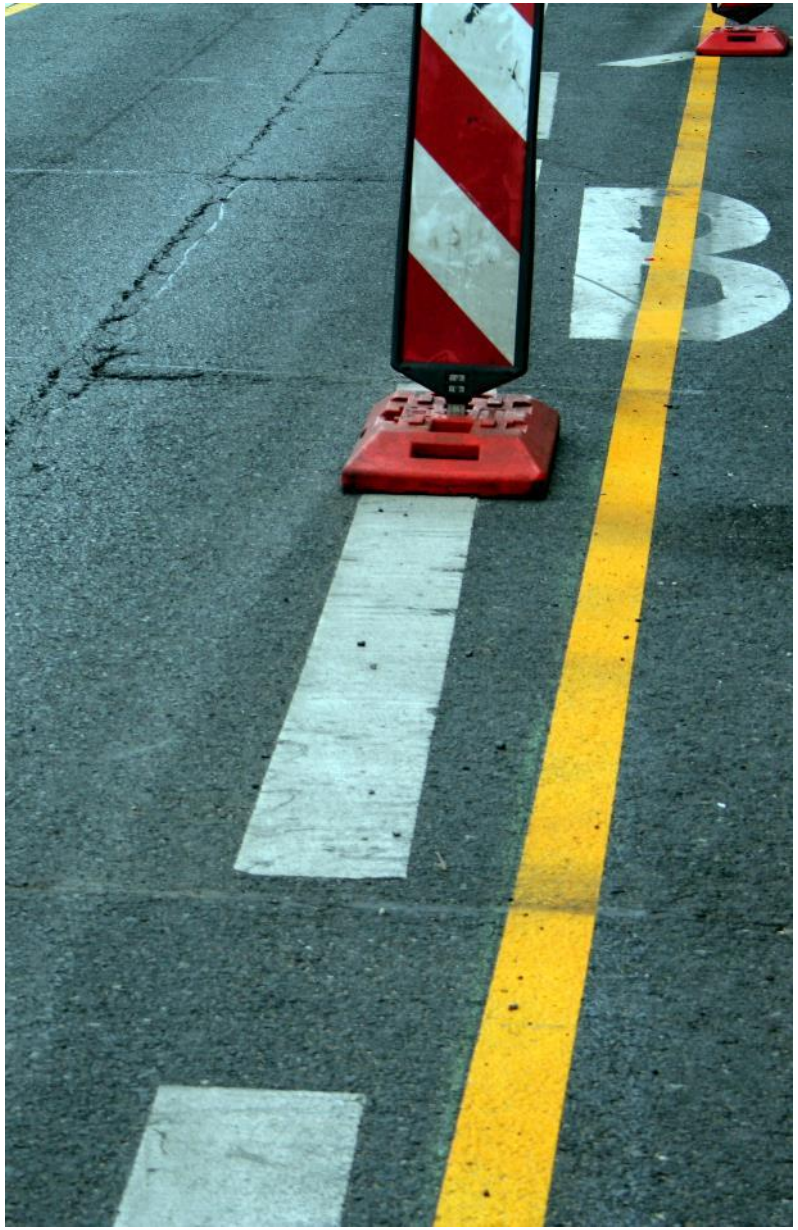
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz

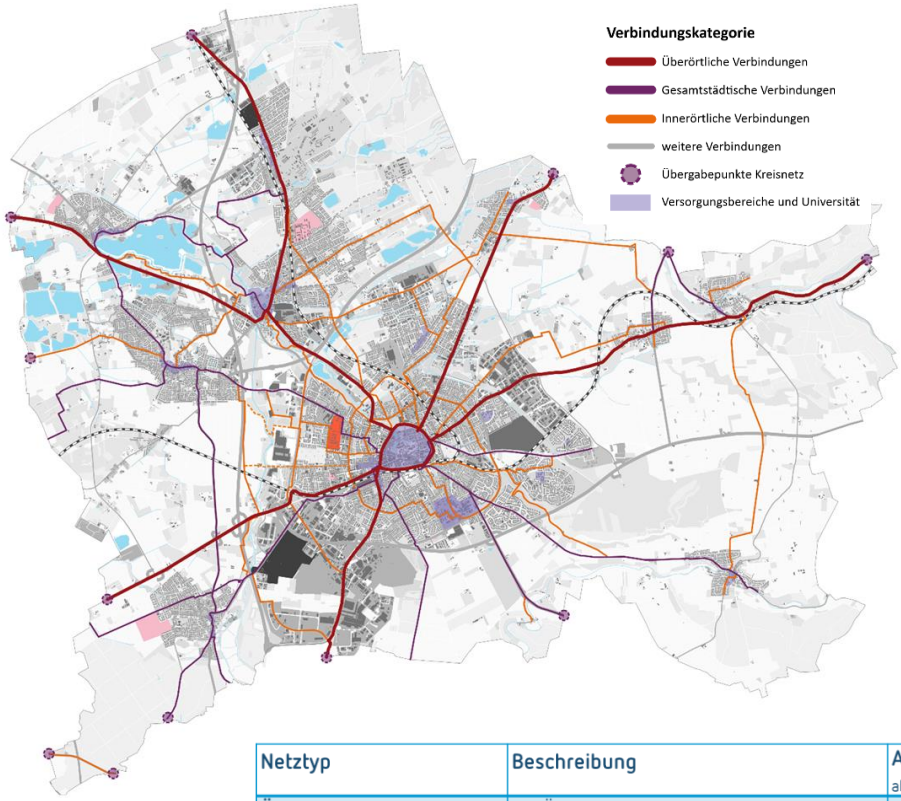


## B. Radverkehr & Mikromobilität

# Rückblick Grundsätze

## Fokus in den Grundsätzen

- Netz
- Infrastruktur
- Knotenpunkte




| Netztyp | Beschreibung | Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden) |
|---|---|---|
| **Überörtliche Verbindungen** | • Übergeordnete Verbindungen in anliegende Städte und Gemeinden<br>• schnelle, überörtliche Verbindungen | • Eigenständiger Trassenverlauf, zu prüfen sind: Radschnellverbindung, Fahrradstr., Radfahrstreifen, baulich getrennte Radstreifen (mind. 2,30 m wo möglich)<br>• An Kreuzungspunkten mit Vorrang |
| **Gesamtstädtische Verbindungen** | • Anbindung äußerer Stadtteile an die Innenstadt, sowie grenzüberschreitend in Nachbarkommunen<br>• Fokus liegt auf schnellen, direkten Verbindungen | • Min. eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrtstreifen, baulich getrennte Radstreifen (mind. 2,30 m wo möglich), Schutzstreifen (min. 1,5 m ohne Sicherheitstrennstreifen)<br>• Knotenpunkte: Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden |
| **Innerörtliche Verbindungen** | • Verbinden die Stadtteile untereinander, sowie Ziele innerhalb der Kernstadt (Wohn- und Gewerbegebiete, Naherholung) | • Eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrtstreifen, baulich getrennte Radstreifen (mind. 2,30 Meter wo möglich), Schutzstreifen (min 1,5 ohne Sicherheitstrennstreifen), Mischverkehr mit Radpiktogramm<br>• Knotenpunkte: kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeits-niveau und Kfz-Aufkommen im Mischverkehr |
| **Weitere Verbindungen** | • Erschließung innerhalb der Quartiere und Anbindung an übergeordnete Verbindungen | • Zur prüfen sind: Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr<br>• Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich |

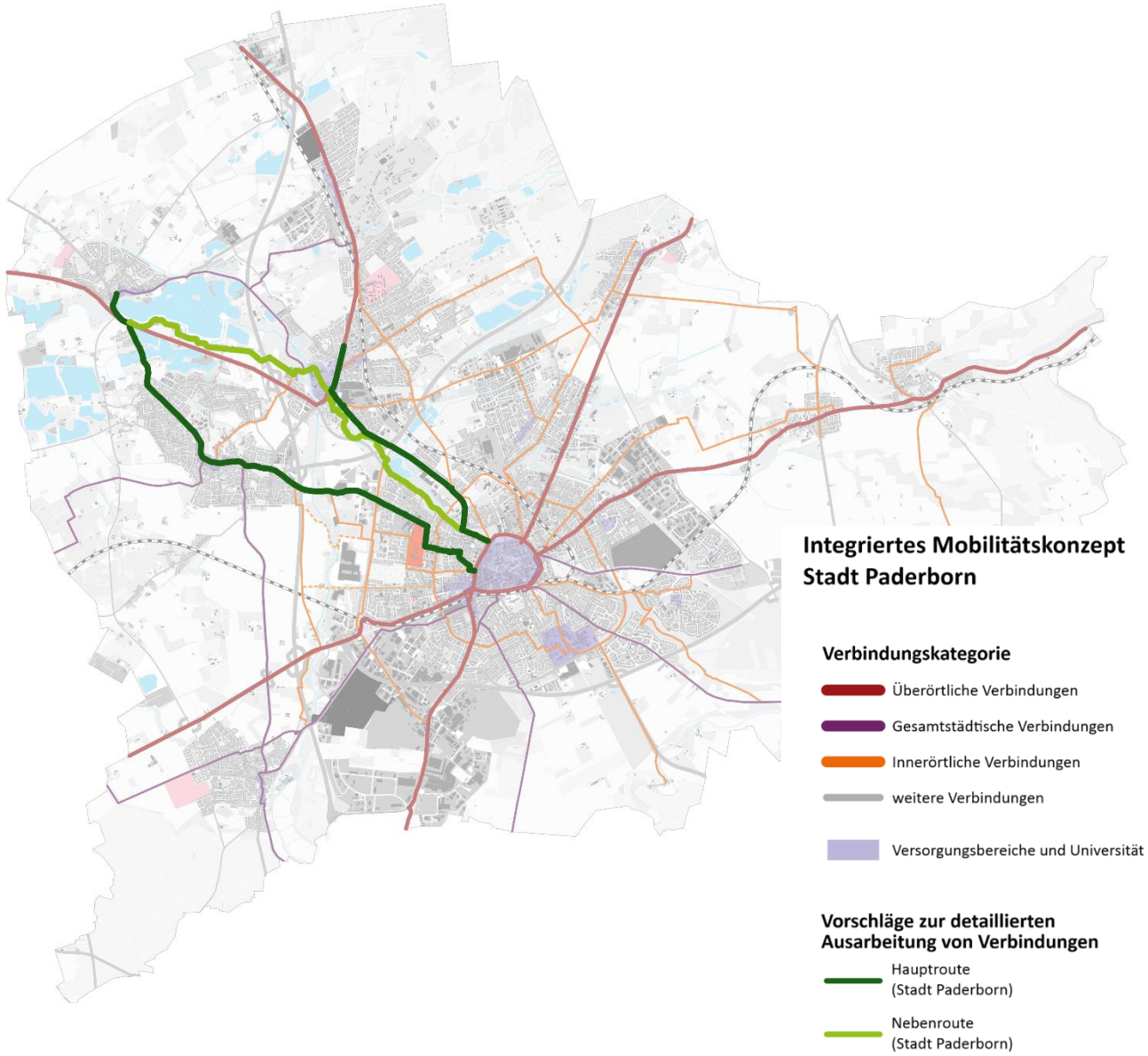
## B. Radverkehr & Mikromobilität

# Maßnahmen

### ★ Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz

Priorität

- Finanzielle Verstetigung und personeller Aufbau eines Teams von Radverkehrsbeauftragten
- Aufwertung Radverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtteilen sowie ins Umland
- Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes (z.B. Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr womöglich Grünpfeil)
    - Festlegung eines Budget zur Umsetzung weiterer Maßnahmen



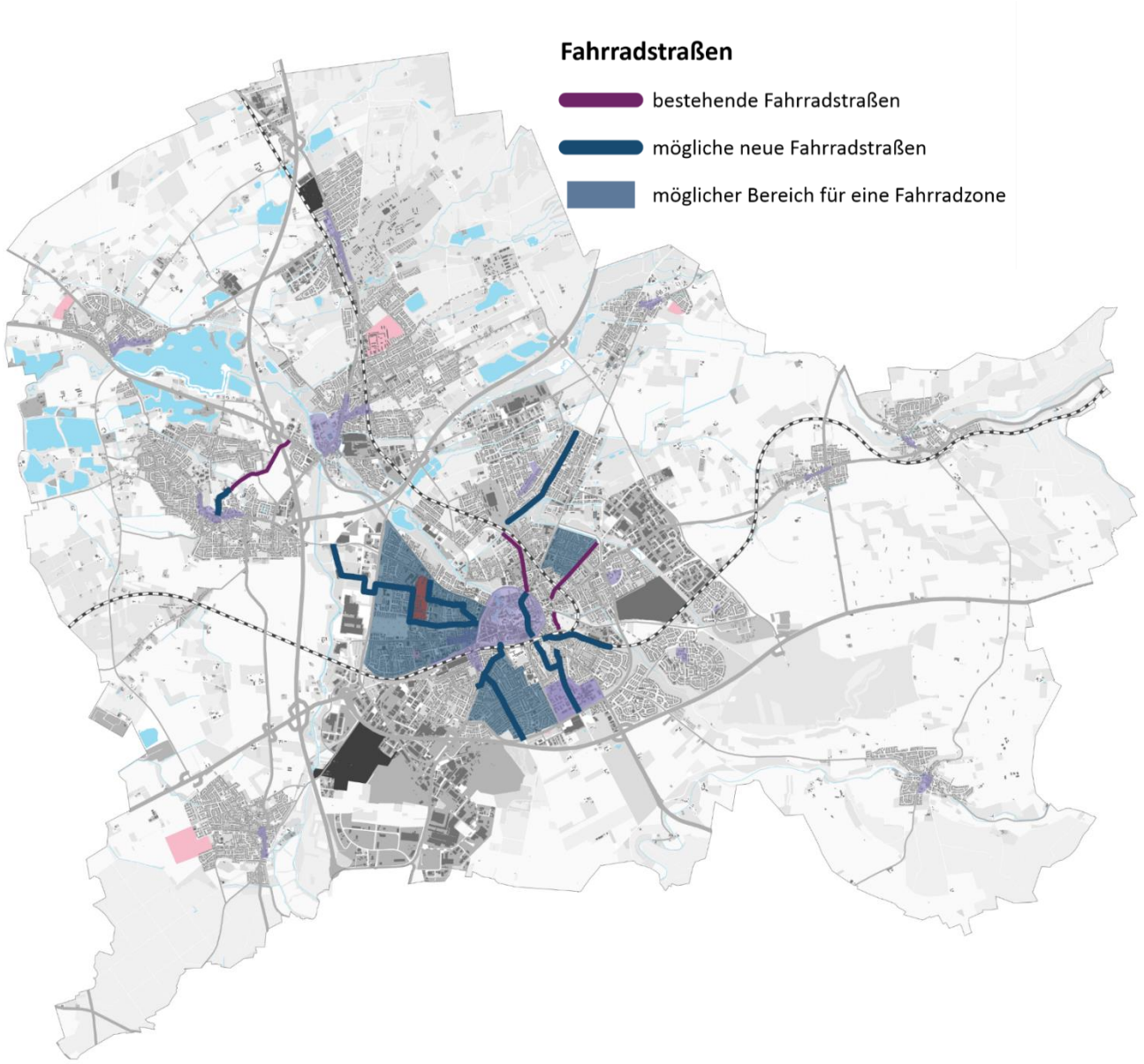



Planersocietät

# Maßnahmen

## ★ Beauftragung eines gesamtstädtischen „Nahmobilitätskonzepts“

- Langfristige Verankerung der Ziele des IMOK
- Prüfung von Radrouten, Radabstellanlagen, Öffentlichkeitsarbeit
- Zusammenspiel mit dem Fußverkehr



## B. Radverkehr & Mikromobilität

# Prioritäre Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 1**
  - Aufwertung Fahrradstraßen (Tegelweg, Dörener Weg, Römerstraße)
  - Erarbeitung Nahmobilitätskonzept (bereits beauftragt)

- **Umsetzungsstufe 2**
  - Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes (u.a. auf Basis des Nahmobilitätskonzeptes)
  - Festlegung eines Budget zur Umsetzung weiterer Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 3**
  - Aufwertung Radverbindungen zw. Innenstadt und Stadtteilen (u.a. auf Basis des Nahmobilitätskonzeptes)

