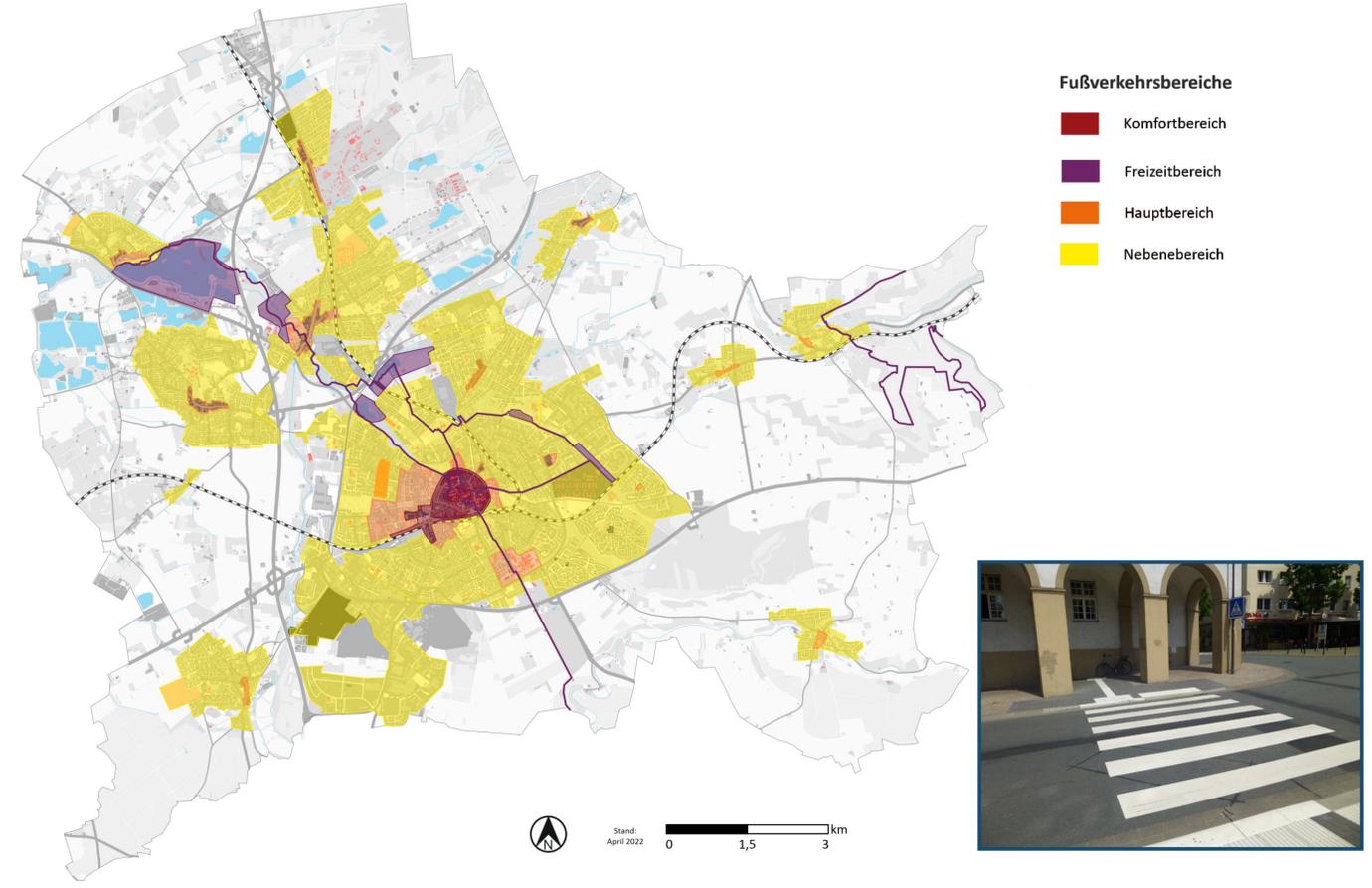




## Fußverkehr & Barrierefreiheit

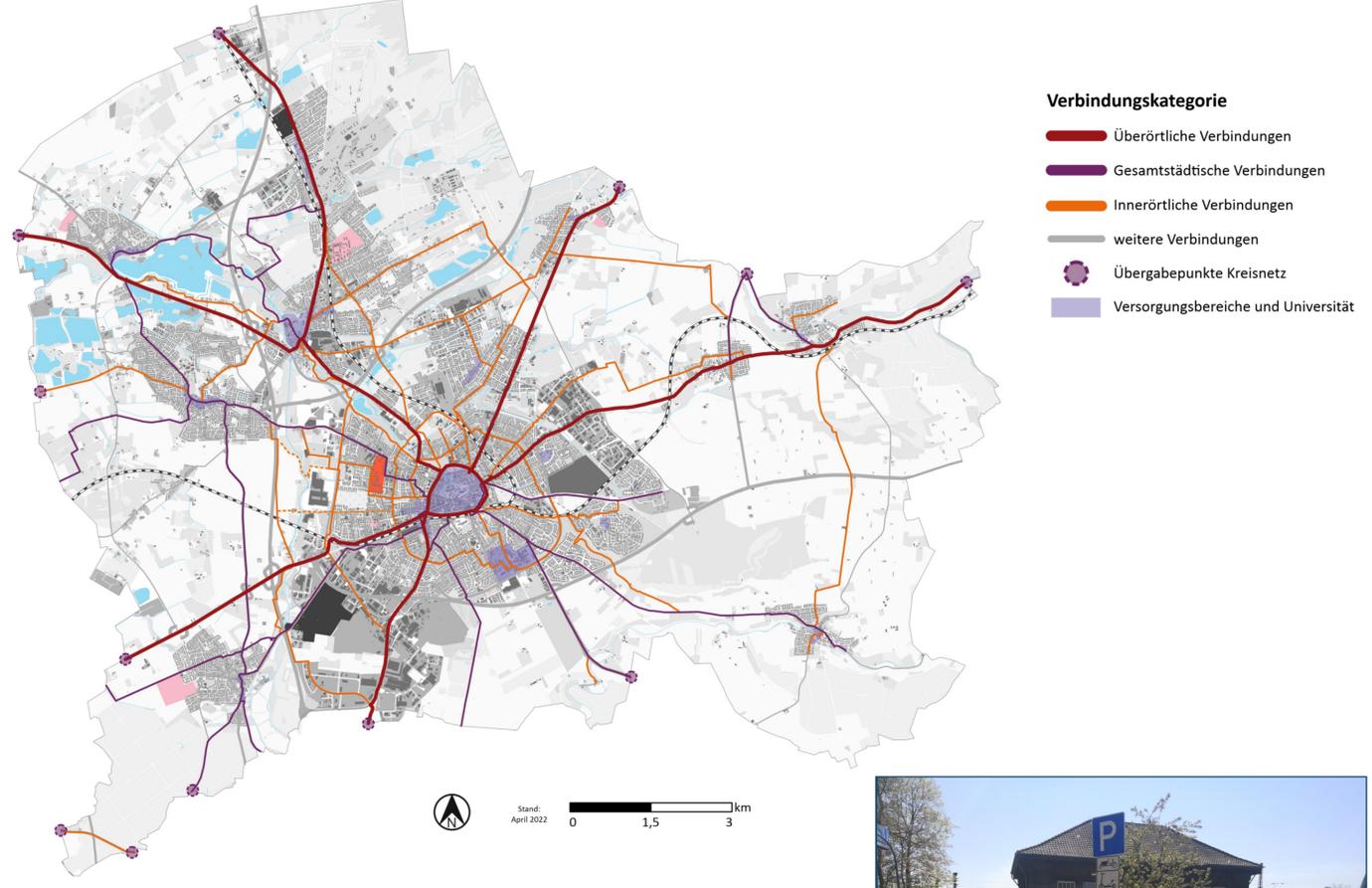


	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Komfortbereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bereiche mit besonderer Versorgungsfunktion bzw. touristischen Attraktionen</li> <li>hohe Passantenfrequenz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: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

- ### weitere Grundsätze
- ★ **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 (Ampeln) zu Gunsten von Fußgänger-Überwegen
  - ★ **Schaffung von AngstFreiräumen**
    - Online-Melder zur Abfrage und Erfassung von 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)

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

## Radverkehr & Mikromobilität



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

- ### Maßnahmen
- ★ **Qualitätsoffensive im Radverkehr**
  - **Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen**
  - **Einrichtung eines Radverleihsystems**
  - **Umgang mit E-Scooter-Verleihangebot**
  - ★ **Nahmobilitätskonzept**





## Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

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

### weitere Grundsätze

- **Prämissen der Knotenpunktgestaltung**
  - Grundsätzlich Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Knotenpunkten und im LSA-Umlauf (Vermeidung von Anforderungssampeln und Senkung der Wartezeit in der Nahmobilität)
  - Barrierefreie Gestaltung: durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen, akustische Signale an LSA-Knoten
  - Direkte Wegführung: Für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen
  - keine freien Rechtsabbieger im innerörtlichen Bereich
- **Hinweise zum Umgang mit Zielkonflikten**
  - Ergeben sich insbesondere 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**
- ★ **Gestaltung von integrierten Knotenpunkten**
- **Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit**
- **Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen**

## Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

### Maßnahmen

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



## Umwelt & Klimaschutz

### ★ Verkehrliche Entlastung der Kernstadt

- Integrierte Maßnahme zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt
- Unterschiedliche Maßnahmenansätze des IMOKs werden vor dem Hintergrund der verkehrlichen Entlastung und Weiterentwicklung der Kernstadt / des Zentrums Paderborn im Zusammenhang gebracht und deren Ineinandergreifen dargestellt. Auf dieser Basis werden Optionen zur Weiterentwicklung des Zentrums dargestellt.

