

### ★ Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten

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

### • Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie

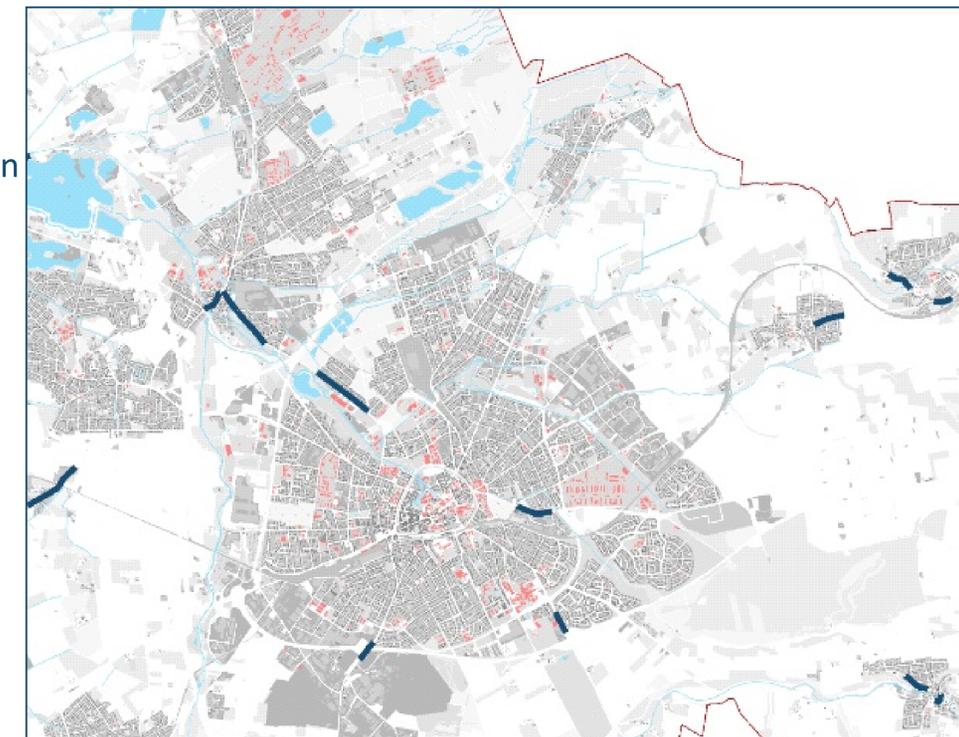
- Personelle und organisatorische Verankerung der Fußverkehrsförderung (Fußverkehrsbeauftragte\*r als zentraler Ansprechpartner\*in, mögliche Themenfelder z.B. Beratung und Unterstützung von Vorhaben, Kommunikation und Marketing)
- Weiterentwicklung des Fußwegeleitsystems; Ausweitung über die Altstadt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