## B. Radverkehr & Mikromobilität

# Bezug Ziele

- **Beitrag der Maßnahmen zum Zielkonzept**

| Oberziele | Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen | Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebens-räume schaffen | Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern | Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern | Chancen der Digitalisierung nutzen | Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben | Energiewende im Verkehr fördern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Unterziele | **Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr** zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität | Erhöhung der **Aufenthalts-qualität** und **Flächenge-rechtigkeit** in den Versor-gungszentren, Wohnumfel-dern und Straßenräumen | Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als **Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort** | Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten** | **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement | Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des **Kfz-Verkehrs** | Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **alternative Antriebsformen** |
| | **Stärkung und Förderung des Radverkehrs** in allen Teilbereichen | Erhöhung der **Verkehrs-sicherheit:** Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden | Sicherstellung und Optimie-rung der **Erreichbarkeit** auf bedeutenden **Pendler-relationen**, insb. im ÖPNV | Ausbau der regionalen und städtischen **Mobilität-schnittstellen** zur Förderung einer **nahtlosen Mobilität** | Bereitstellung von **Open Data** in den Bereichen Mobilität und Verkehr | Optimierung und Steuerung des **ruhenden Verkehrs** und Weiterentwicklung der **Parkraumbewirtschaftung** | Umweltschutz: **Minimierung** verkehrsbedingter **Umweltbelastungen** |
| | **Weiterentwicklung des ÖPNV** zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn | Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insb. in der **Nahmobilität** und im **ÖPNV** | Sicherstellung und Ausbau der **Anbindung aller Stadt-teile** für alle Verkehrsmittel, insb. im **Umweltverbund** | Stärkung eines **vielfältigen Mobilitätsmanagements** (kommunal/betrieblich/ schulisch) | Verbesserung der **akteursübergreifenden Kommunikation** und Inten-sivierung der **partizipativen Verkehrsplanung** | Förderung **emissionsfreier Lieferverkehre** und **City-Logistik** sowie **alternativer Belieferungskonzepte** | Klimaschutz: Kontinuierliche **Reduktion** der $CO_2$-**Emissionen** im Verkehr |

# Bezug Ziele

- **Prüfung der Maßnahmen durch Zielwerte**

| Zielwerte / Indikatoren | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018) | Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018) | Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. | Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten. | Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028. | Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018) | Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019. |
| | | Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (‚Vision Zero') | | | Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt. | Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung). | Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030. |
| | Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung | Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025 | Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen | Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit | Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet. | Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025. | Reduzierung der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021. |
| | | | | | Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat | | |

Übersicht

# Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

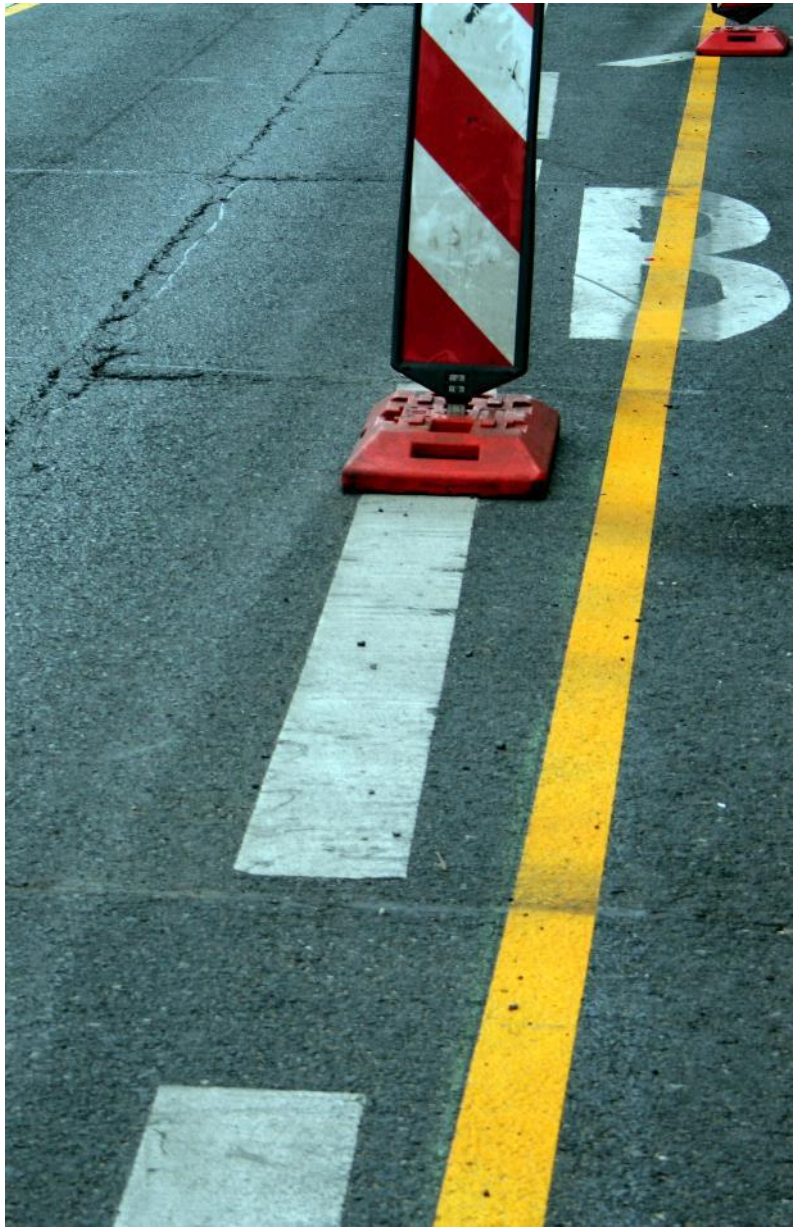
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

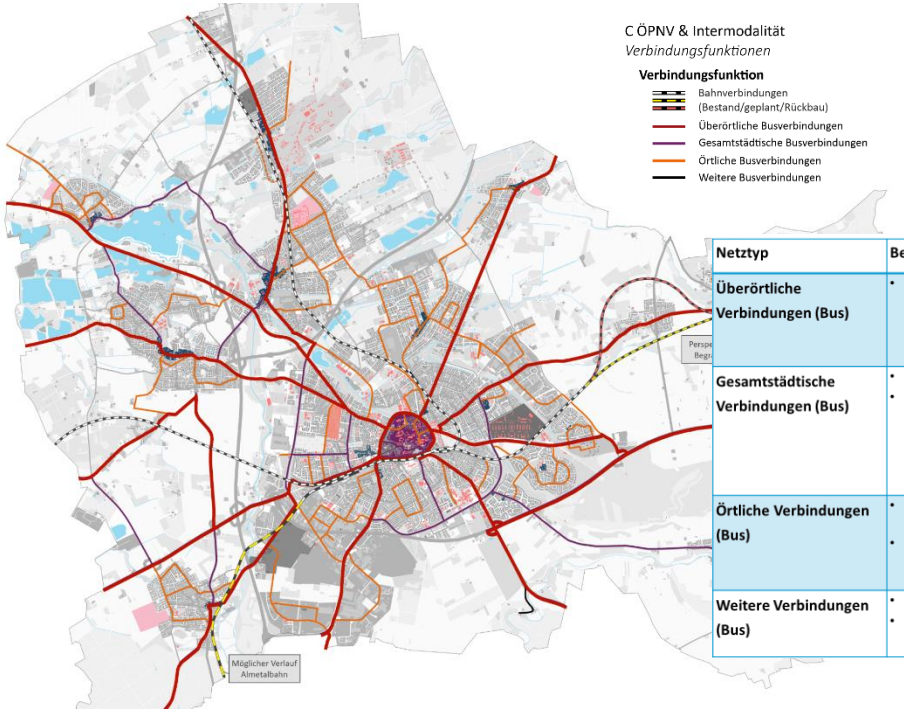
G. Umwelt & Klimaschutz



# Rückblick Grundsätze

## Fokus in den Grundsätzen

- Netz
- Infrastruktur
- Haltestellen/Mobilstationen
- Beschleunigung




| Netztyp | Beschreibung | Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden) |
|---|---|---|
| **Überörtliche Verbindungen (Bus)** | • Anbindung umliegender Städte und Gemeinden | • Mögl. Einsatz von Busspuren, innerhalb des im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiches<br>• Vorrang an LSA-Knotenpunkten<br>• Mind. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Straße) |
| **Gesamtstädtische Verbindungen (Bus)** | • Verbindungen zwischen den Stadtteilen Paderborns<br>• Fokus liegt auf *schnellen Verbindungen* | • In der Regel Einsatz von Bus- ggf. Umweltspuren<br>• Min. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.)<br>• In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten<br>• In der Regel Busspuren an Knotenpunkten |
| **Örtliche Verbindungen (Bus)** | • Sichern die Verbindung innerhalb Paderborns / der Kernstadt<br>• Fokus liegt in *Flächenerschließung* | • In der Regel 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.)<br>• In der Regel Bevorrechtigung an (LSA-)Knotenpunkten<br>• Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten |
| **Weitere Verbindungen (Bus)** | • Unregelmäßige, räuml. / zeitl. Fahrtenangebote<br>• maximal mit Kleinbussen, wie ALF oder ggf. OnDemand-Verkehren (bspw. Haxtergrund) | • Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse |

### Mobilstationen: Kategorien und Ausstattungsmerkmale

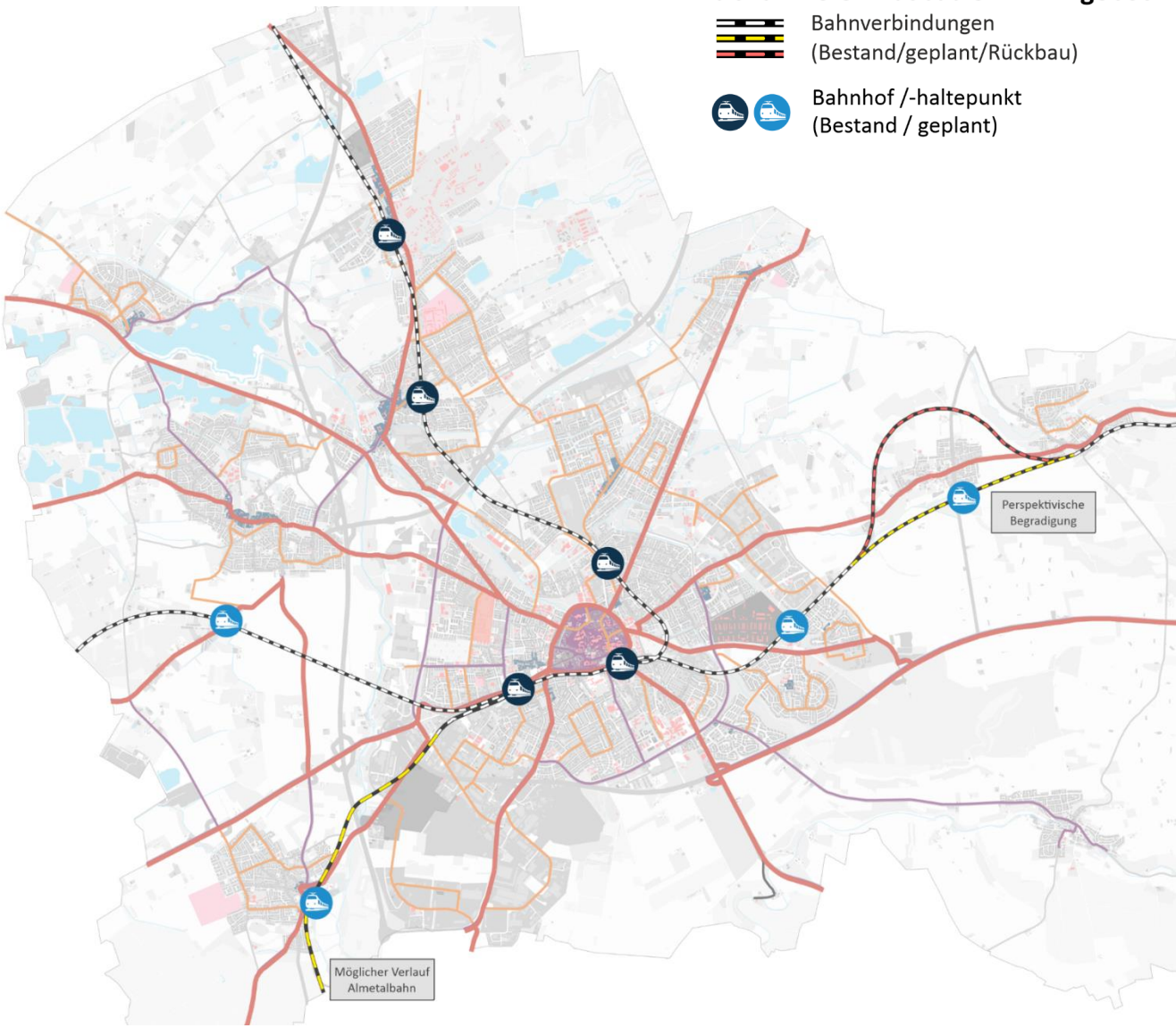
| | Ausstattungsmerkmale | Radabstellanlagen (nicht überdacht) | Radabstellanlagen (überdacht) | Fahrradverleihstation | öffentliches Fahrradwerkzeugset | E-Scooterverleih | Lastenradverleih | E-Bike-Lademöglichkeit | Carsharing-Station | Taxi-Stand | P+R-Angebote | Bring- und Holzone | Normalladeinfrastruktur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

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

# Maßnahmen

## Ausbau des SPNV-Angebots

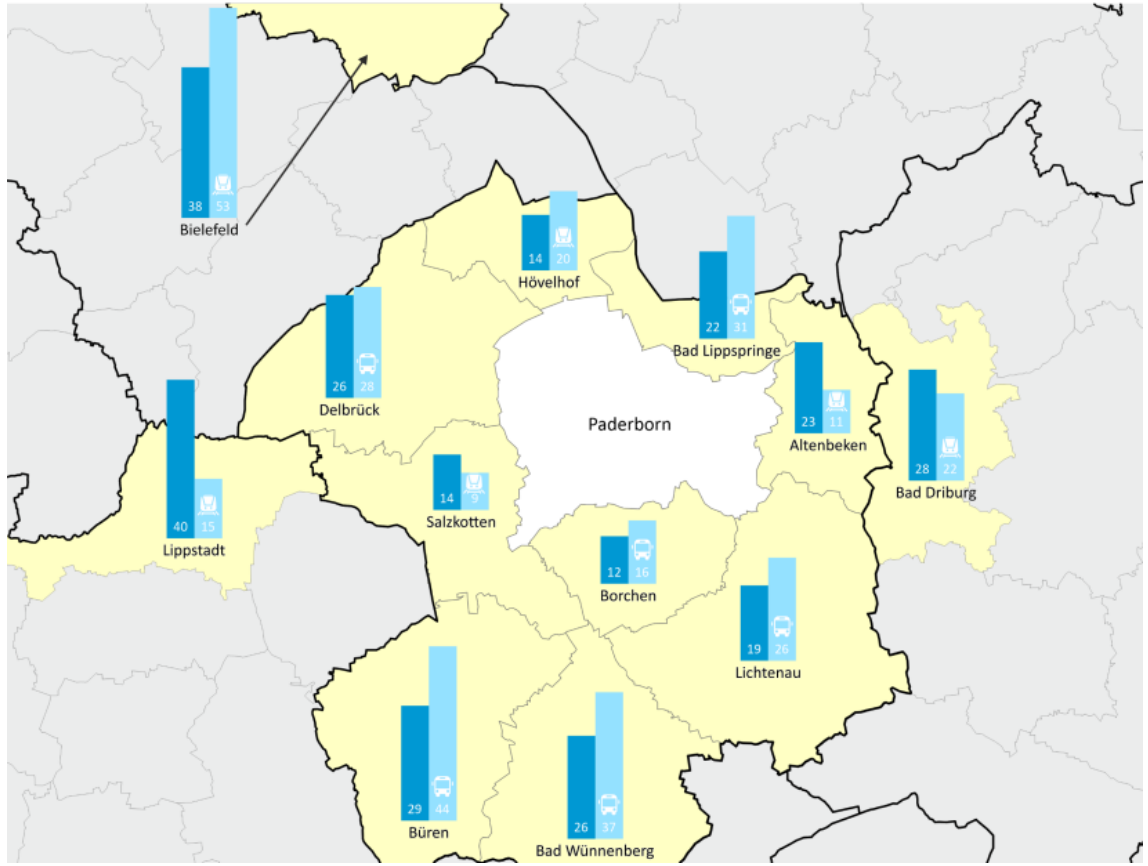
- Stärkung Verbindung Paderborn – Bielefeld
  Die Stadt setzt sich für eine Taktverdichtung auf dieser Achse ein, Ziel ist ein 30 Minutentakt an den Bhf Sennelager und Schloß Neuhaus
- Reaktivierung Almetalbahn (Paderborn – Wewer – Büren)
- Errichtung weiterer Haltepunkte (bspw. Zukunftsquartier (Lieth/Kaukenberg),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



