



Paderborn

# Integriertes Mobilitätskonzept

## Bestandsanalyse – Teil C

---

## Impressum



**Planersocietät**

Mobilität. Stadt. Dialog.

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner

Stadt- und Verkehrsplaner

Gutenbergstraße 34

44139 Dortmund

[www.planersocietaet.de](http://www.planersocietaet.de)

Dipl.-Ing. Christian Bexen (Projektleitung)

Manuel Weiß, M. Sc.

Johannes Helmer, B. Sc.

## Bildnachweis

Titelseite: Planersocietät

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichts werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

## Bestandsanalyse

---

- Teil A – Grundlagen und Auswertungen
- Teil B – Analysetexte
- **Teil C – Kartenband**

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Gesamtstadt

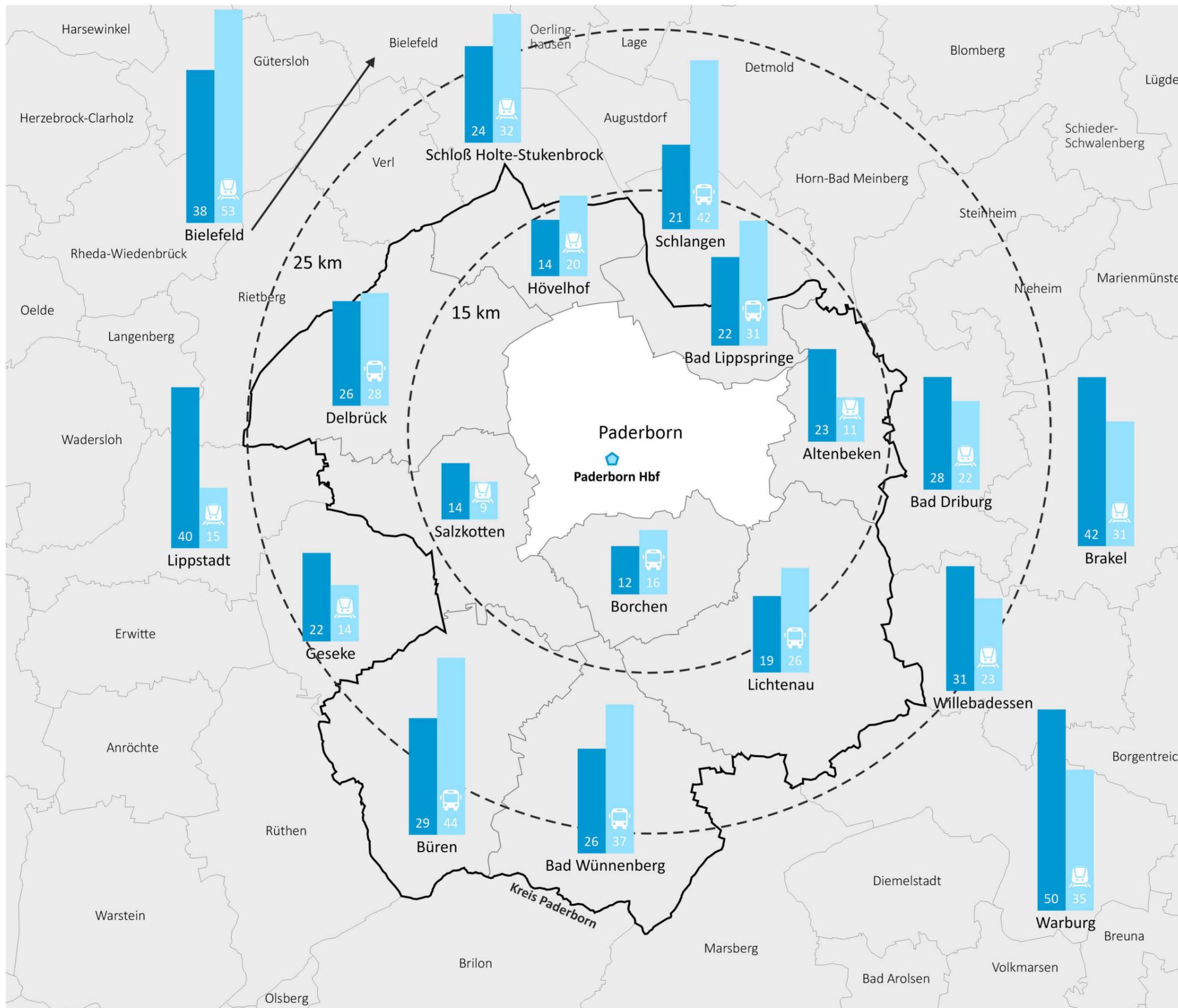
### 1.1 Erreichbarkeit Zentrum (Paderborn Hbf)