### ★ 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



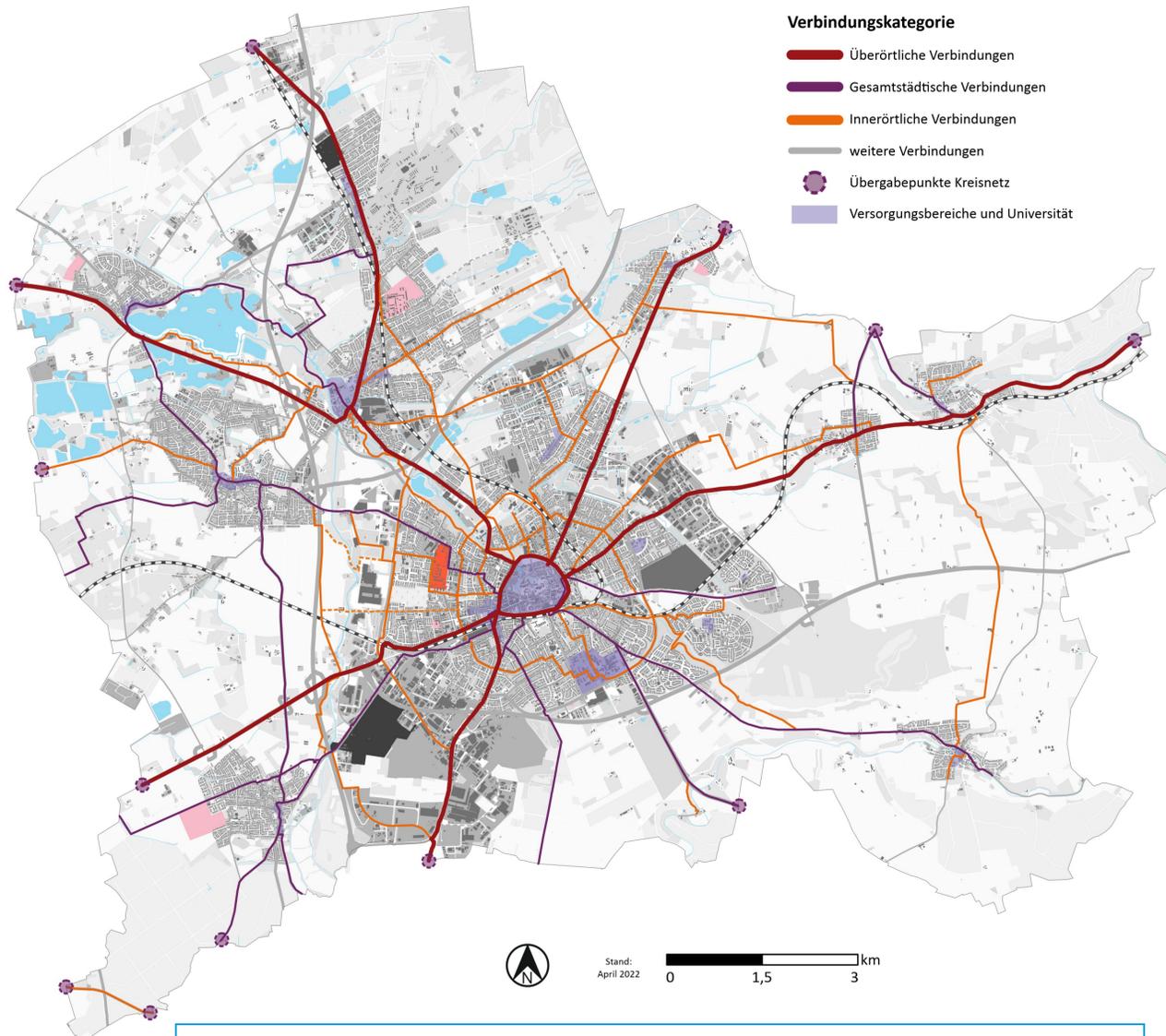
Straßenabschnitte mit als „unzureichend“ bewerteter Querungssituation

- #### Prioritäre Maßnahmen
- neue Stelle Fußverkehrsbeauftragte(r)
  - Erarbeitung Nahmobilitätskonzept (bereits beauftragt)
  - Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten (Ifd. Prozess nach Prioritätenliste gemessen an Anzahl querender Fußgänger; Bsp. Elsen: Gesseler Straße)
  - Leitfaden Barrierefreiheit
  - Schaffung von Angstfreiräumen