# Maßnahmen

## Qualitätsoffensive im ÖPNV

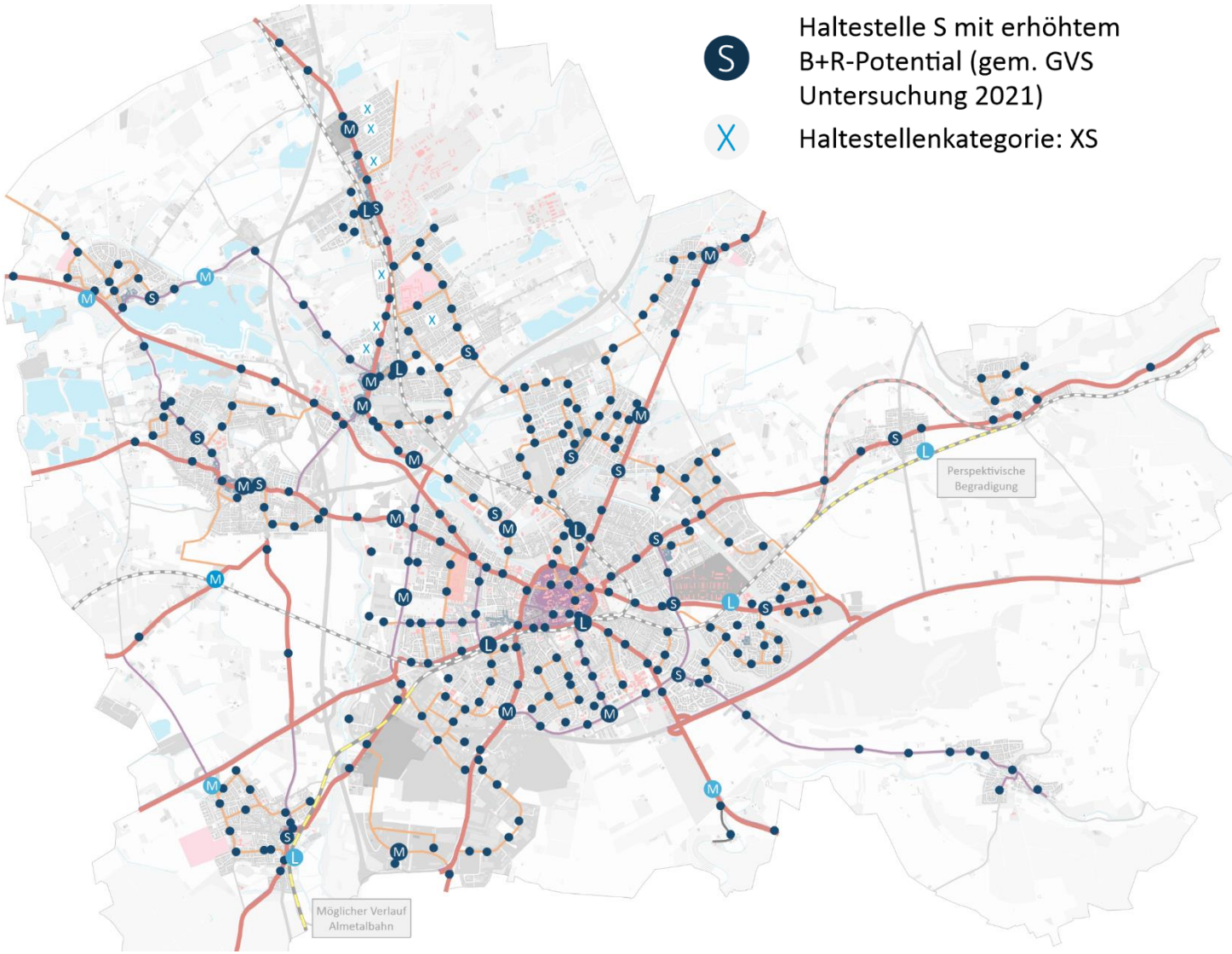
- Festlegung von Qualitätsmerkmalen
- Einrichtung von (regionalen) Schnellbuslinien
- Anbindung unerschlossener Bereiche
- Taktverdichtung (Umsetzung entsprechend der lfd. Untersuchung)
- Beschleunigung des Busverkehrs (Ausbau personeller Ressourcen, LSA-Beschleunigung, Bus(beschleunigungs)spuren etc.)




**Hauptpendlerbeziehungen Paderborn (ab 2.000 Pendler)**

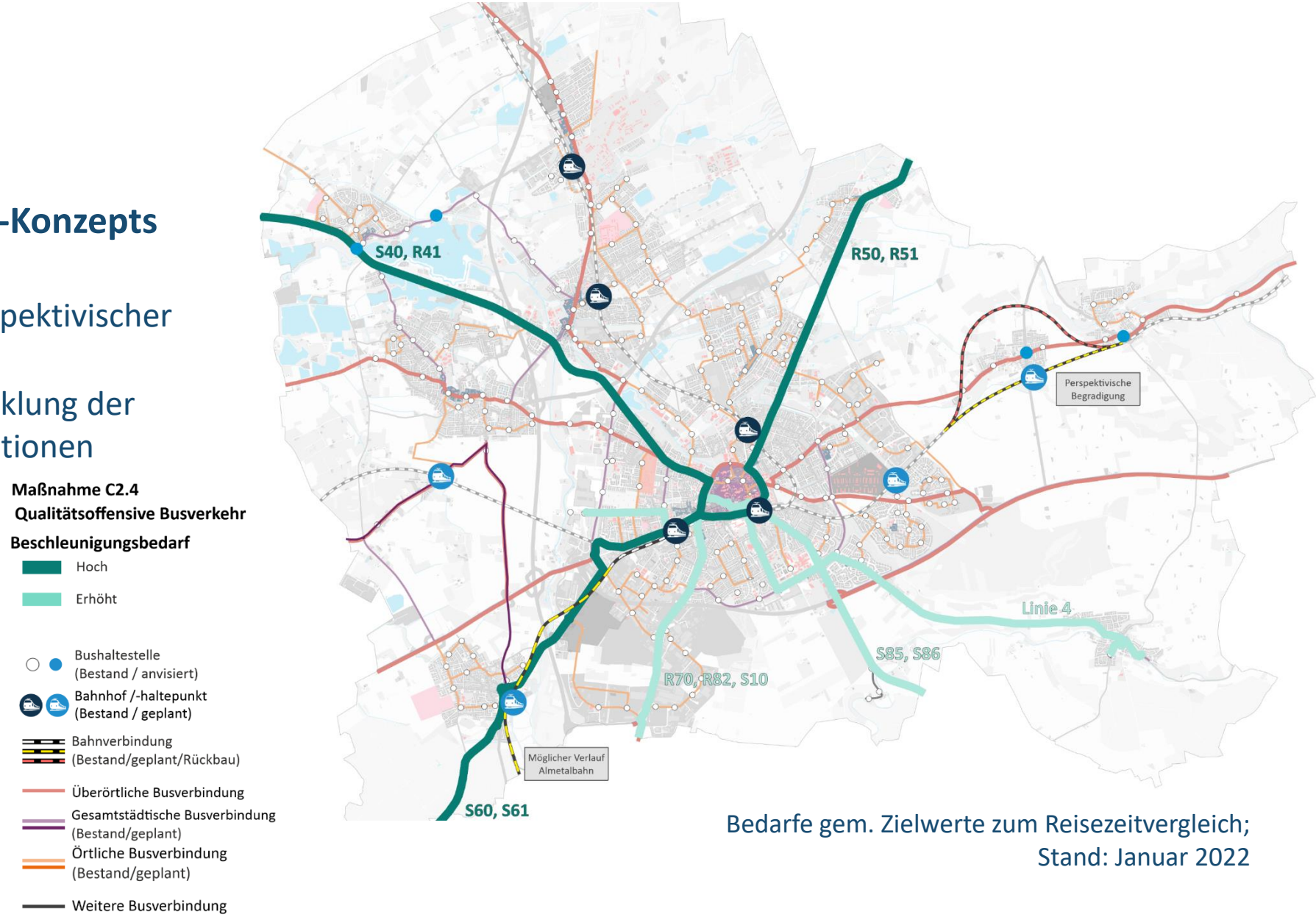
# Maßnahmen

- **Qualifizierung der Haltestellen**
  - Aufbau eines Systems von Mobilstationen (unterschiedliche Ausstattung, auch Mobilstationen ohne Busanbindung)
  - Barrierefreier Ausbau der Haltestellen



# Maßnahmen

- **Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts**
  - Taktverdichtung
  - Integration neuer / perspektivischer Bahnhaltepunkte
  - Vorgehen für die Entwicklung der Haltestellen zu Mobilstationen




Bedarfe gem. Zielwerte zum Reisezeitvergleich;
Stand: Januar 2022

# Prioritäre Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 1**
  - Qualifizierung der Haltestellen (Mobilstationen)
  - Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts
  - Stadt-Umland-Konzept
  - Qualitätsoffensive im ÖPNV (Zukunftsnetz PaderSprinter, Verspätungsmanagement Stadtbus gem. Prioritätenliste z.B. Bereich Melkweg in Wewer)
- **Umsetzungsstufe 2**
  - Qualitätsoffensive im ÖPNV (Taktverdichtung)
- **Umsetzungsstufe 3**
  - Ausbau des SPNV-Angebots

# Bezug Ziele

- **Beitrag der Maßnahmen zum Zielkonzept**

| Oberziele | Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen | Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen | Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern | Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern | Chancen der Digitalisierung nutzen | Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben | Energiewende im Verkehr fördern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Unterziele | **Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr** zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität | Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** und **Flächengerechtigkeit** in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen | Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als **Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort** | Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten** | **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement | Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des **Kfz-Verkehrs** | Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **alternative Antriebsformen** |
| | **Stärkung und Förderung des Radverkehrs** in allen Teilbereichen | Erhöhung der **Verkehrssicherheit:** Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden | Sicherstellung und Optimierung der **Erreichbarkeit** auf bedeutenden **Pendlerrelationen**, insb. im ÖPNV | Ausbau der regionalen und städtischen **Mobilitätschnittstellen** zur Förderung einer **nahtlosen Mobilität** | Bereitstellung von **Open Data** in den Bereichen Mobilität und Verkehr | Optimierung und Steuerung des **ruhenden Verkehrs** und Weiterentwicklung der **Parkraumbewirtschaftung** | Umweltschutz: **Minimierung** verkehrsbedingter **Umweltbelastungen** |
| | **Weiterentwicklung des ÖPNV** zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn | Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insb. in der **Nahmobilität** und im **ÖPNV** | Sicherstellung und Ausbau der **Anbindung aller Stadtteile** für alle Verkehrsmittel, insb. im **Umweltverbund** | Stärkung eines **vielfältigen Mobilitätsmanagements** (kommunal/betrieblich/schulisch) | Verbesserung der **akteursübergreifenden Kommunikation** und Intensivierung der **partizipativen Verkehrsplanung** | Förderung **emissionsfreier Lieferverkehre** und **City-Logistik** sowie **alternativer Belieferungskonzepte** | Klimaschutz: Kontinuierliche **Reduktion** der $CO_2$-**Emissionen** im Verkehr |

# Bezug Ziele

- **Prüfung der Maßnahmen durch Zielwerte**

| Zielwerte / Indikatoren | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018) | Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018) | Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. | Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten. | Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028. | Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018) | Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019. |
| | | Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (‚Vision Zero') | | | Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt. | Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung). | Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030. |
| | Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung | Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025 | Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen | Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit | Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet. | Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025. | Reduzierung der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021. |
| | | | | | Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat | | |

Übersicht

# Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

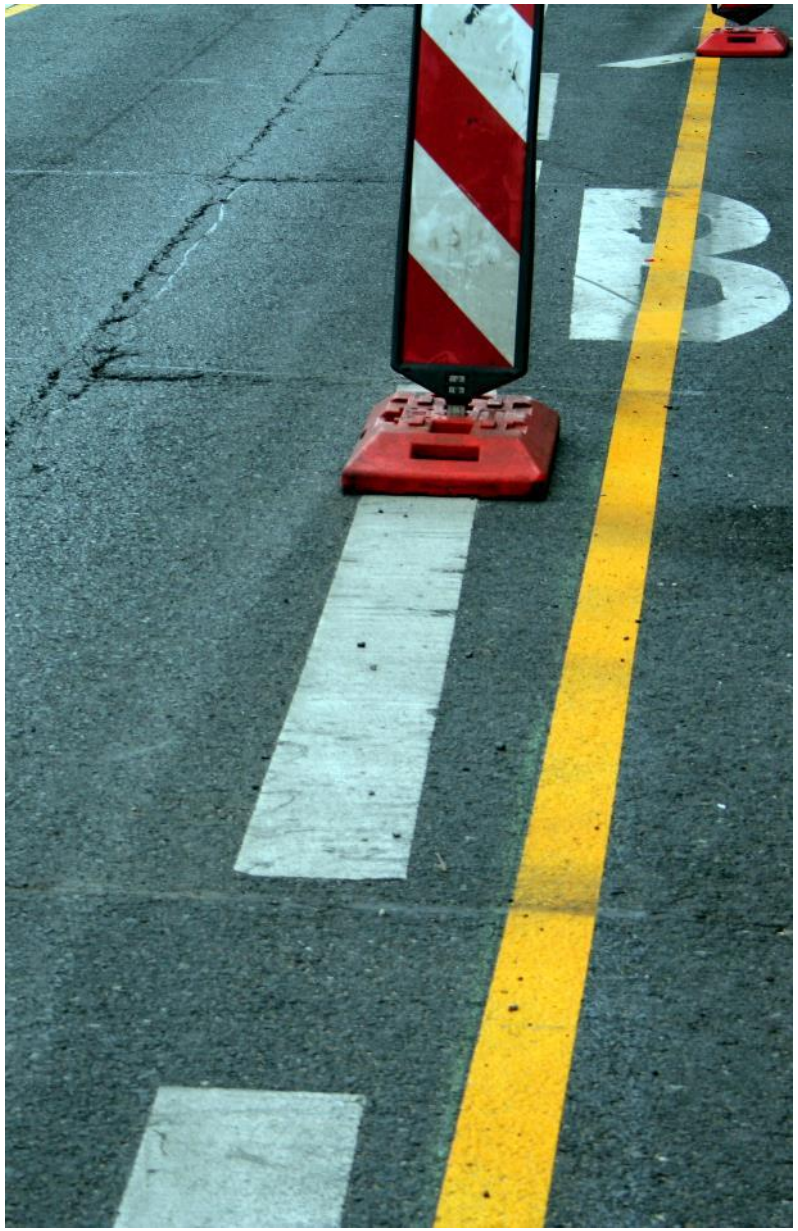
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz

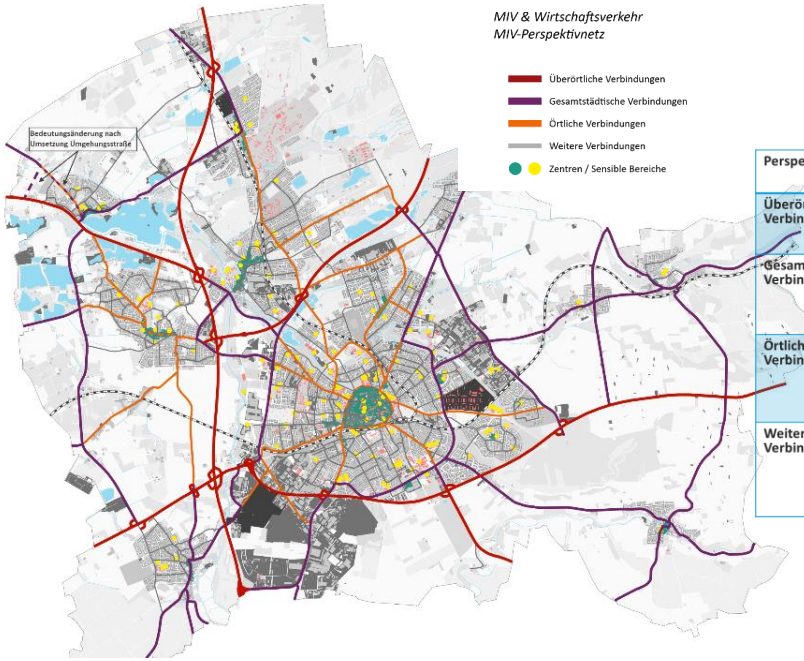


## D. MIV & Wirtschaftsverkehr

# Rückblick Grundsätze

## Fokus in den Grundsätzen

- Netz
- Infrastruktur
- Kfz-Reduktion in der Innenstadt
- Lieferverkehr
- Parken




| Perspektivkategorie | Verbindungsfunktion / Beschreibung | Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden) |
|---|---|---|
| **Überörtliche Verbindung** | Schnelle, überörtliche und teils (inter-) nationale Verbindungen | • weitgehend anbaufreie Gestaltung<br>• Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten<br>• eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten |
| **Gesamtstädtische Verbindungen** | Vorrangig örtliche Verbindungsfunktion; Straße wird vorrangig als Zubringer zu überörtlichen Verbindungen oder weiteren Wegen zwischen Stadtteilen Paderborns genutzt | • Trennung von anderen Verkehrsarten<br>• Kurze Wartezeiten an Knotenpunkten<br>• mindestens Tempo 50 |
| **Örtliche Verbindungen** | Vorrangig kleinräumige Verbindungen, teils auch zwischen nahegelegenen Stadtteilen | • Gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich<br>• längere Wartezeiten zugunsten des Umweltverbunds sind möglich<br>• In der Regel Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich |
| **Weitere Verbindungen** | Hauptsammel- und Erschließungsstraßen (vorrangig Verbindung von Grundstücken zu übergeordnete Straßen). Eine weitere Ausdifferenzierung dieser Straßen kann bspw. im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen. | • gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich<br>• kein besonderer Vorrang an Knotenpunkten<br>• Tempo 30 oder weniger |