#### Fahrtzeiten (in Minuten)

-  Pkw
-  ÖPNV - Bus
-  ÖPNV - Bahn

15 km Luftlinienradius

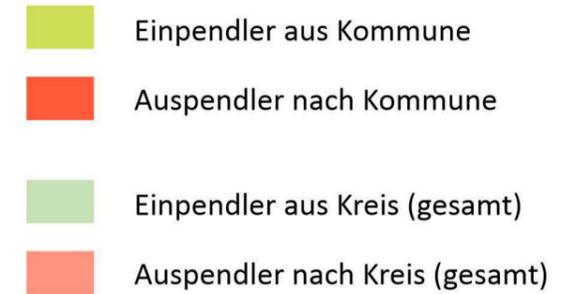
Datengrundlage:  
Google Maps,  
Elektronische Fahrplanauskunft



# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.2 Pendleraufkommen (30.06.2017)  
für ausgewählte Kommunen  
(ab 400 Ein-/Auspendler)

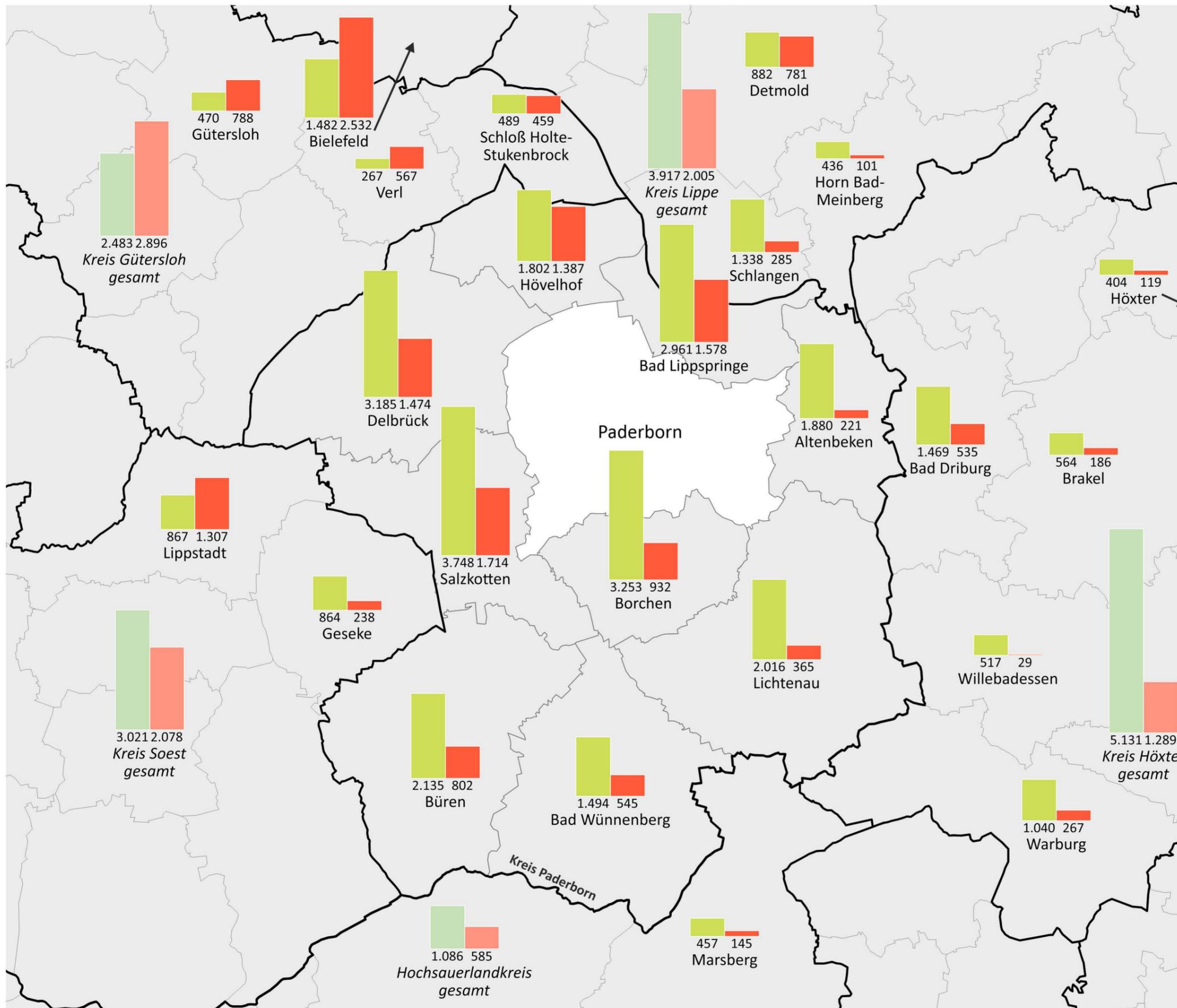