Beispiel guter barrierefreier Gestaltung

★ = Schlüsselprojekt



### Prioritäre Maßnahmen

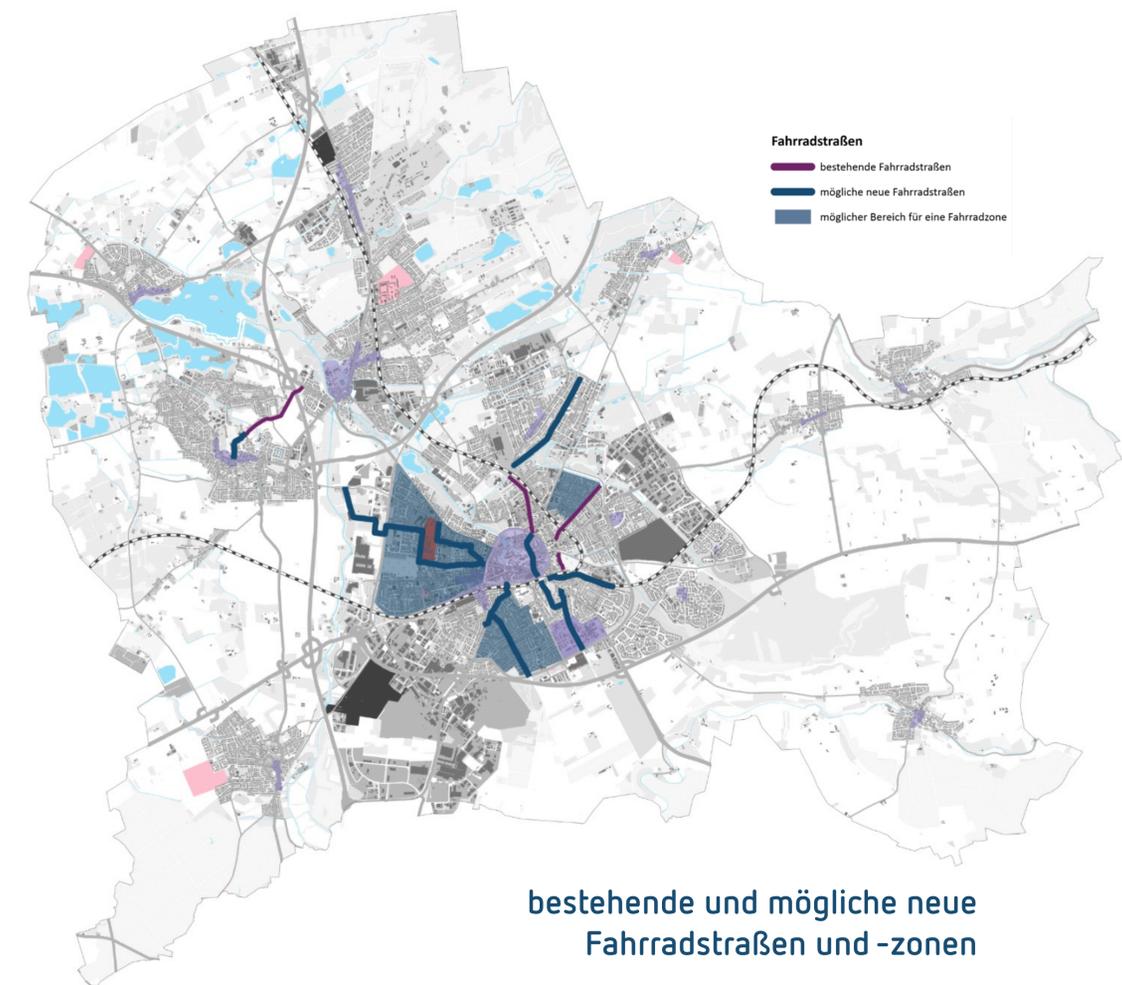
- Aufwertung Fahrradstraßen (Tegelweg, Dörener Weg, Römerstraße)
- Erarbeitung Nahmobilitätskonzept (bereits beauftragt)
- Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes (u.a. auf Basis des Nahmobilitätskonzeptes)
- Festlegung eines Budget zur Umsetzung weiterer Maßnahmen
- Aufwertung Radverbindungen zw. Innenstadt und Stadtteilen (u.a. auf Basis des Nahmobilitätskonzeptes)