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

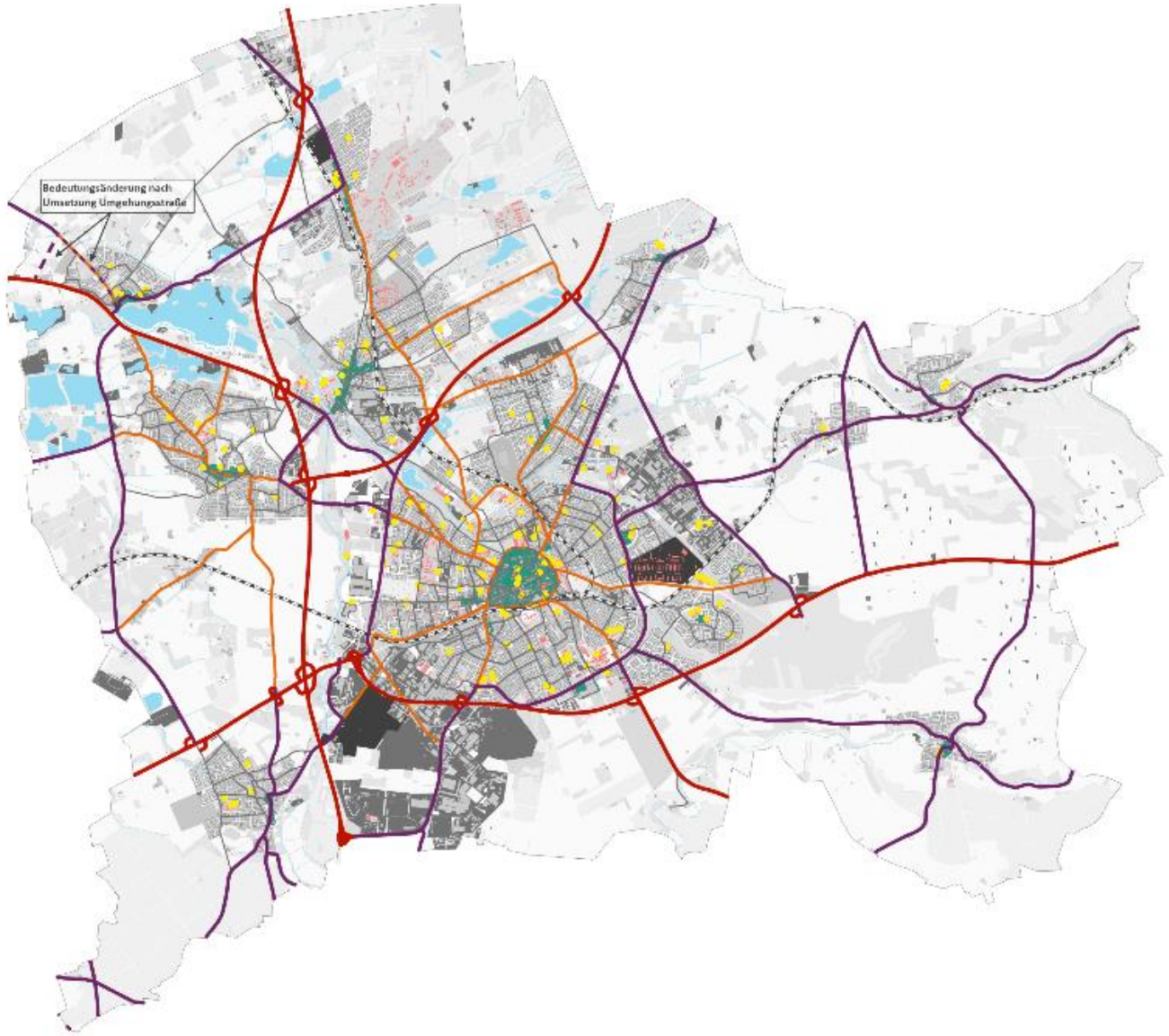
- **Wohnquartiere: Lieferzonen**
  - Temporäre Lieferzonen in dicht besiedelten Quartieren (tagsüber Lieferzone, nachts Anwohnerparken)
  - Bei Flächenkonkurrenz ist stärker als bisher das Parken in Frage zu stellen: Wenn Mindestmaße entstehen oder die Sicht behindert wird, soll die Abwägung zugunsten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

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

## D. MIV & Wirtschaftsverkehr

# Maßnahmen

- **Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes**
  - Entwicklung eines perspektivischen Kfz-Netzes (Kategorisierung im Sinne eines ‚Schnell-Langsam-Netzes')
  - Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
  - Verbesserung der Verkehrslenkung (z.B. Durchgangsverkehre und Autobahnumleitung
  - Weiterentwicklung des LKW-Führungsnetz (Lenkung über möglichst unsensible Bereiche, weitere Straßen für Lkw-Anliegerverkehre)






Planersocietät

## D. MIV & Wirtschaftsverkehr

# Maßnahmen

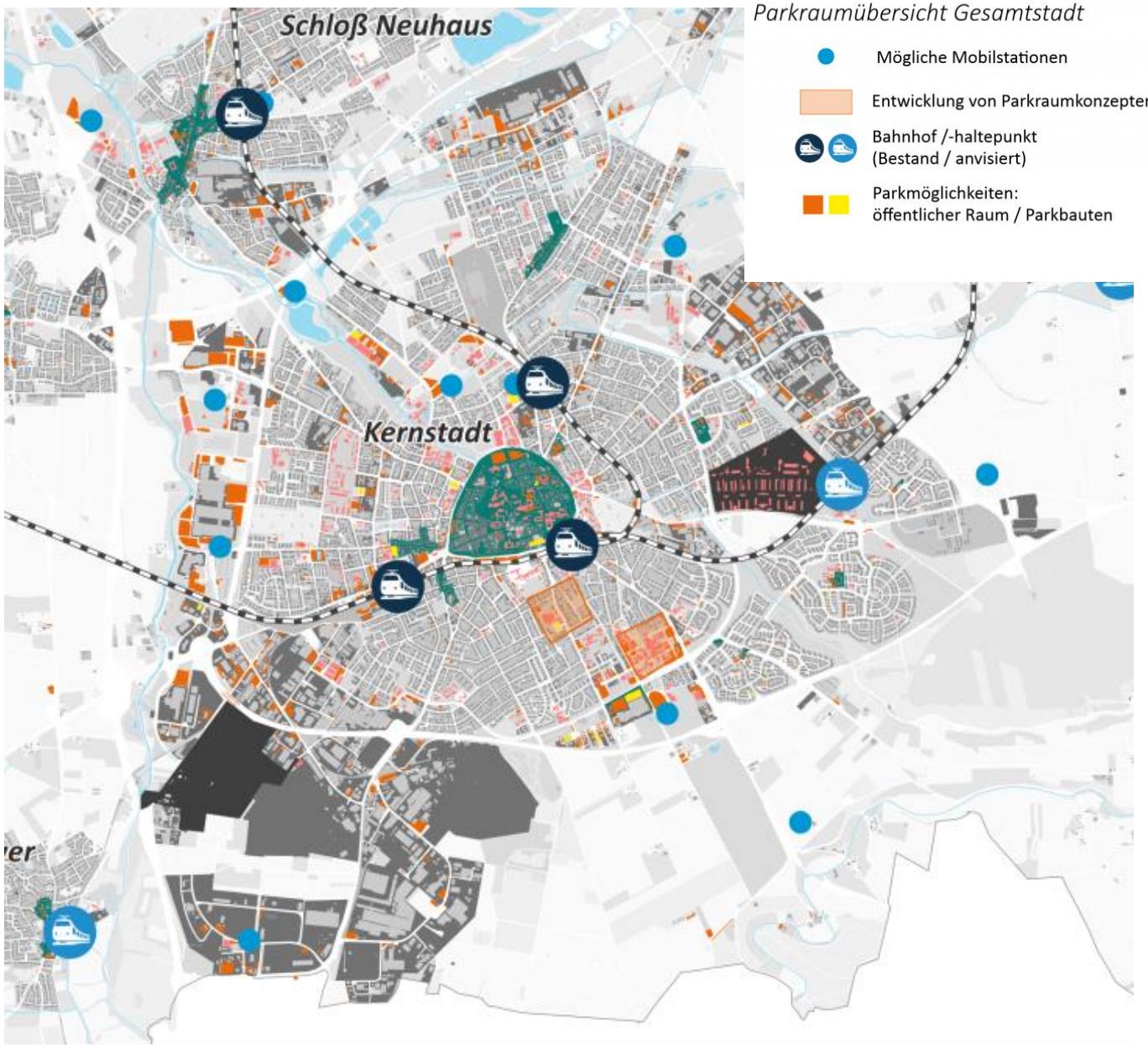
- **Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes**
  - Entwicklung eines perspektivischen Kfz-Netzes (Kategorisierung im Sinne eines ‚Schnell-Langsam-Netzes')
  - Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
  - Verbesserung der Verkehrslenkung (z.B. Durchgangsverkehre und Autobahnumleitung
  - Weiterentwicklung des LKW-Führungsnetz (Lenkung über möglichst unsensible Bereiche, weitere Straßen für Lkw-Anliegerverkehre)

## D. MIV & Wirtschaftsverkehr

# Maßnahmen

### Optimierung der Parkraumstrategie

- Fokus auf Großparkplätze und Parkbauten
  (keine Erhöhung der Parkplätze und sukzessiver Abbau der Kapazitäten im Straßenraum)
- Parkraummanagement
- Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems
- Abwicklung Parken in Wohnquartieren
  (Ausweitung Bewohnerparken, Rücknahme halbseitiges Gehwegparken)