## Berufspendleraufkommen



## Kreis Paderborn

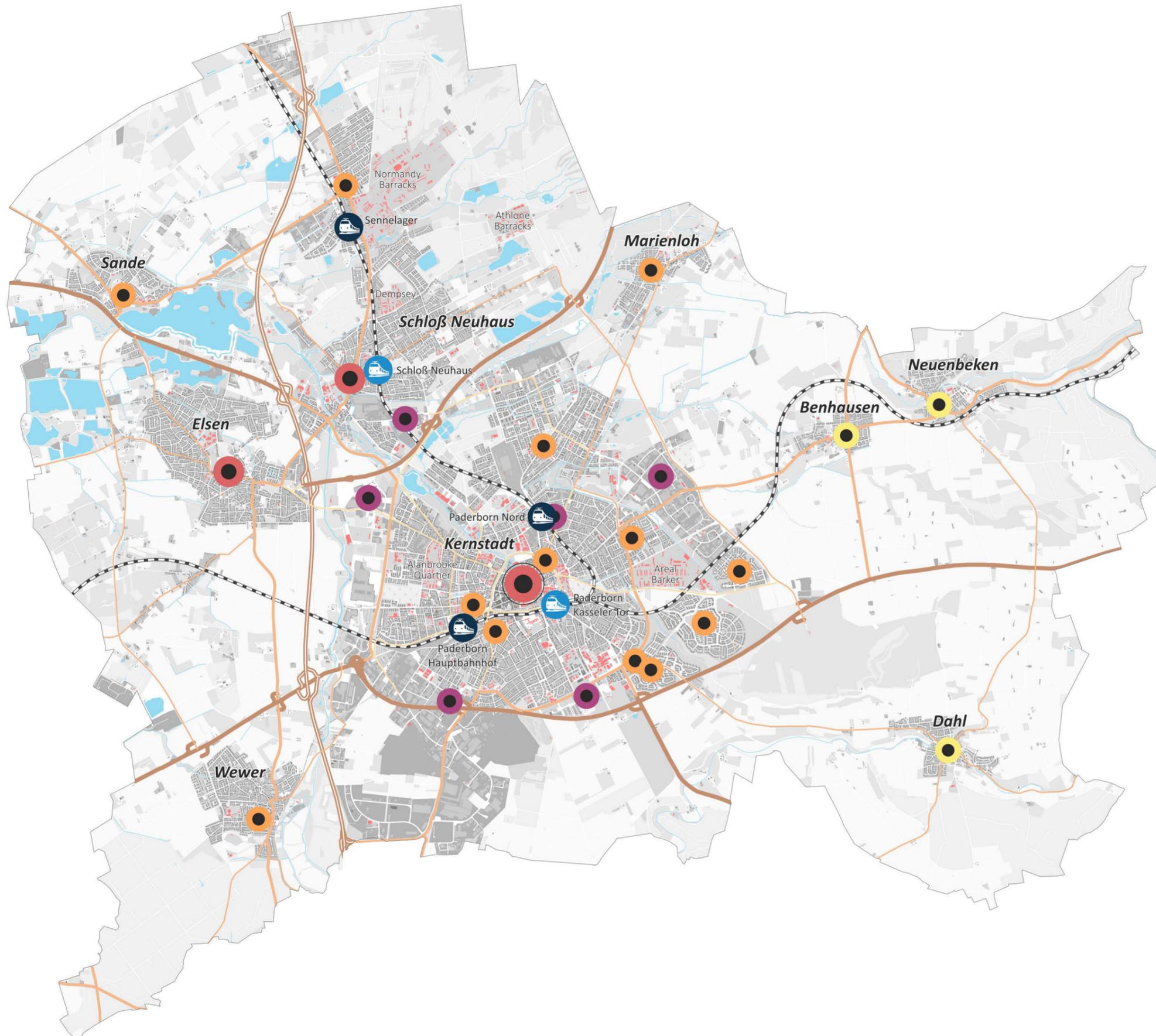


Datengrundlage:  
Stadt Paderborn, Referat Statistik



# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.3 Übersichtskarte



### Straßenkategorie

- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße

### Versorgungsbereiche

- Innenstadtzentrum
- Stadtteilzentrum
- Nahversorgungszentrum
- Ortsmitte
- Sonderstandort