### ★ Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz

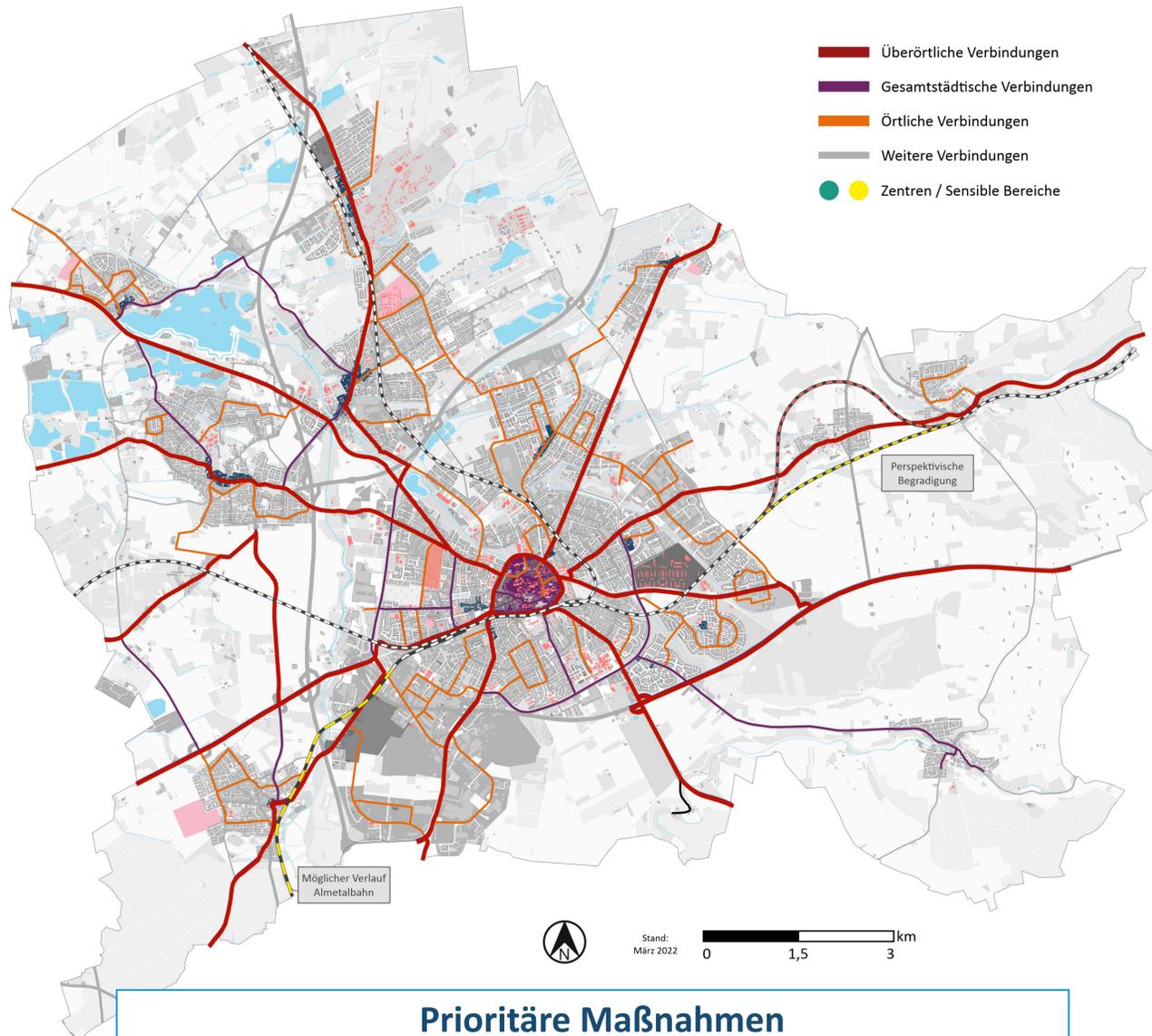
- Finanzielle Verstärkung und personeller Aufbau eines Teams von Radverkehrsbeauftragten
- Aufwertung Radverbindungen zwischen Innenstadt und Stadtteilen sowie ins Umland
- Einrichtung von Fahrradstraßen und -zonen
- Weitere Qualifizierung des Radwegenetzes (z.B. Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr,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

### ★ Beauftragung eines gesamtstädtischen „Nahmobilitätskonzeptes“

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



★ = Schlüsselprojekt



### Prioritäre Maßnahmen

- 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)
- weitere Umsetzung Qualitätsoffensive im ÖPNV
- Ausbau des SPNV-Angebots