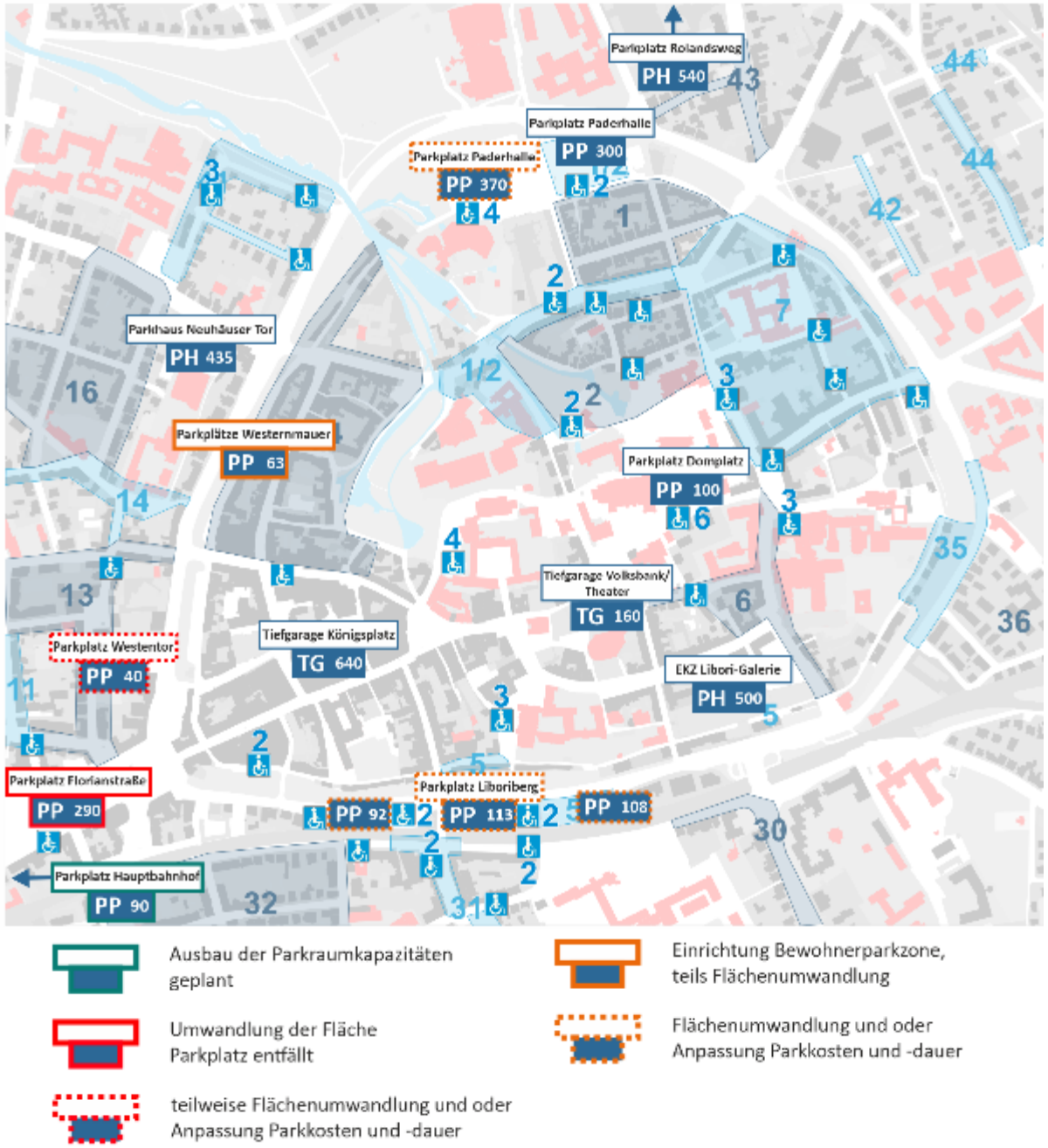



Planersocietät

# Maßnahmen

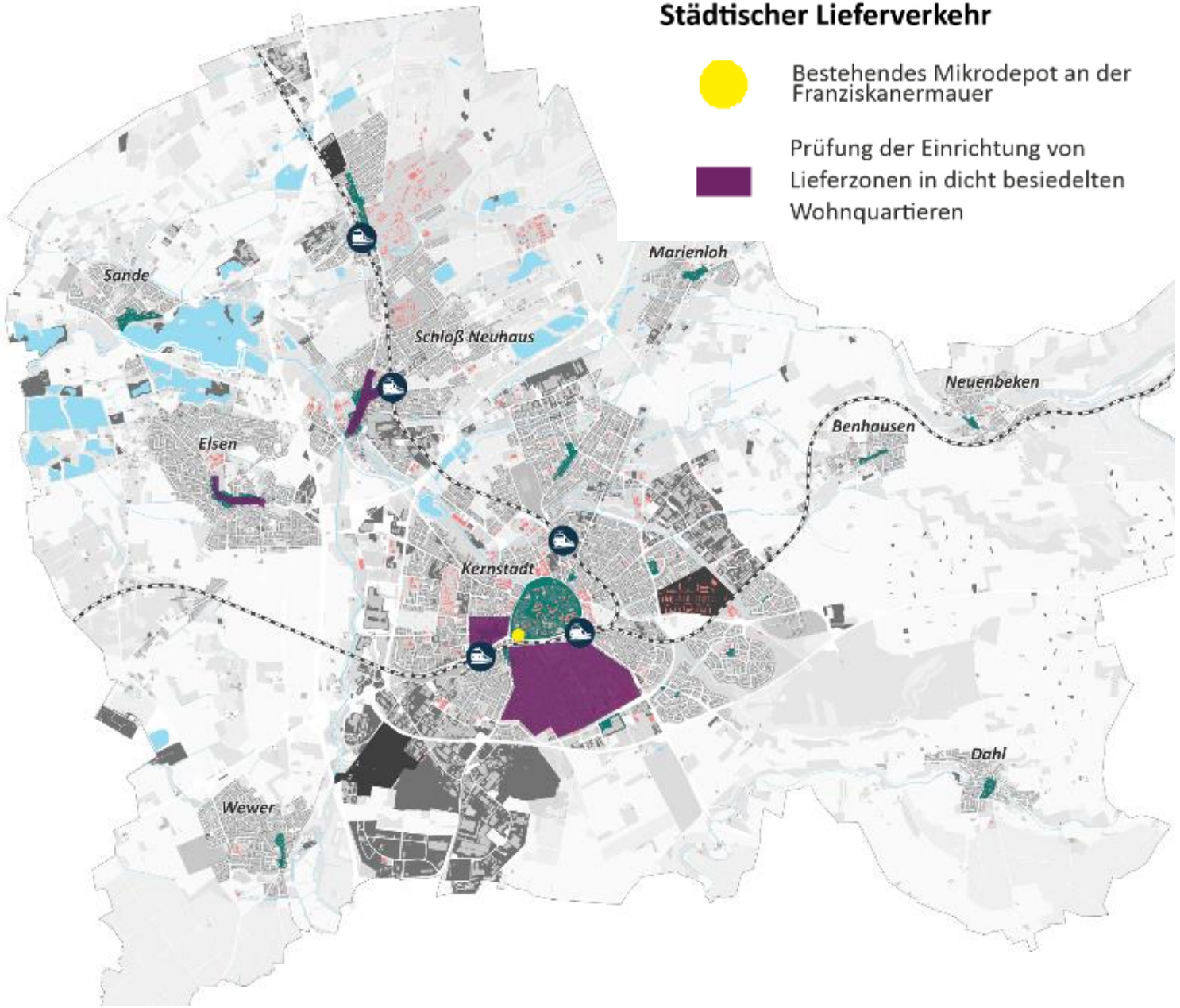
## ★Optimierung der Parkraumstrategie

- Fokus auf Großparkplätze und Parkbauten
  (keine Erhöhung der Parkplätze und sukzessiver Abbau der Kapazitäten im Straßenraum)
- Parkraummanagement
- Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems
- Abwicklung Parken in Wohnquartieren
  (Ausweitung Bewohnerparken, Rücknahme halbseitiges Gehwegparken)



# Maßnahmen

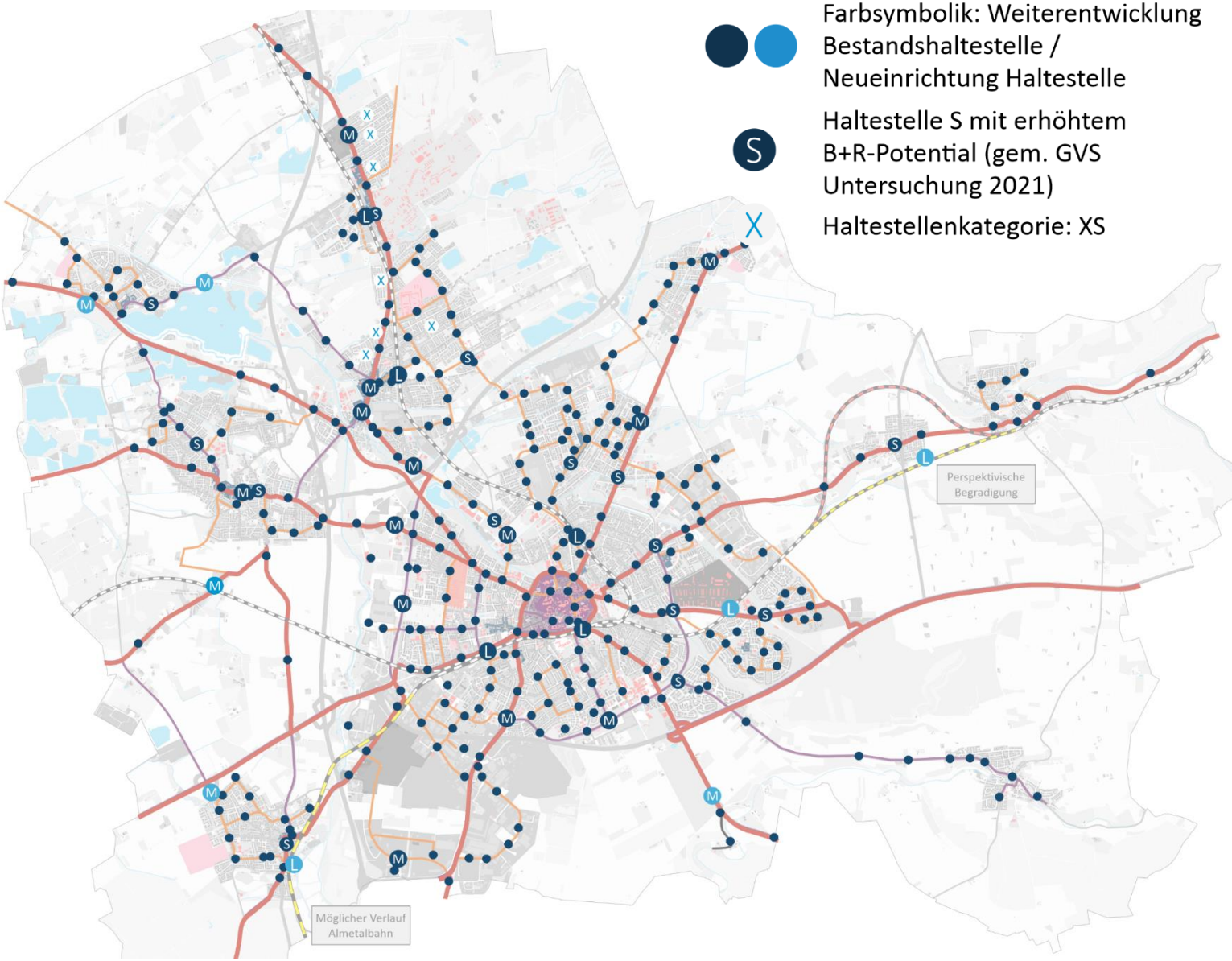
- **Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr**
  - Festlegung einer Zuständigkeit in der Verwaltung
  - Innenstadt (Lieferzonen und Zufahrtregelungen)
  - Wohngebiete (temporäre Lieferzonen tagsüber, nachts Bewohnerparken)
  - Pilotprojekt Mikrodepot in der Kernstadt (Evaluation und Ausweitung auf weitere Stadtteilzentren)



## D. MIV & Wirtschaftsverkehr

# Maßnahmen

- **Unterstützung von Carsharing in Paderborn**
  - Carsharing in Quartieren (Wohnungsunternehmen und Quartiersinitiativen, Unterstützung durch Sonderrechte, Beratung und ggf. finanzielle Unterstützung)
  - Integration von Carsharing in Mobilstationen
  - Städtische Unternehmen als Ankermieter






Planersocietät

# Prioritäre Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 1**
  - Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes (1. Benhauser Straße, 2. Detmolder Straße, 3. Neuhäuser Straße)
- **Umsetzungsstufe 2**
  - Optimierung der Parkraumstrategie
- **Umsetzungsstufe 3**
  - Unterstützung von Carsharing
  - Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr

# Bezug Ziele

- **Beitrag der Maßnahmen zum Zielkonzept**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Oberziele | Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen | Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen | Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern | Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern | Chancen der Digitalisierung nutzen | Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben | Energiewende im Verkehr fördern |
| Unterziele | **Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr** zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität | Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** und **Flächengerechtigkeit** in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen | Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als **Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort** | Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten** | **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement | Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des **Kfz-Verkehrs** | Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **alternative Antriebsformen** |
| | **Stärkung und Förderung des Radverkehrs** in allen Teilbereichen | Erhöhung der **Verkehrssicherheit**: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden | Sicherstellung und Optimierung der **Erreichbarkeit** auf bedeutenden **Pendlerrelationen**, insb. im ÖPNV | Ausbau der regionalen und städtischen **Mobilitätschnittstellen** zur Förderung einer **nahtlosen Mobilität** | Bereitstellung von **Open Data** in den Bereichen Mobilität und Verkehr | Optimierung und Steuerung des **ruhenden Verkehrs** und Weiterentwicklung der **Parkraumbewirtschaftung** | Umweltschutz: **Minimierung** verkehrsbedingter **Umweltbelastungen** |
| | **Weiterentwicklung des ÖPNV** zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn | Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insb. in der **Nahmobilität** und im **ÖPNV** | Sicherstellung und Ausbau der **Anbindung aller Stadtteile** für alle Verkehrsmittel, insb. im **Umweltverbund** | Stärkung eines **vielfältigen Mobilitätsmanagements** (kommunal/betrieblich/schulisch) | Verbesserung der **akteursübergreifenden Kommunikation** und Intensivierung der **partizipativen Verkehrsplanung** | Förderung **emissionsfreier Lieferverkehre** und **City-Logistik** sowie **alternativer Belieferungskonzepte** | Klimaschutz: Kontinuierliche **Reduktion** der $CO_2$-**Emissionen** im Verkehr |

# Bezug Ziele

- **Prüfung der Maßnahmen durch Zielwerte**

| Zielwerte / Indikatoren | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018) | Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018) | Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. | Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten. | Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028. | Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018) | Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019. |
| | | Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (‚Vision Zero') | | | Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt. | Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung). | Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030. |
| | Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung | Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025 | Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen | Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit | Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet. Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat | Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025. | Reduzierung der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021. |

Übersicht

# Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

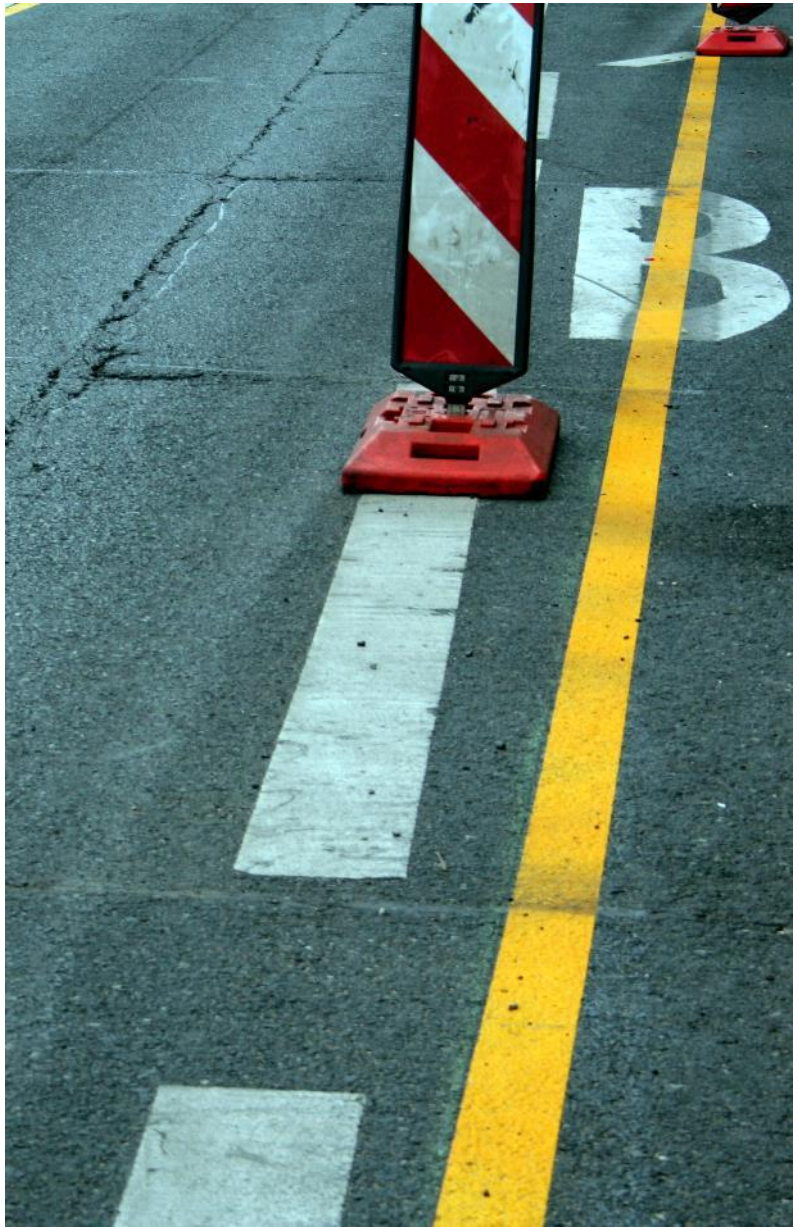
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

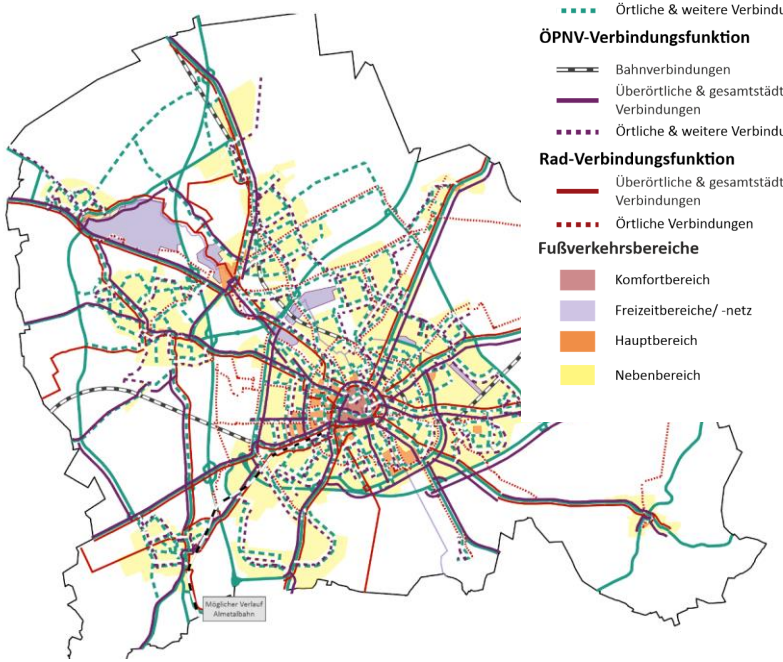
G. Umwelt & Klimaschutz



# Rückblick Grundsätze

## Fokus in den Grundsätzen

- Netz
- Knotenpunkte
- Infrastruktur




**Kfz-Verbindungsfunktion**
- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

**ÖPNV-Verbindungsfunktion**
- Bahnverbindungen
- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

**Rad-Verbindungsfunktion**
- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche Verbindungen

**Fußverkehrsbereiche**
- Komfortbereich
- Freizeitbereiche/ -netz
- Hauptbereich
- Nebenbereich

| Netztyp | Ansprüche Fußverkehr | Ansprüche Radverkehr | Ansprüche ÖPNV | Ansprüche Kfz-Verkehr |
|---|---|---|---|---|
| **Überörtliche Verbindungen** (Fußverkehr: Komfortbereich) | • mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf<br>• Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.) | • mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf | • Vorrang an LSA-Knotenpunkten<br>• Mind. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispuriger Straße) | • mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf<br>• Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten |
| **Gesamtstädt. Verbindungen** (Fußverkehr: Freizeitbereich) | • Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.)<br>• Gehwegbreite von min. 3 Metern, barrierefreie Gestaltung | • Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden | • In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten<br>• Möglichst Busspuren an Knotenpunkten | • In der Regel kurze Wartezeiten |
| **Innerörtliche Verbindungen** (Fußverkehr: Hauptbereich) | • Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 40 Sek.)<br>• Gehwegbreite von min. 2,5 Metern, barrierefreie Gestaltung | • Kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeitsniveau und Kfz-Verkehrsaufkommen auch im Mischverkehr | • In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten<br>• Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten | • Längere Wartezeiten zu Gunsten des Umweltverbunds möglich |
| **Weitere Verbindungen** (Fußverkehr: Nebenbereich) | • In der Regel barrierefreie Gestaltung<br>• Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 55 Sek.) | • Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr<br>• Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich | • Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse | • generell kein besonderer Vorrang |

### Prämissen der Knotenpunktgestaltung

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

### Hinweise zum Umgang mit Zielkonflikten

- Ergeben sich insbes. aus Anforderungen der Verkehrsarten, bspw. ausreichende Querungszeiten für Senioren und Beschleunigung des Busverkehrs
- Abwägung der Zielkonflikte vor dem Hintergrund des räumlichen Umfelds und der Bedeutung der Verkehrsarten auf dem jeweiligen Netzabschnitt
- Bei Baustellen ist die sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umleitungen sind bei Baumaßnahmen auf Strecken des Radverkehrsnetzes erforderlich und müssen ausreichend beschildert werden.