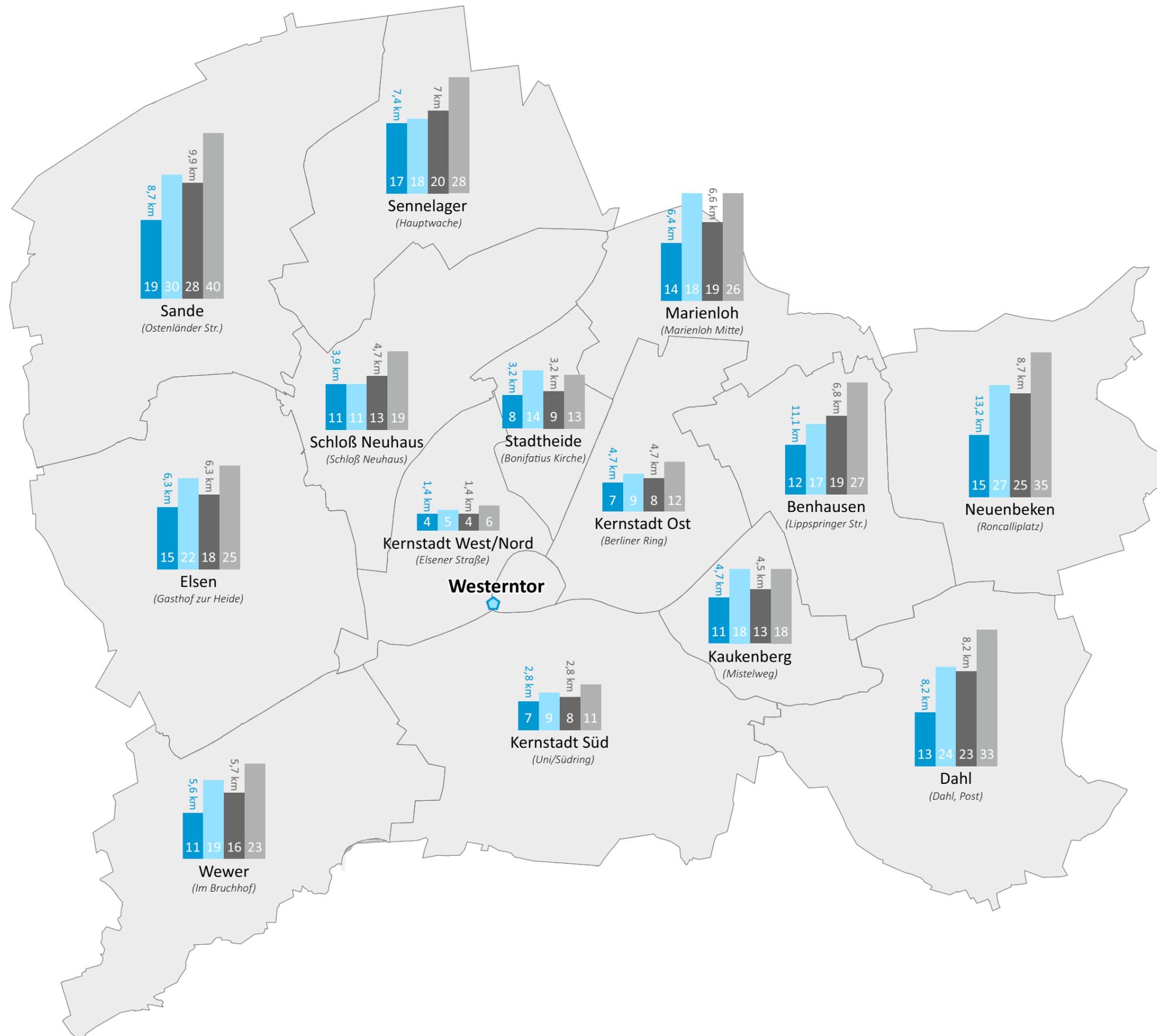
Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Paderborn 2015

### Bahnhöfe

- Bahnhof
- Haltepunkt

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.4 Erreichbarkeit Zentrum (Westerntor)



### Fahrtzeiten in Minuten

- Pkw
- ÖPNV (Bus)
- Pedelec
- Fahrrad

(Roncalliplatz) Bezugshaltestelle

8,7 km Wegstrecke Pkw bzw. Rad  
13,2 km (sowohl konventionell als auch Pedelec)