### • 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 (Berechnung Ladebedarf, Lastzeiten etc.)
  - Aufbau Leitstelle Elektromobilität
  - Zentraler Anlaufpunkt für Personen und Unternehmen
  - Beratung zu Wallboxen und Ladesäulen
  - Konzentration von öffentlicher Ladeinfrastruktur

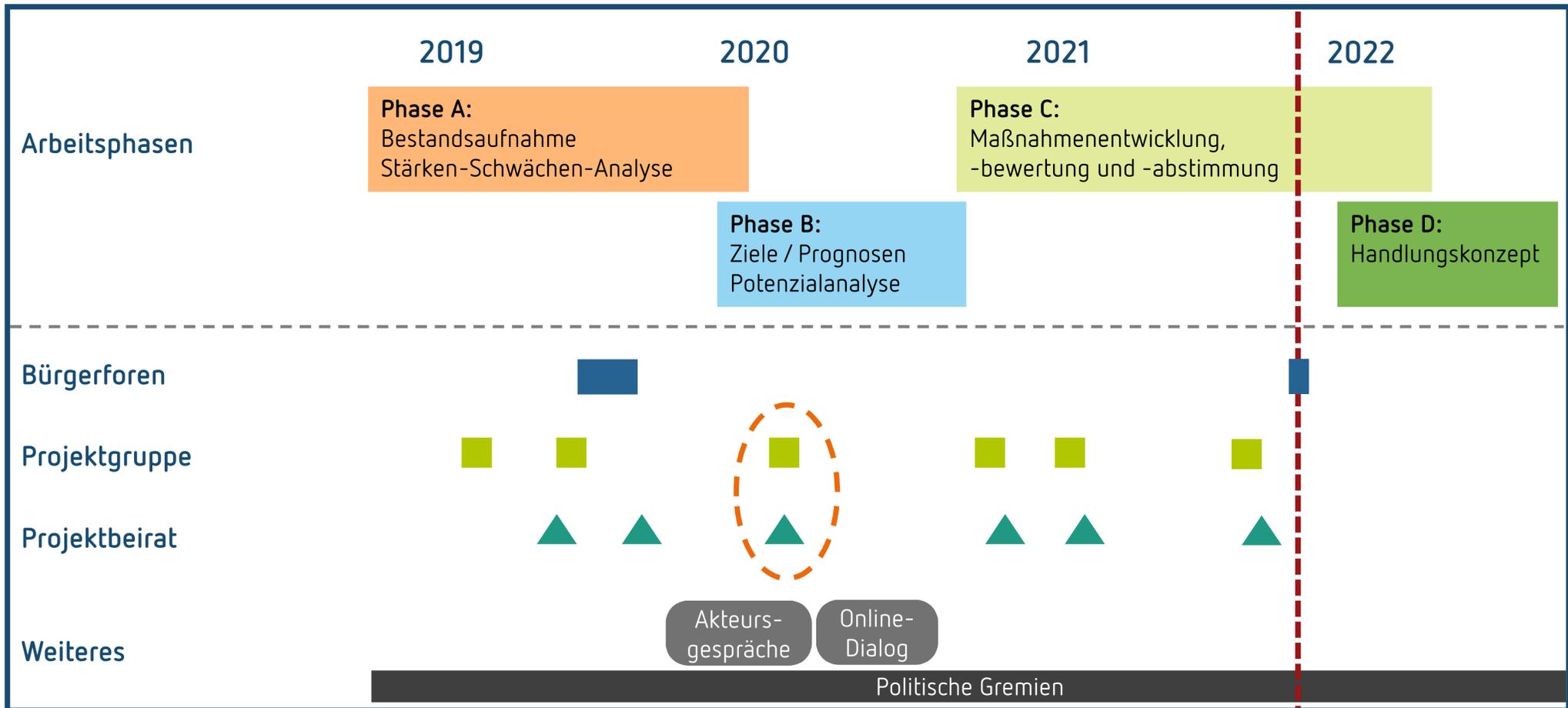
### • Ausweitung der Straßenraumbegrünung

- Dachbegrünung von Haltestellen (bei Neubau)
- Mitdenken von Grün bei Umbauten
- Festlegung von Standards der Straßenraumbegrünung





### Zeitplan



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