# Maßnahmen

## ★ Integrierte Straßenraumgestaltung

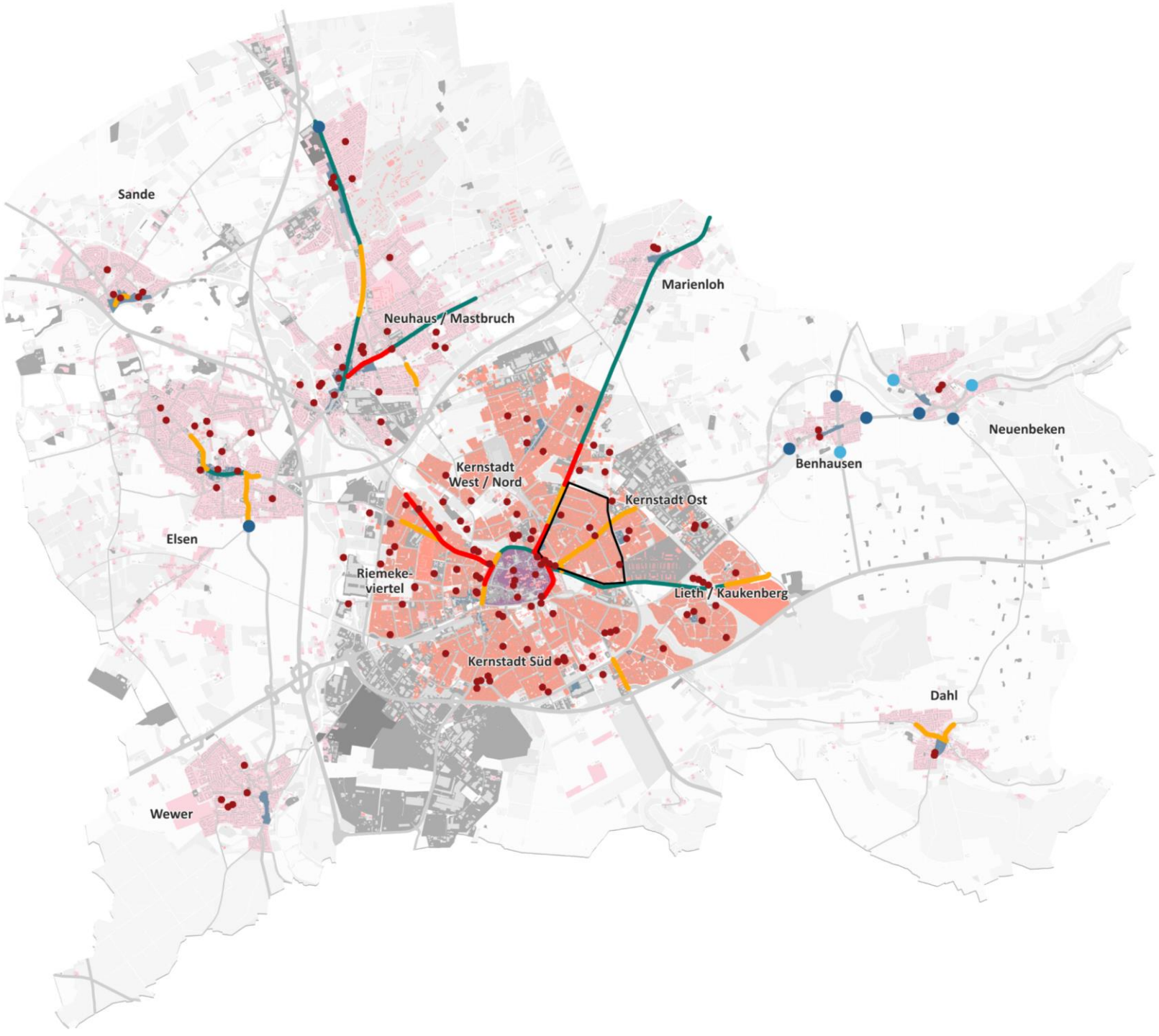
- Aufwertung / Neugestaltung von Hauptverkehrsstraßen
  - Abbau von Konflikten auf Basis der Straßenraumverträglichkeitsanalyse
  - Sukzessive Umgestaltung zur Umsetzung der Perspektivnetze

- Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren
  - Maßnahmenkoffer zur Aufwertung von Wohnstraßen und Vermeidung von Durchgangsverkehren;
  - Einbeziehung der Quartiersarbeit vor Ort; städtische Bereitstellung gewisser personeller und finanzieller Ressourcen für Beratungen und Maßnahmen
    - Modellquartiere der Nahmobilität (Maßnahmenkoffer mit typischen Werkzeugen, die unter Beteiligung der örtlichen Bevölkerung ausgewählt und verortet werden)

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

*Maßnahmenüberblick E1.1 - E1.5*




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

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

Arbeitsstand! Weitere Empfehlungen zur Umgestaltung können sich insbesondere aus der Detailbetrachtung der Integrierten Netzkarte, den Maßnahmen zu Bus- und Radverkehr ergeben.

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

- Prüfung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

**E 1.3: Aufwertung von sensiblen Bereichen**

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

**E 1.4: Gestaltung von Ortseingängen**

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

**E 1.5: Einrichtung von Sitz- und Spielrouten**

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

Planersocietät

# Maßnahmen

## ★ Gestaltung von integrierten Knotenpunkten

- Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen
  (Bedarfe ergeben sich aus Detailbetrachtung der Zielnetze/integrierten Netzkarte)
- Sicherere Knotenpunkte
  (Programm zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, barrierefreier Umbau, Gewährleistung von Sichtbeziehungen, Prüfung modaler Filter)

# Maßnahmen

## Integrierte Netzkarte

**Kfz-Verbindungsfunktion**

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

**ÖPNV-Verbindungsfunktion**

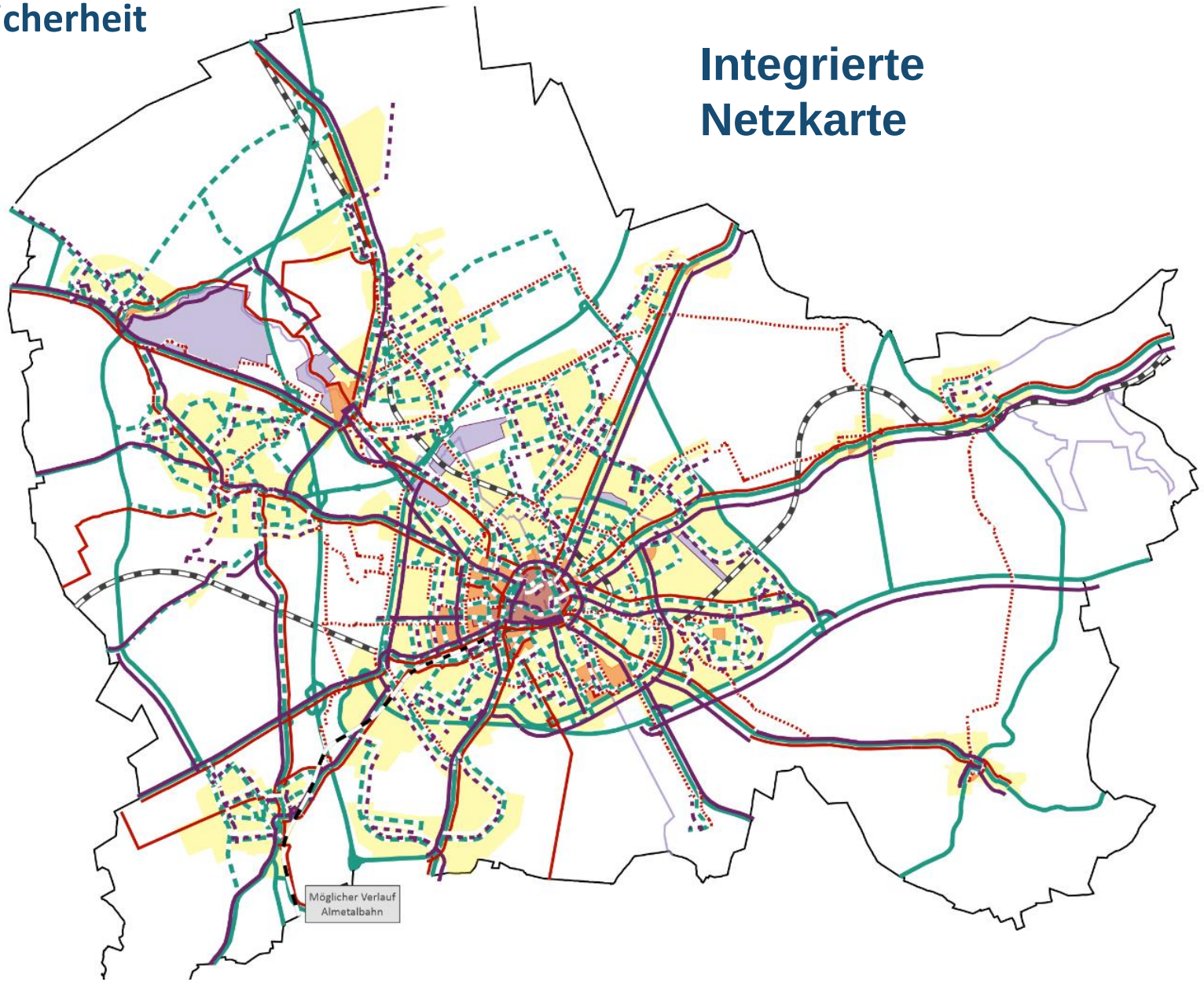
- Bahnverbindungen
- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

**Rad-Verbindungsfunktion**

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche Verbindungen

**Fußverkehrsbereiche**

- Komfortbereich
- Freizeitbereiche/ -netz
- Hauptbereich
- Nebenbereich



# Prioritäre Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 1**
  - Gestaltung integrierter Knotenpunkte (Bereich Friedrichstraße/ZOH)

- **Umsetzungsstufe 2**
  - Integrierte Straßenraumgestaltung

# Bezug Ziele

- **Beitrag der Maßnahmen zum Zielkonzept**

| Oberziele | Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen | Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen | Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern | Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern | Chancen der Digitalisierung nutzen | Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben | Energiewende im Verkehr fördern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Unterziele | **Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr** zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität | Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** und **Flächengerechtigkeit** in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen | Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als **Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort** | Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten** | **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement | Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des **Kfz-Verkehrs** | Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **alternative Antriebsformen** |
| | **Stärkung und Förderung des Radverkehrs** in allen Teilbereichen | Erhöhung der **Verkehrssicherheit**: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden | Sicherstellung und Optimierung der **Erreichbarkeit** auf bedeutenden **Pendlerrelationen**, insb. im ÖPNV | Ausbau der regionalen und städtischen **Mobilitätsschnittstellen** zur Förderung einer **nahtlosen Mobilität** | Bereitstellung von **Open Data** in den Bereichen Mobilität und Verkehr | Optimierung und Steuerung des **ruhenden Verkehrs** und Weiterentwicklung der **Parkraumbewirtschaftung** | Umweltschutz: **Minimierung** verkehrsbedingter **Umweltbelastungen** |
| | **Weiterentwicklung des ÖPNV** zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn | Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insb. in der **Nahmobilität** und im **ÖPNV** | Sicherstellung und Ausbau der **Anbindung aller Stadtteile** für alle Verkehrsmittel, insb. im **Umweltverbund** | Stärkung eines **vielfältigen Mobilitätsmanagements** (kommunal/betrieblich/schulisch) | Verbesserung der **akteursübergreifenden Kommunikation** und Intensivierung der **partizipativen Verkehrsplanung** | Förderung **emissionsfreier Lieferverkehre** und **City-Logistik** sowie **alternativer Belieferungskonzepte** | Klimaschutz: Kontinuierliche **Reduktion** der $CO_2$-**Emissionen** im Verkehr |

# Bezug Ziele

- **Prüfung der Maßnahmen durch Zielwerte**

| Zielwerte / Indikatoren | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018) | Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018) | Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. | Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten. | Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028. | Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018) | Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019. |
| | | Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (‚Vision Zero') | | | Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt. | Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung). | Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030. |
| | Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung | Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025 | Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen | Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit | Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet. | Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025. | Reduzierung der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021. |
| | | | | | Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat | | |

Übersicht

# Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

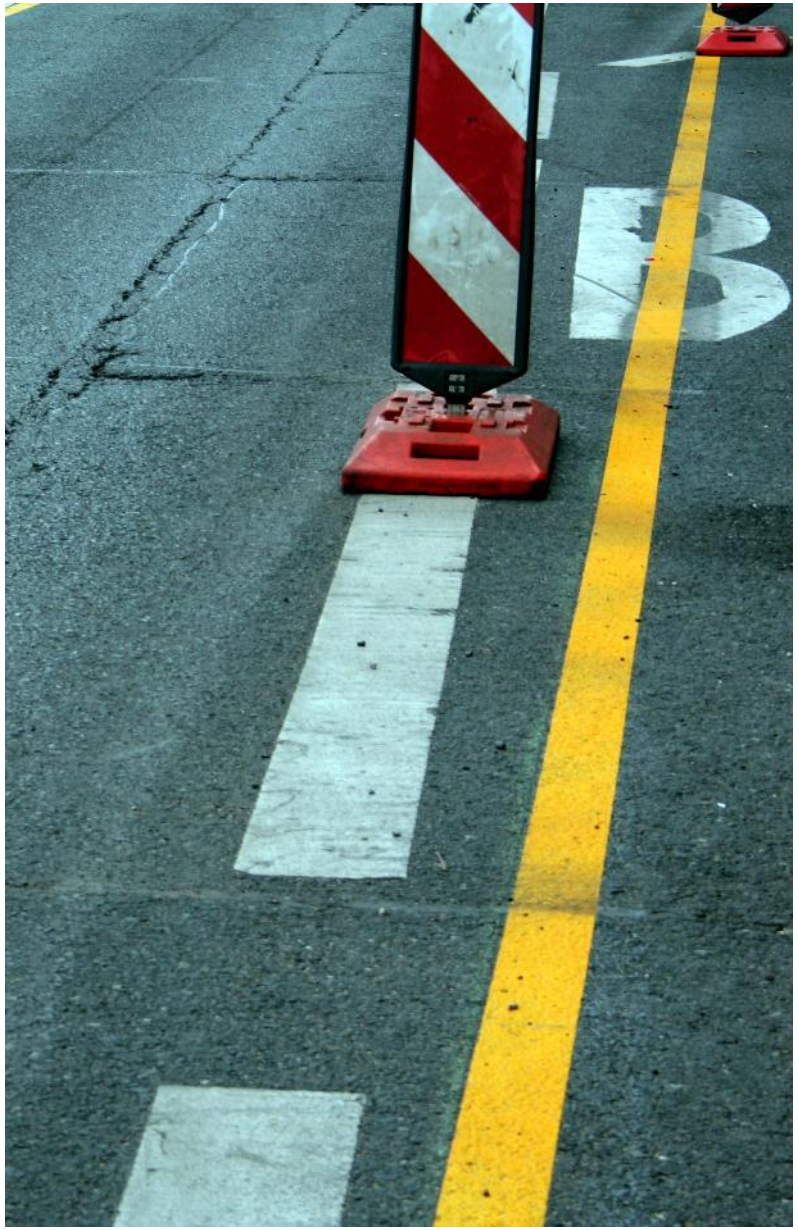
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