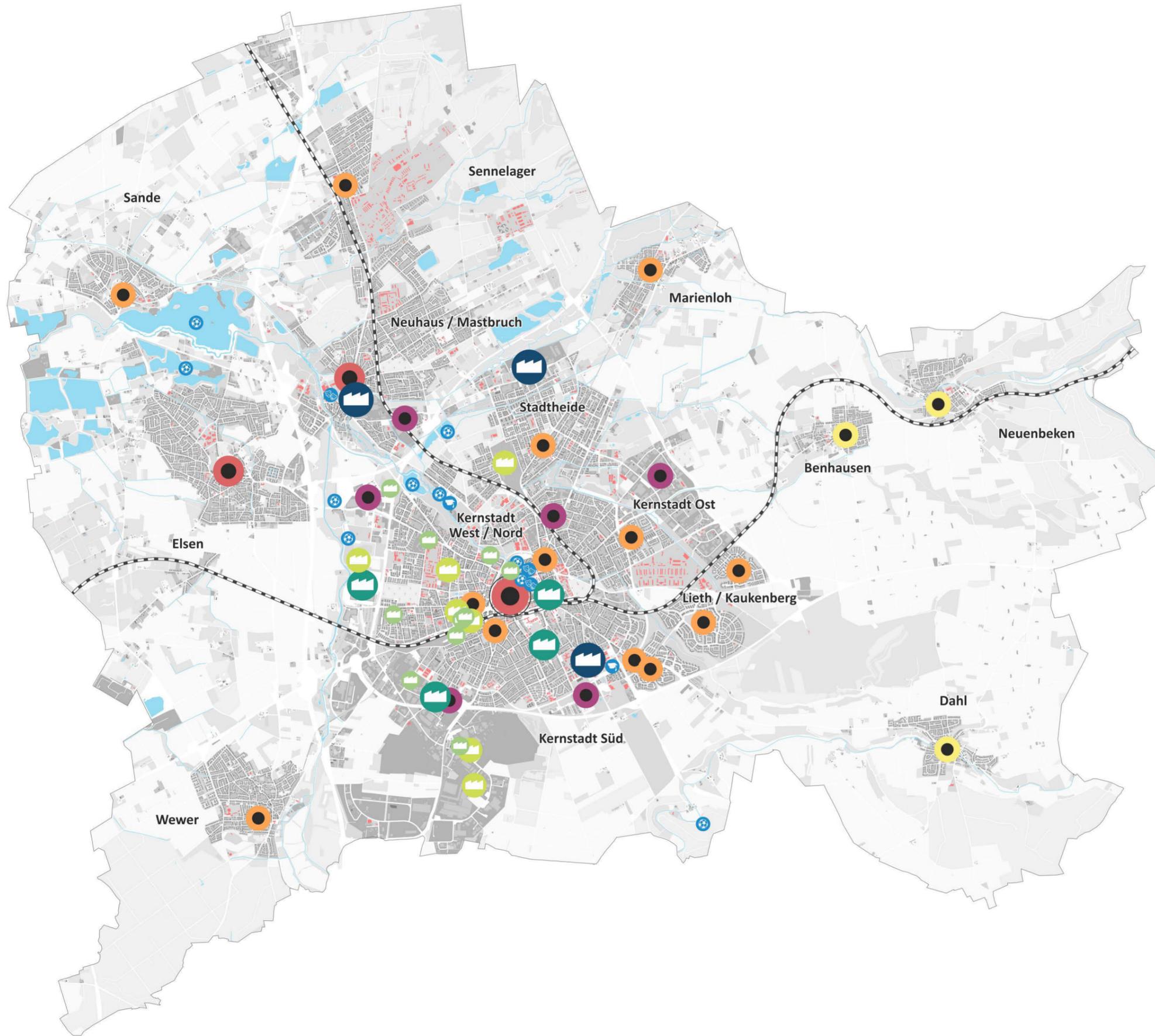
Datengrundlage:  
Google Maps, Elektronische  
Fahrplanauskunft

Zugrunde gelegte Geschwindigkeit:  
Fahrrad: 15 km/h  
Pedelec: 21 km/h

Die Fahrtzeit im ÖPNV umfasst nur  
den Stadtbusverkehr ohne  
Regionalbusse und Bahn.

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.5 Verkehrserzeugende Infrastrukturen



## größte Arbeitgeberstandorte

-  über 2.000 Arbeitsplätze
-  1.000 – <2.000 Arbeitsplätze
-  500 – <1.000 Arbeitsplätze
-  300 – <500 Arbeitsplätze

## Versorgungsbereiche

-  Innenstadtzentrum
-  Stadtteilzentrum
-  Nahversorgungszentrum
-  Ortsmitte
-  Sonderstandort

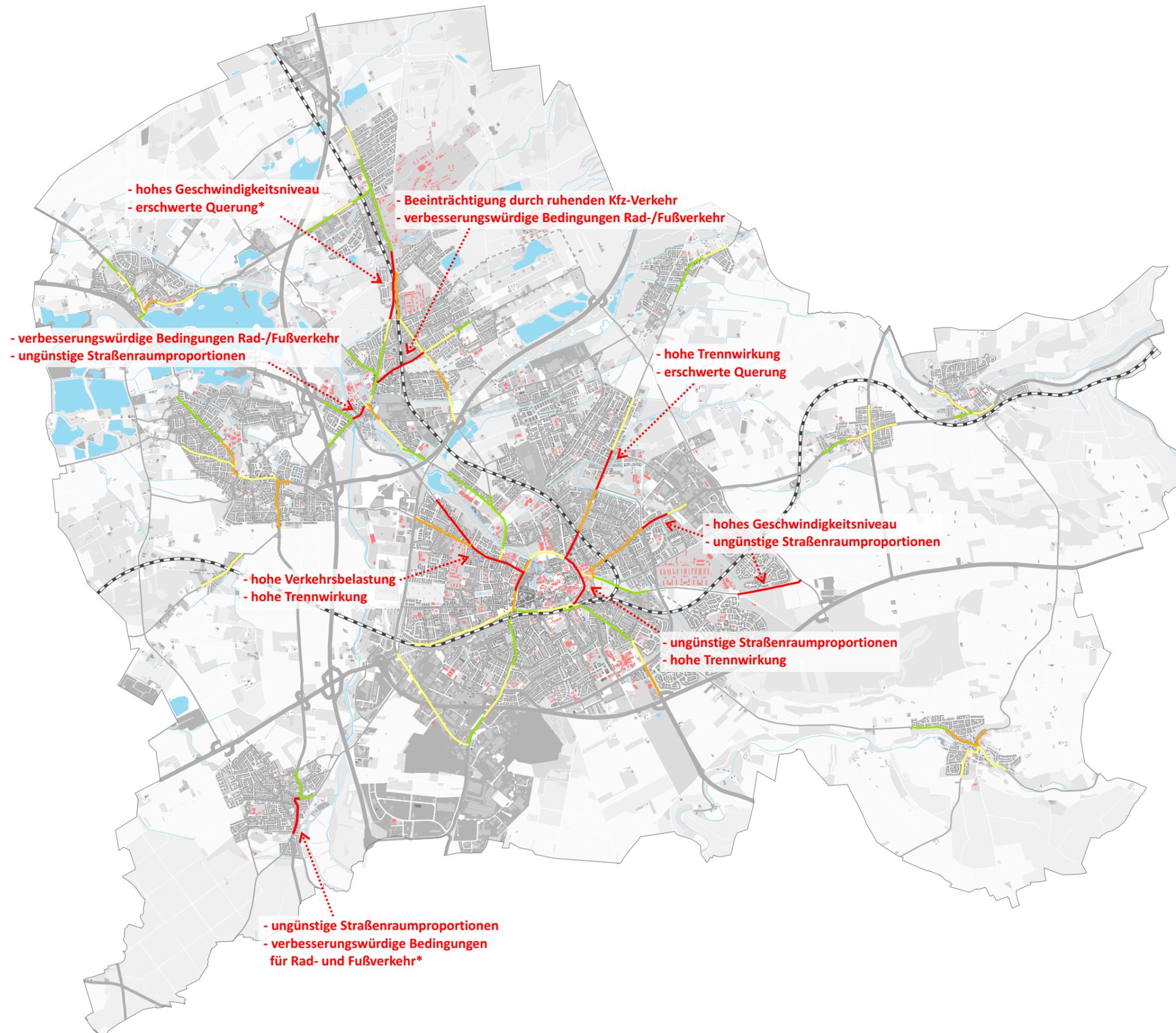
Quelle: Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Paderborn 2015