### ★ Ausbau des SPNV-Angebots

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

### ★ 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.)

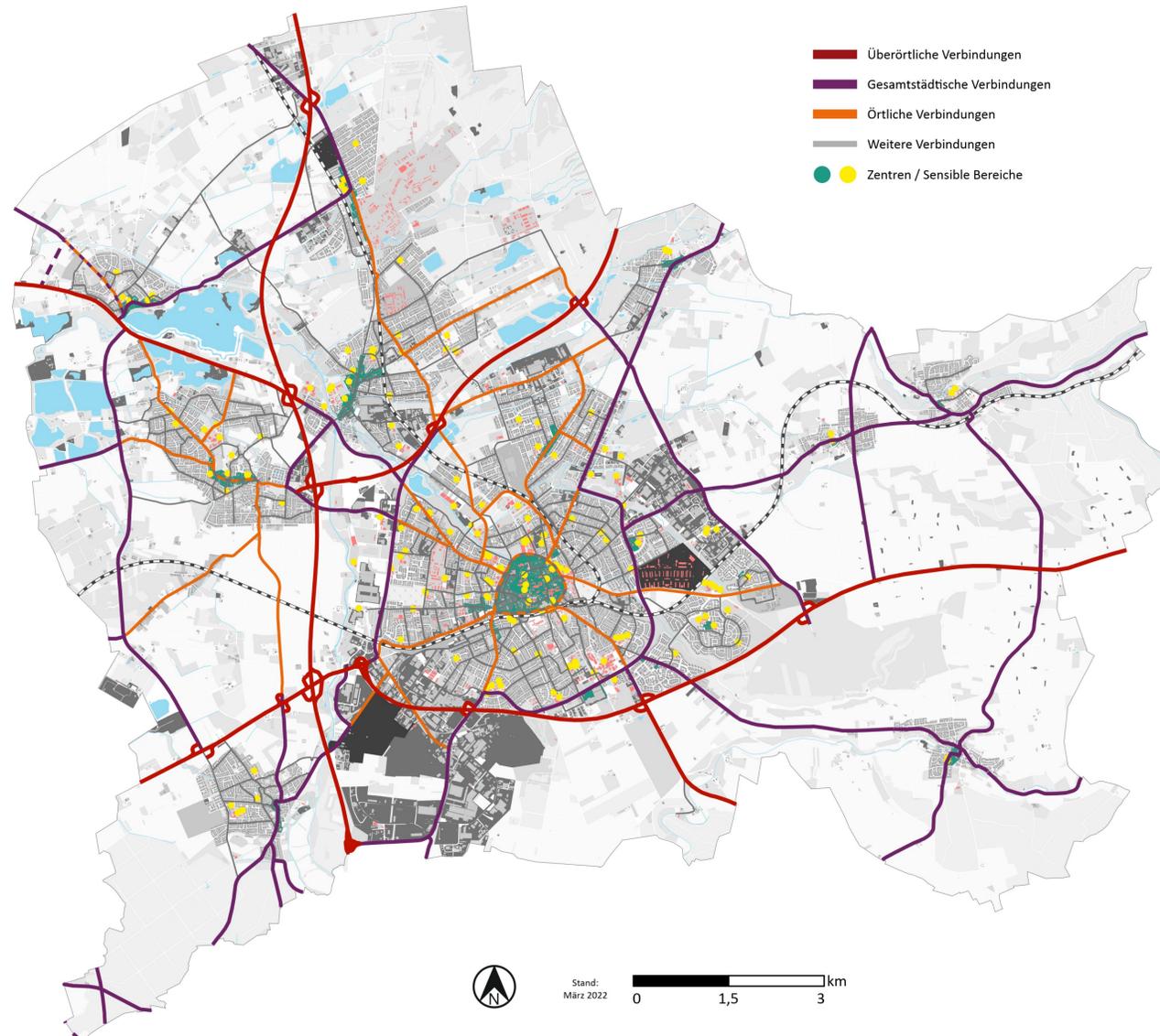
### • Qualifizierung der Haltestellen

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

### • Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts

- Taktverdichtung
- Integration neuer/perspektivischer Haltepunkte
- Vorgehen für die Entwicklung der Haltestellen zu Mobilstationen

★ = Schlüsselprojekt



- Überörtliche Verbindungen
- Gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche Verbindungen
- Weitere Verbindungen
- Zentren / Sensible Bereiche

### Prioritäre Maßnahmen

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

### • 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-Führungsnetzes (Lenkung über möglichst unsensible Bereiche, weitere Straßen für Lkw-Anliegerverkehre)