# Maßnahmen

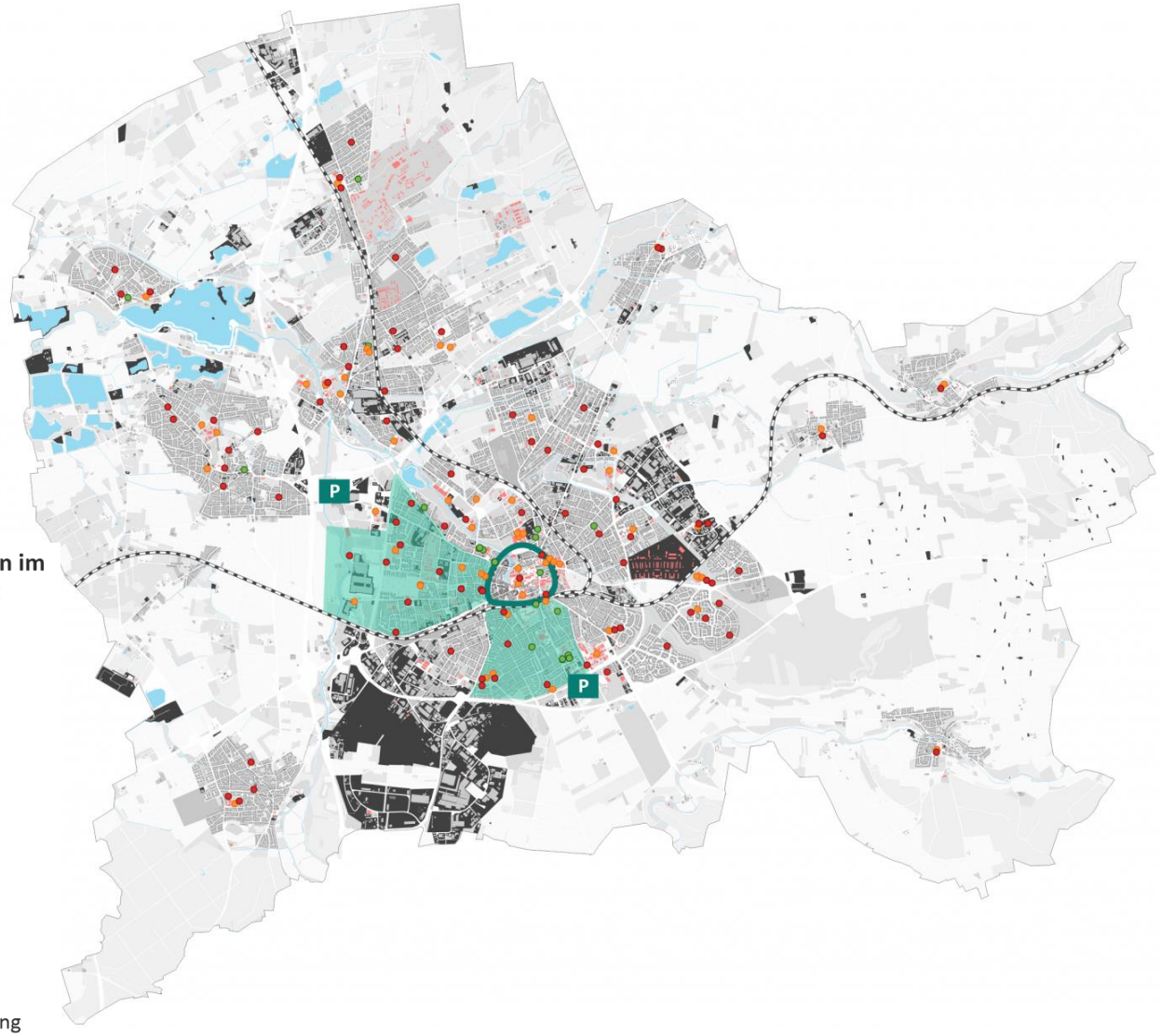
## Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

- Ausbau kommunales Mobilitätsmanagements, Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) in Verwaltung, Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung
- Fortführung IMOK-Begleitgremium

# Maßnahmen

## Zielgruppenspezifische Angebote

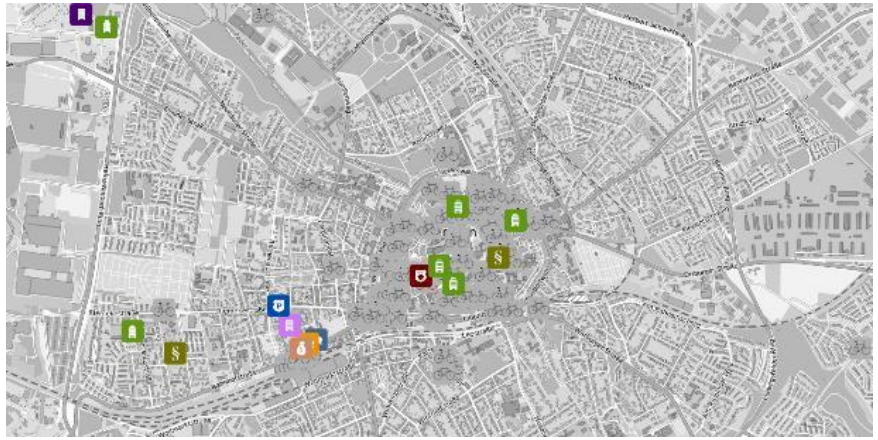
- Unterstützung von Unternehmen beim BMM, Sicherere Schulwege, Erreichbarkeitschecks, Neubürgermarketing, Veranstaltungsverkehre



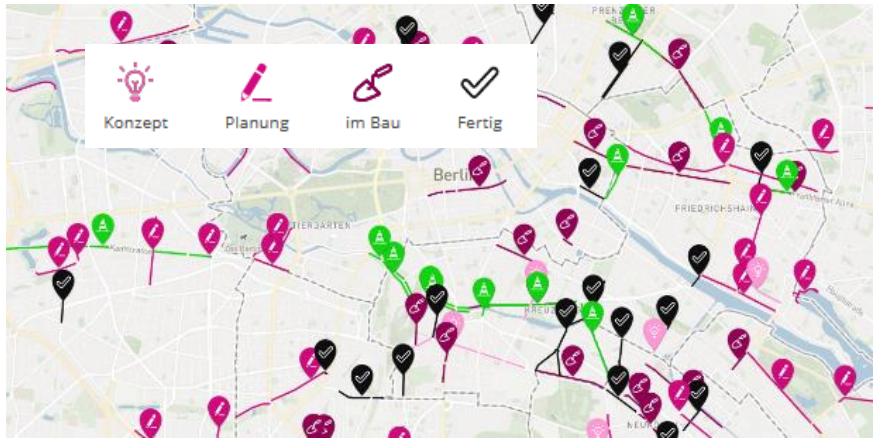
# Maßnahmen

- **Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Paderborn**
  - Weiterentwicklung des Geoportals, Verknüpfung verschiedener Informationen (z.B. barrierefreie Wegeketten, Angebote und Möglichkeiten des Umweltverbunds), Mängelmelder/Abfrage zu Angsträumen

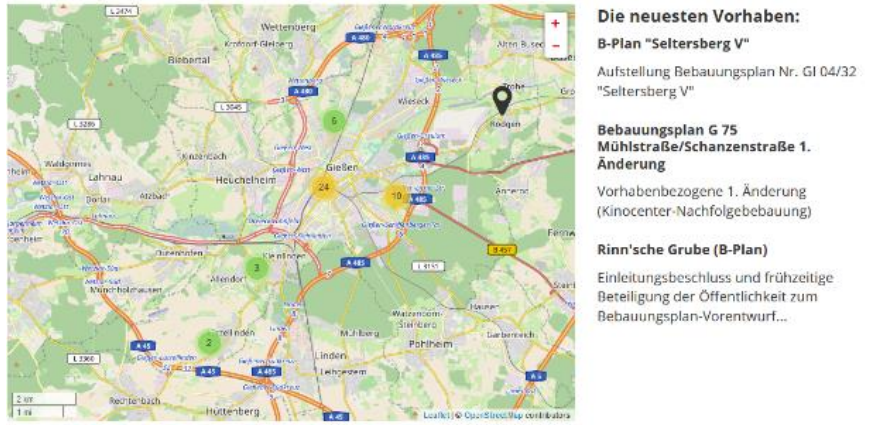
**Geoportal Stadt Paderborn**



**Bsp. Berlin:**
https://fixmyberlin.de/planungen




**Bsp. Gießen:**
https://giessen-direkt.de/giessen/de/home



## F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

# Prioritäre Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 1**
  - Zielgruppenspezifische Angebote (lfd. Prozess Schulwegplanung Innenstadt und Schloß Neuhaus, Start BMM)
- **Umsetzungsstufe 2**
  - Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung
- **Umsetzungsstufe 3**
  - Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Paderborn

# Bezug Ziele

- **Beitrag der Maßnahmen zum Zielkonzept**

| Oberziele | Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen | Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebens-räume schaffen | Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern | Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern | Chancen der Digitalisierung nutzen | Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben | Energiewende im Verkehr fördern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Unterziele | **Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr** zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität | Erhöhung der **Aufenthalts-qualität** und **Flächenge-rechtigkeit** in den Versor-gungszentren, Wohnumfel-dern und Straßenräumen | Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als **Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort** | Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten** | **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement | Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des **Kfz-Verkehrs** | Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **alternative Antriebsformen** |
| | **Stärkung und Förderung des Radverkehrs** in allen Teilbereichen | Erhöhung der **Verkehrs-sicherheit**: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden | Sicherstellung und Optimie-rung der **Erreichbarkeit** auf bedeutenden **Pendler-relationen**, insb. im ÖPNV | Ausbau der regionalen und städtischen **Mobilität-schnittstellen** zur Förderung einer **nahtlosen Mobilität** | Bereitstellung von **Open Data** in den Bereichen Mobilität und Verkehr | Optimierung und Steuerung des **ruhenden Verkehrs** und Weiterentwicklung der **Parkraumbewirtschaftung** | Umweltschutz: **Minimierung** verkehrsbedingter **Umweltbelastungen** |
| | **Weiterentwicklung des ÖPNV** zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn | Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insb. in der **Nahmobilität** und im **ÖPNV** | Sicherstellung und Ausbau der **Anbindung aller Stadt-teile** für alle Verkehrsmittel, insb. im **Umweltverbund** | Stärkung eines **vielfältigen Mobilitätsmanagements** (kommunal/betrieblich/ schulisch) | Verbesserung der **akteursübergreifenden Kommunikation** und Inten-sivierung der **partizipativen Verkehrsplanung** | Förderung **emissionsfreier Lieferverkehre** und **City-Logistik** sowie **alternativer Belieferungskonzepte** | Klimaschutz: Kontinuierliche **Reduktion** der $CO_2$-**Emissionen** im Verkehr |

# Bezug Ziele

- **Prüfung der Maßnahmen durch Zielwerte**

| Zielwerte / Indikatoren | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018) | Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018) | Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. | Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten. | Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028. | Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018) | Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019. |
| | Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (‚Vision Zero') | | | Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt. | Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung). | Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030. |
| Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung | Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025 | Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen | Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit | Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet. | Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025. | Reduzierung der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021. |
| | | | | Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat | | |

Übersicht

# Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

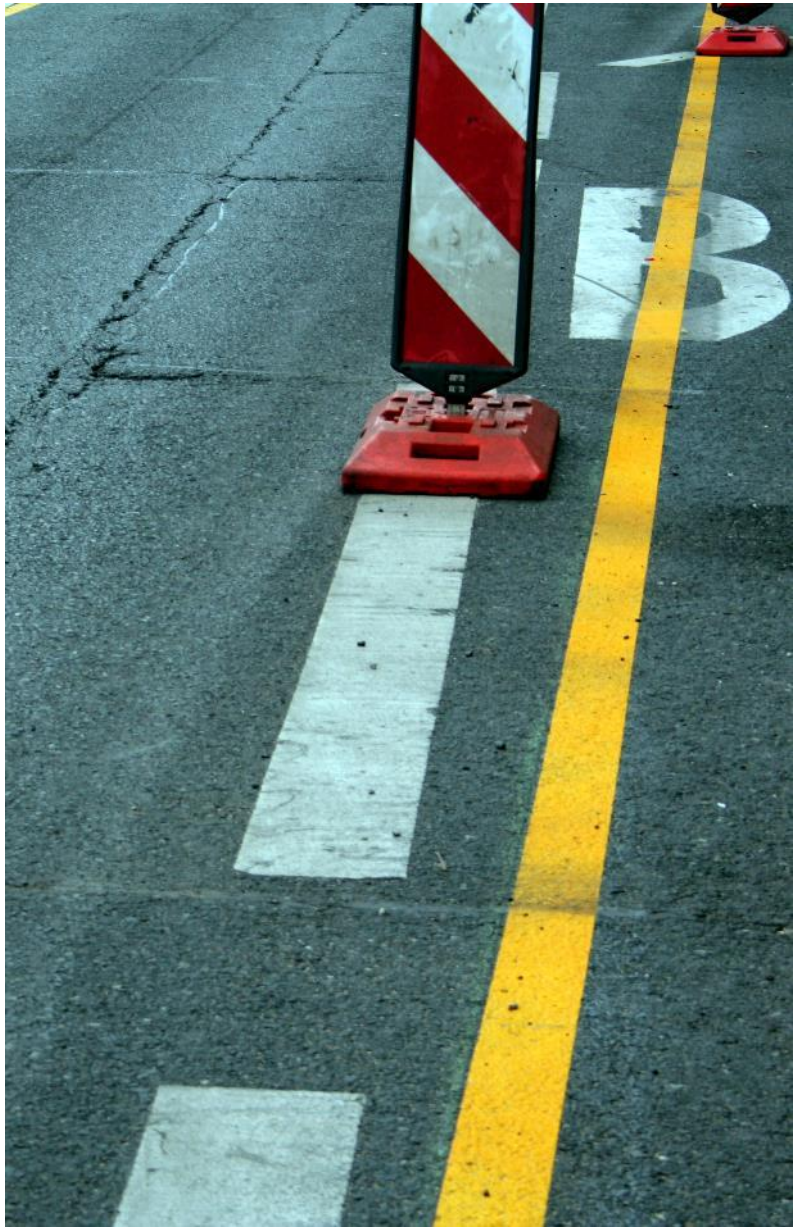
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



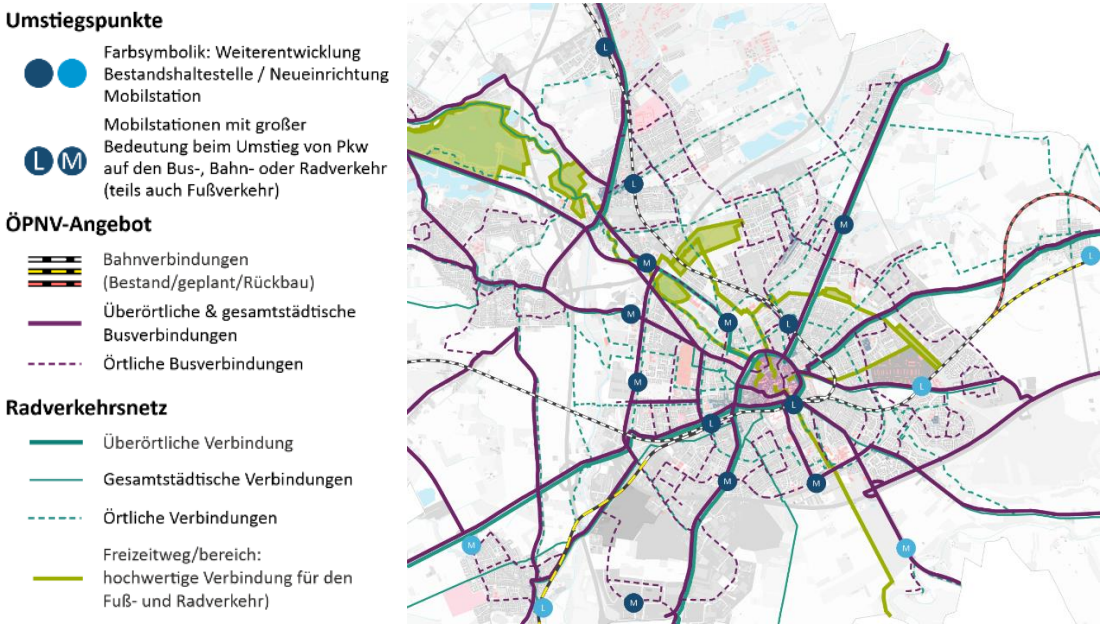
## G. Umwelt & Klimaschutz

# Rückblick Grundsätze

## Fokus in den Grundsätzen

- Ladeinfrastruktur
- Straßenraumbegrünung
- Verkehrliche Entlastung der Kernstadt