## bedeutende Zielorte

-  Freizeit
-  Kultur
-  Universität / Hochschule

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.6 Straßenraumverträglichkeits- analyse



### Gesamtbewertung

- █ verträglich (0 – 4 Punkte)
- █ weitestgehend verträglich (4,1 – 6 Punkte)
- █ teilweise verträglich (6,1 – 8 Punkte)
- █ nicht verträglich (> 8 Punkte)

\* Seit der Bewertung haben sich bauliche Veränderungen ergeben.

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.7 Kfz-Verkehr: Knotenpunkte und  
Geschwindigkeiten



## Knotenpunkte

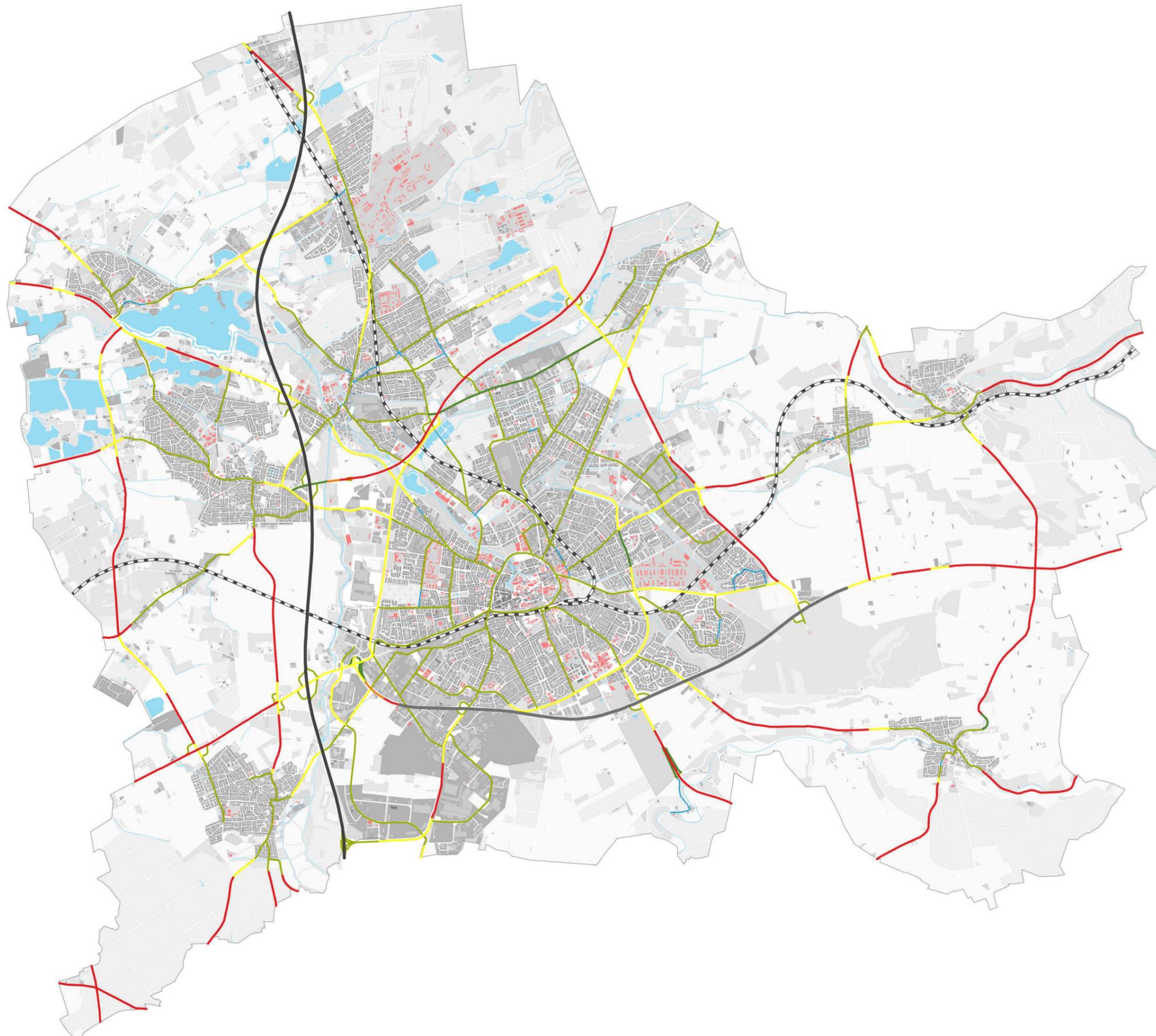
- Lichtsignalanlage (Ampel)
- Fußgängerlichtsignalanlage
- Kreisverkehrsplatz