### ★ 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)

### • 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)

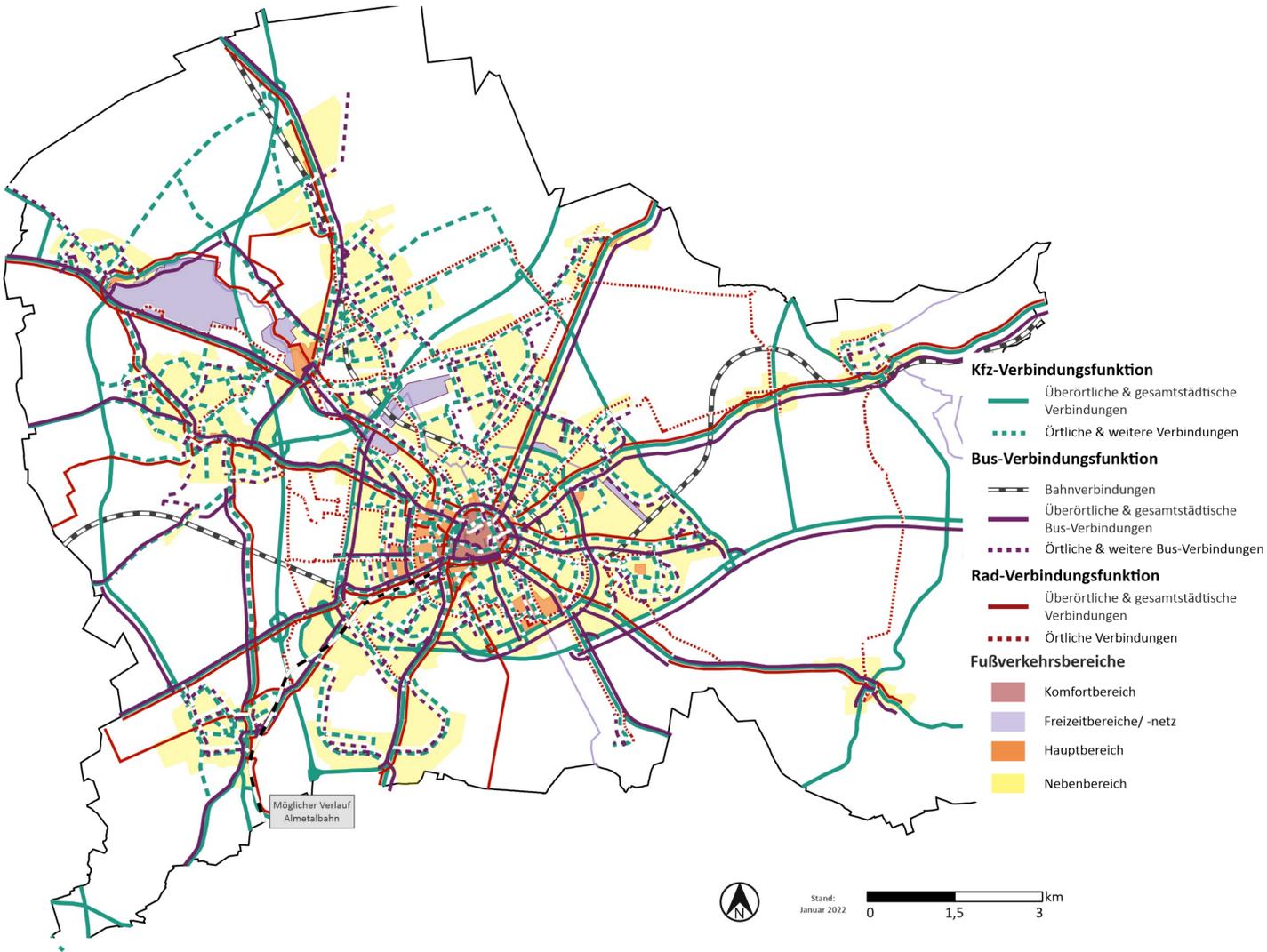
### • Unterstützung von Carsharing in Paderborn

- Festlegung einer Zuständigkeit in der Verwaltung
- Carsharing in Quartieren (Wohnungsunternehmen und Quartiersinitiativen, Unterstützung durch Sonderrechte, Beratung und ggf. finanzielle Unterstützung)
- Integration von Carsharing in Mobilstationen
- Städtische Unternehmen als Ankermieter