## Mobil in der Innenstadt




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

## Perspektive Innerer Ring

Planersocietät

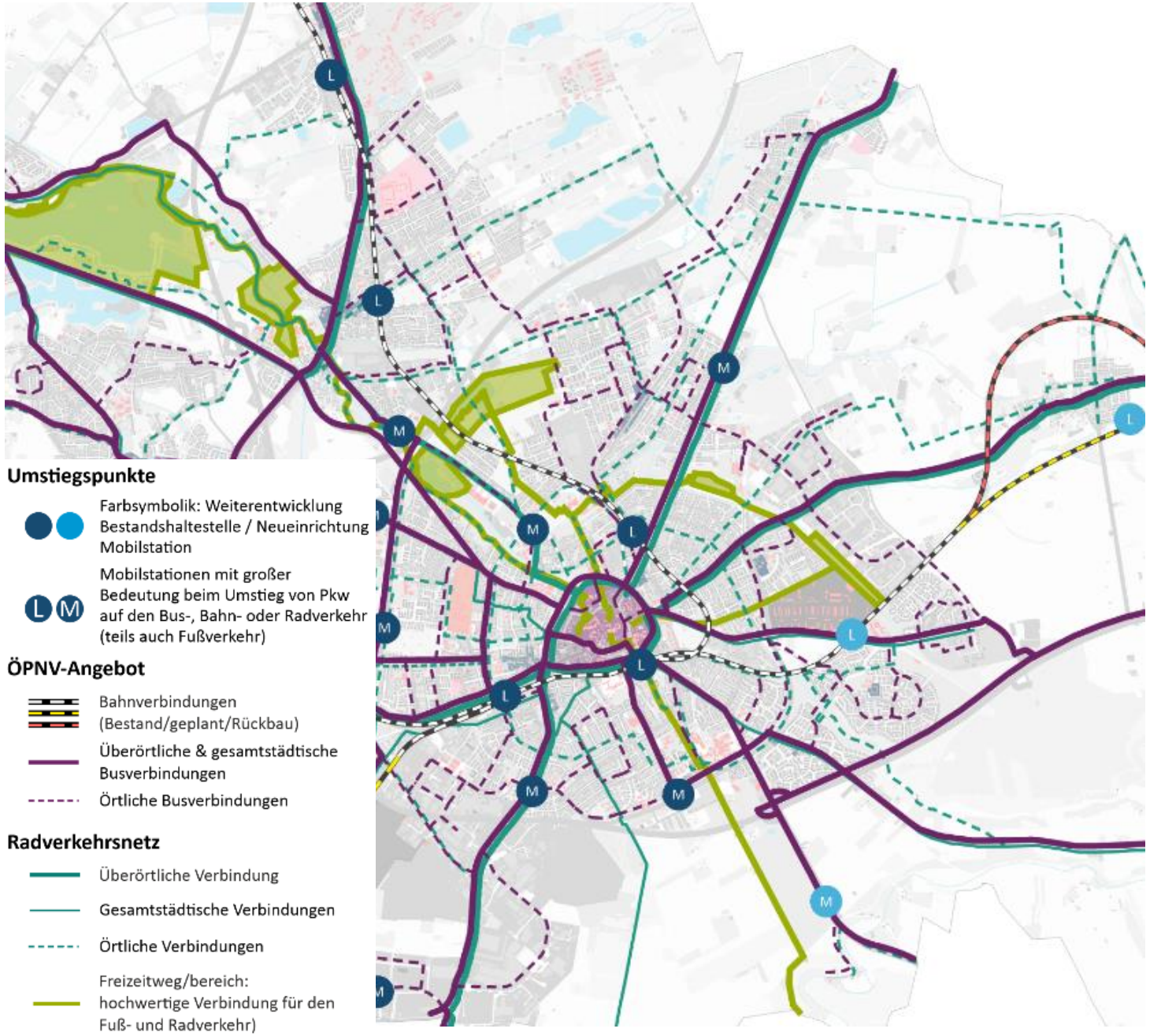
# Maßnahmen

- **Ausbau der Ladeinfrastruktur**
  - Umsetzung und Fortschreibung E-Ladeinfrastrukturkonzept 2019
    (kontinuierliche Beobachtung der Auslastung von Ladesäulen, Entwicklung Preis- und Geschäftsmodelle, ggf. Aktualisierung der Simulation)
  - Aufbau Leitstelle Elektromobilität
    (Zentraler Anlaufpunkt, Beratung zu Lademöglichkeiten, Konzentration von öfftl. Ladeinfrastruktur)

# Maßnahmen

## ★ Verkehrliche Entlastung der Kernstadt

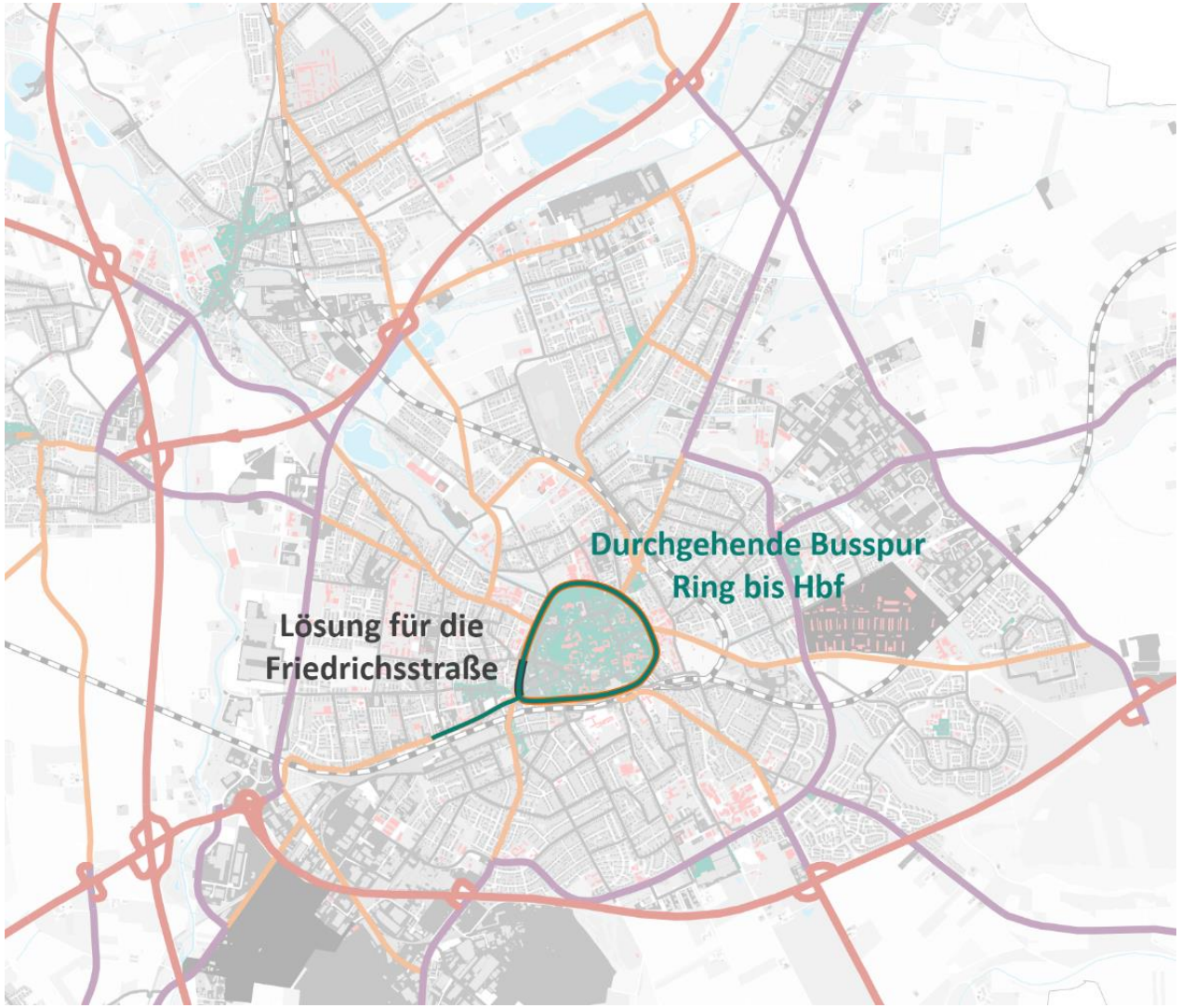
- Zuwegung für den Umweltverbund verbessern
- Aufwertung der Innenstadt (Umwandlung von Kfz-Flächen, Gestaltung von Aufenthaltsflächen u. Begrünung)
- Perspektivisch Umgestaltung des Verkehrs am inneren Ring



# Maßnahmen

## Verkehrliche Entlastung der Kernstadt

- Zuwegung für den Umweltverbund verbessern
- Aufwertung der Innenstadt (Umwandlung von Kfz-Flächen, Gestaltung von Aufenthaltsflächen u. Begrünung)
- Perspektivisch Umgestaltung des Verkehrs am inneren Ring



# Prioritäre Maßnahmen

- **Umsetzungsstufe 1**
  - Ausbau der Ladeinfrastruktur

- **Umsetzungsstufe 2**
  - Verkehrliche Entlastung der Kernstadt; baut auf folgenden Maßnahmen auf:

    A Qualifizierung Fußverkehrsbereiche
    B Aufwertung von Radverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtteilen
    B Einrichtung von Fahrradstraßen und Fahrradzonen
    B Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes
    C Qualitätsoffensive im Busverkehr
    C Beschleunigung des Busverkehrs
    C Aufbau eines Systems von Mobilstationen
    D Verbesserung der Verkehrslenkung
    D Parkraumstrategie in der Kernstadt

# Bezug Ziele

- **Beitrag der Maßnahmen zum Zielkonzept**

| Oberziele | Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen | Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen | Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern | Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern | Chancen der Digitalisierung nutzen | Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben | Energiewende im Verkehr fördern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Unterziele | **Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr** zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität | Erhöhung der **Aufenthaltsqualität** und **Flächengerechtigkeit** in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen | Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als **Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort** | Förderung der **Inter- und Multimodalität** sowie von **Sharing-Konzepten** | **Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur** durch Informations- und Verkehrsmanagement | Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des **Kfz-Verkehrs** | Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für **alternative Antriebsformen** |
| | **Stärkung und Förderung des Radverkehrs** in allen Teilbereichen | Erhöhung der **Verkehrssicherheit**: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden | Sicherstellung und Optimierung der **Erreichbarkeit** auf bedeutenden **Pendlerrelationen**, insb. im ÖPNV | Ausbau der regionalen und städtischen **Mobilitätschnittstellen** zur Förderung einer **nahtlosen Mobilität** | Bereitstellung von **Open Data** in den Bereichen Mobilität und Verkehr | Optimierung und Steuerung des **ruhenden Verkehrs** und Weiterentwicklung der **Parkraumbewirtschaftung** | Umweltschutz: **Minimierung** verkehrsbedingter **Umweltbelastungen** |
| | **Weiterentwicklung des ÖPNV** zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn | Verbesserung und Ausbau der **Barrierefreiheit** insb. in der **Nahmobilität** und im **ÖPNV** | Sicherstellung und Ausbau der **Anbindung aller Stadtteile** für alle Verkehrsmittel, insb. im **Umweltverbund** | Stärkung eines **vielfältigen Mobilitätsmanagements** (kommunal/betrieblich/schulisch) | Verbesserung der **akteursübergreifenden Kommunikation** und Intensivierung der **partizipativen Verkehrsplanung** | Förderung **emissionsfreier Lieferverkehre** und **City-Logistik** sowie **alternativer Belieferungskonzepte** | Klimaschutz: Kontinuierliche **Reduktion** der $CO_2$-**Emissionen** im Verkehr |

# Bezug Ziele

- **Prüfung der Maßnahmen durch Zielwerte**

| Zielwerte / Indikatoren | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018) | Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018) | Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität. | Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten. | Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028. | Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018) | Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019. |
| | | Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (‚Vision Zero') | | | Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt. | Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung). | Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030. |
| | Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung | Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025 | Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrtzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen | Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit | Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet. | Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025. | Reduzierung der verkehrsbedingten $CO_2$-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021. |
| | | | | | Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat | | |

# Ausblick

Ausblick

# Evaluationskonzept

## Anlass

- Wie läuft die Umsetzung der Maßnahmen?
- Werden Ziele erreicht?
- Wo ergeben sich Bedarfe zur Nachsteuerung?

## Ansatz

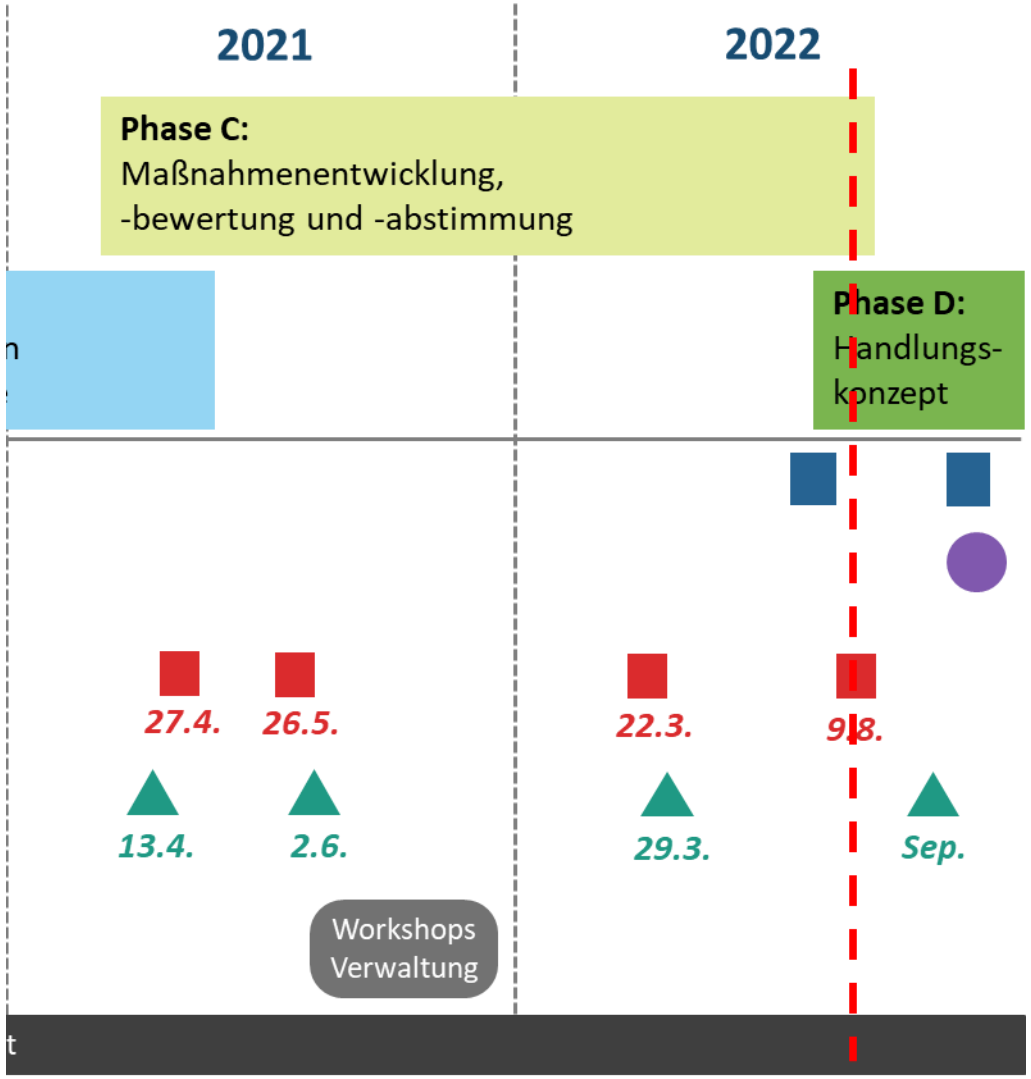
- Umsetzungsanalyse (ja / nein + Stand)
- Zielerreichungsanalyse
- ggf. Detailevaluation einzelner Großprojekte (bspw. Erfahrungen mit Mikrodepots, Umgestaltung Innerer Ring, …)

## Methoden & Bausteine

- Einfache Listen
- Befragungen, Interviews
- Zählungen
- Gutachten
- Berichte, Präsentationen

# Termine

- **Mobilitätstag**
  - 27.08.22
- **Projektbeirat**
  - Mitte September
- **IMOK-Forum zu den Maßnahmen**
  - Ende September



www.planersocietaet.de

IKU_DIE DIALOGGESTALTER

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

**Planersocietät**
Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund
Fon 02 31 / 58 96 96-0
Fax 02 31 / 58 96 96-18
info@planersocietaet.de

**Kontakt**
Dipl.-Ing. Christian Bexen
Fon 0231 / 58 96 96-0
Fax 0231 / 58 96 96-18
bexen@planersocietaet.de