## Verkehrliche Regelungen

- Tempo 30
- Tempo 50
- > Tempo 50

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.8 Kfz-Verkehr: Höchstgeschwindigkeiten

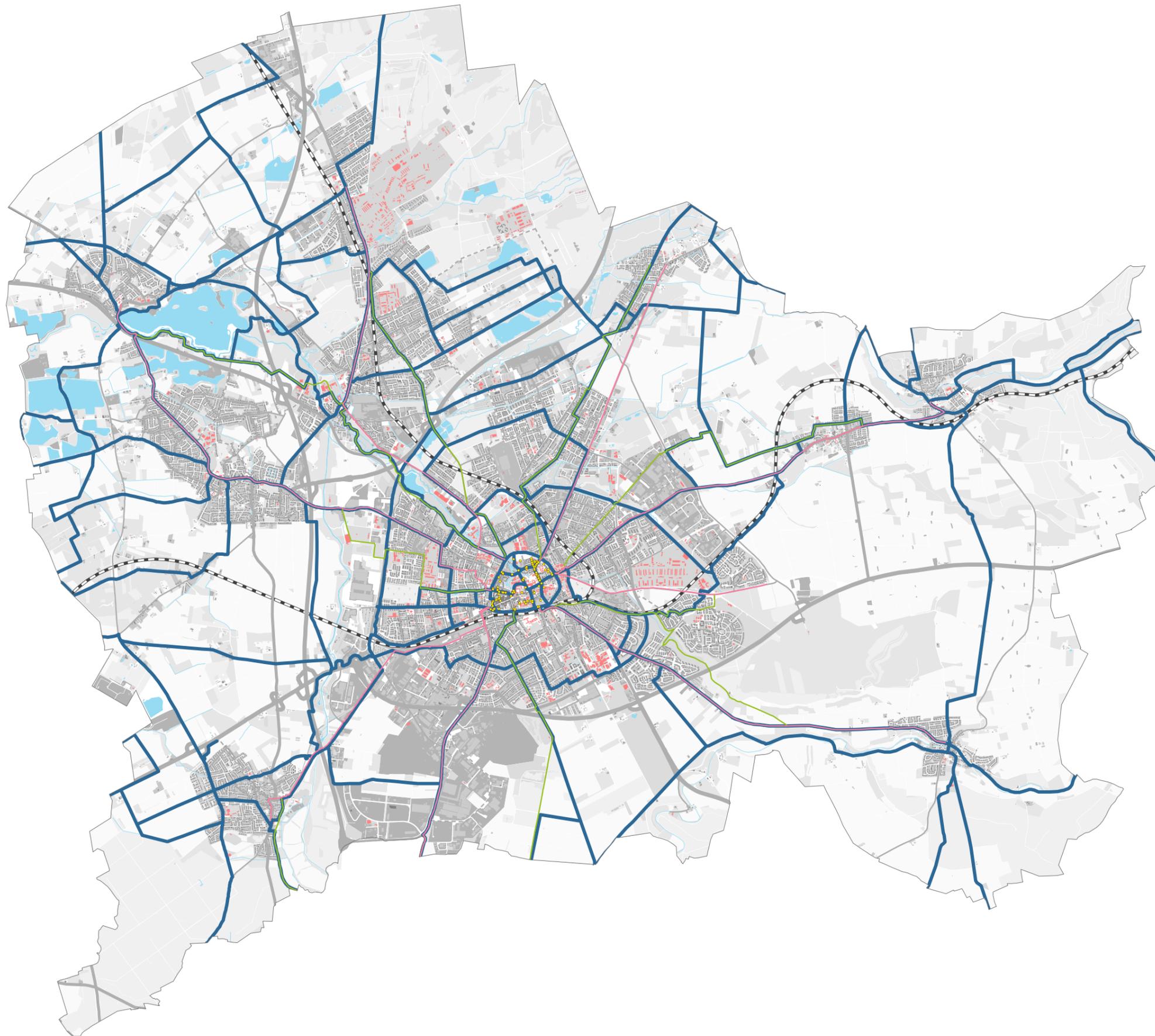


## zulässige Höchstgeschwindigkeit

- 30 km/h
- 50 km/h
- 60 km/h
- 70 km/h
- 80 km/h
- 100 km/h
- 120 km/h
- keine Beschränkung  
(Richtgeschwindigkeit 130 km/h)