★ = Schlüsselprojekt

Verringerung von Verkehren durch Verkehrslenkung



**Prioritäre Maßnahmen**

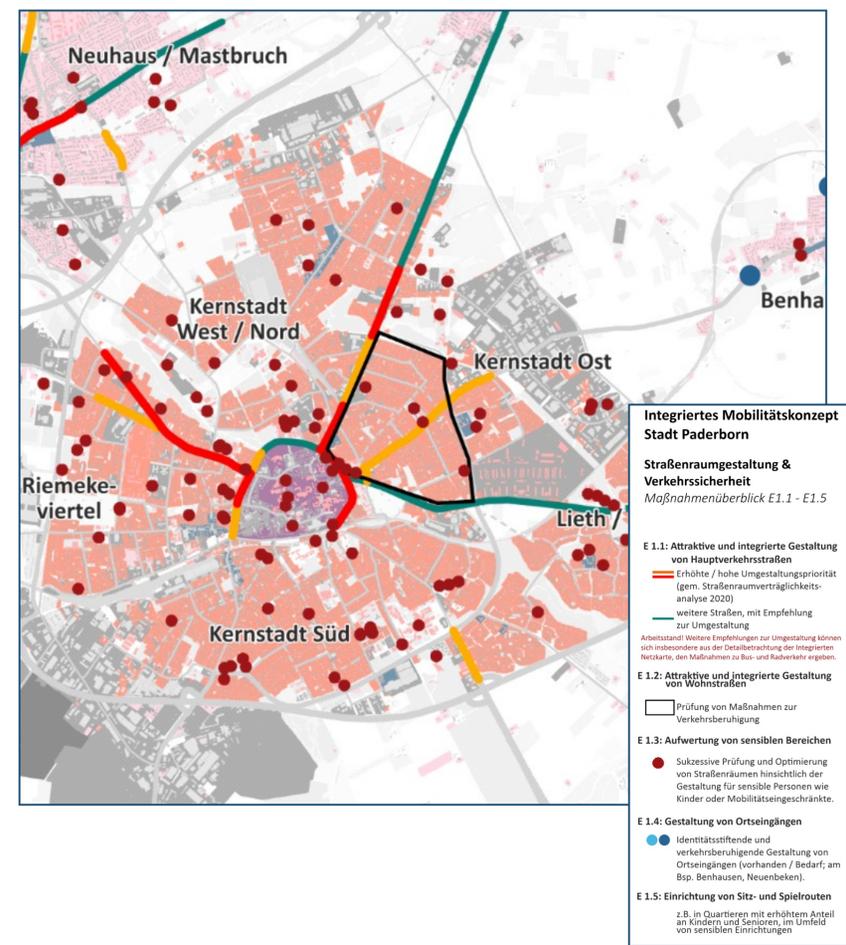
- Gestaltung integrierter Knotenpunkte (Bereich Friedrichstraße/ZOH)
- Integrierte Straßenraumgestaltung

### ★ 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)

### ★ 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)



★ = Schlüsselprojekt



## Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

### ★Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

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

### ★Zielgruppenspezifische Angebote

- Unterstützung von Unternehmen beim betrieblichen Mobilitätsmanagement, Sicherere Schulwege, Erreichbarkeitschecks, Neubürgermarketing, Veranstaltungsverkehre

### • 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



### Prioritäre Maßnahmen

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

## Umwelt & Klimaschutz

### ★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

### • 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)



### Prioritäre Maßnahmen

- 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



### 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 <sub>2</sub> -Emissionen im Verkehr
Zielwerte / Indikatoren	Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	Sharing-Angebote (Car-, Bike-, E-Scooter-Sharing) werden mindestens an übergeordneten Verknüpfungspunkten angeboten: Bis spätestens 2025 in den drei Hauptzentren, bis spätestens 2030 zumindest Car- und Bikesharing in weiteren Zentren sowie Wohn- und Gewerbegebieten.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
	Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)	Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	Wege zur Arbeit: Mindestens jede dritte Fahrt, die bislang mit dem Auto (als Selbstfahrer) stattfindet, erfolgt 2035 mit einem Verkehrsmittel des Umweltverbunds oder im Rahmen einer Mitfahrgelegenheit	Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).	Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.
		Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025			Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferkonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.

### Meilensteine des Integrierten Mobilitätskonzepts