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.9.1 Radverkehrsnetz



## Fahrradrouten

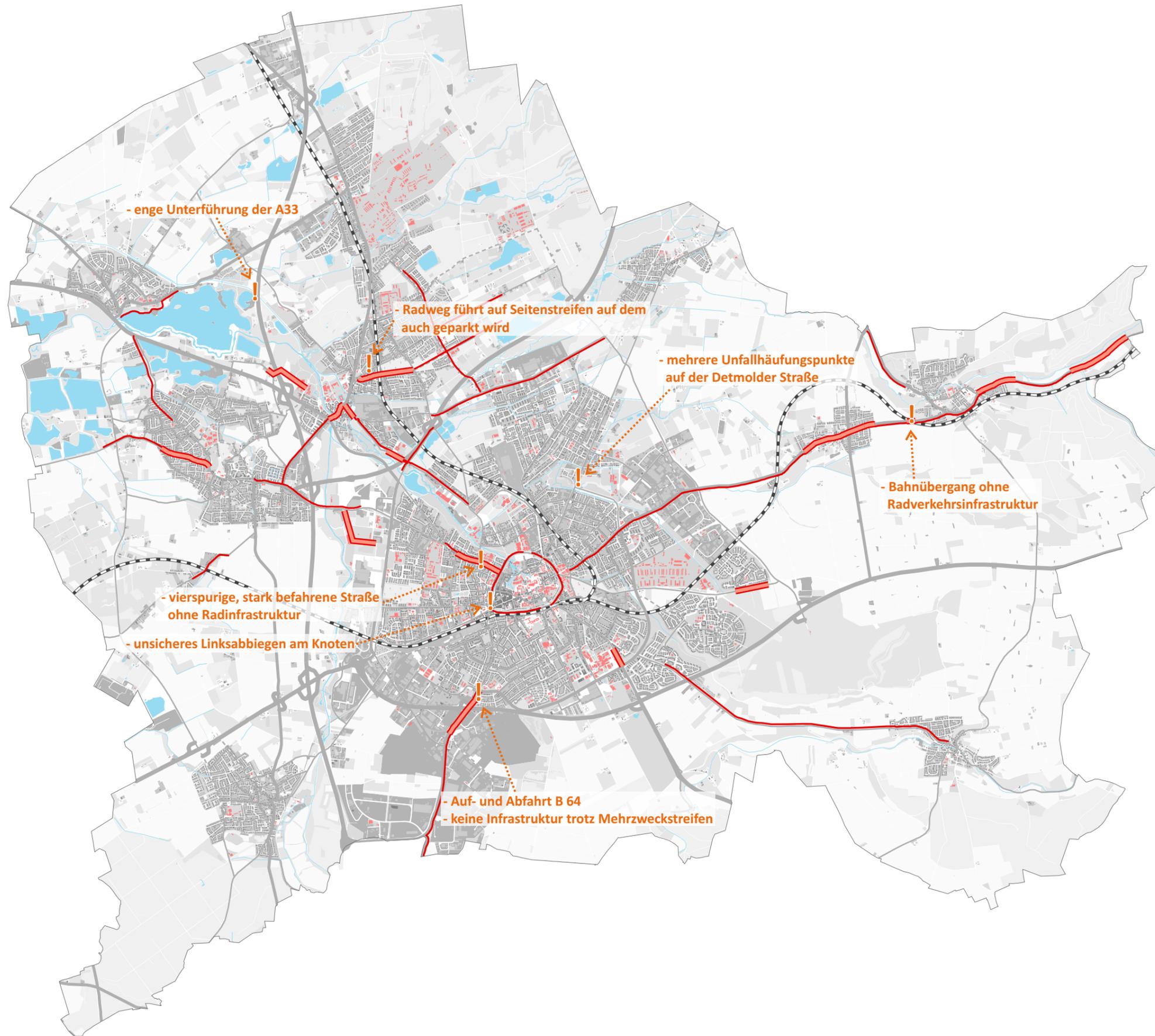
-  Hauptroute  
(Stadt Paderborn)
-  Nebenroute  
(Stadt Paderborn)
-  Hauptradroute  
(NRW-Netz)

## Radabstellanlagen

-  Radabstellanlage

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.9.2 Radverkehr Netzlücken



### Netzlücken

— beidseitig

— einseitig

Quelle: Stadt Paderborn, sowie eigene Befahrungen

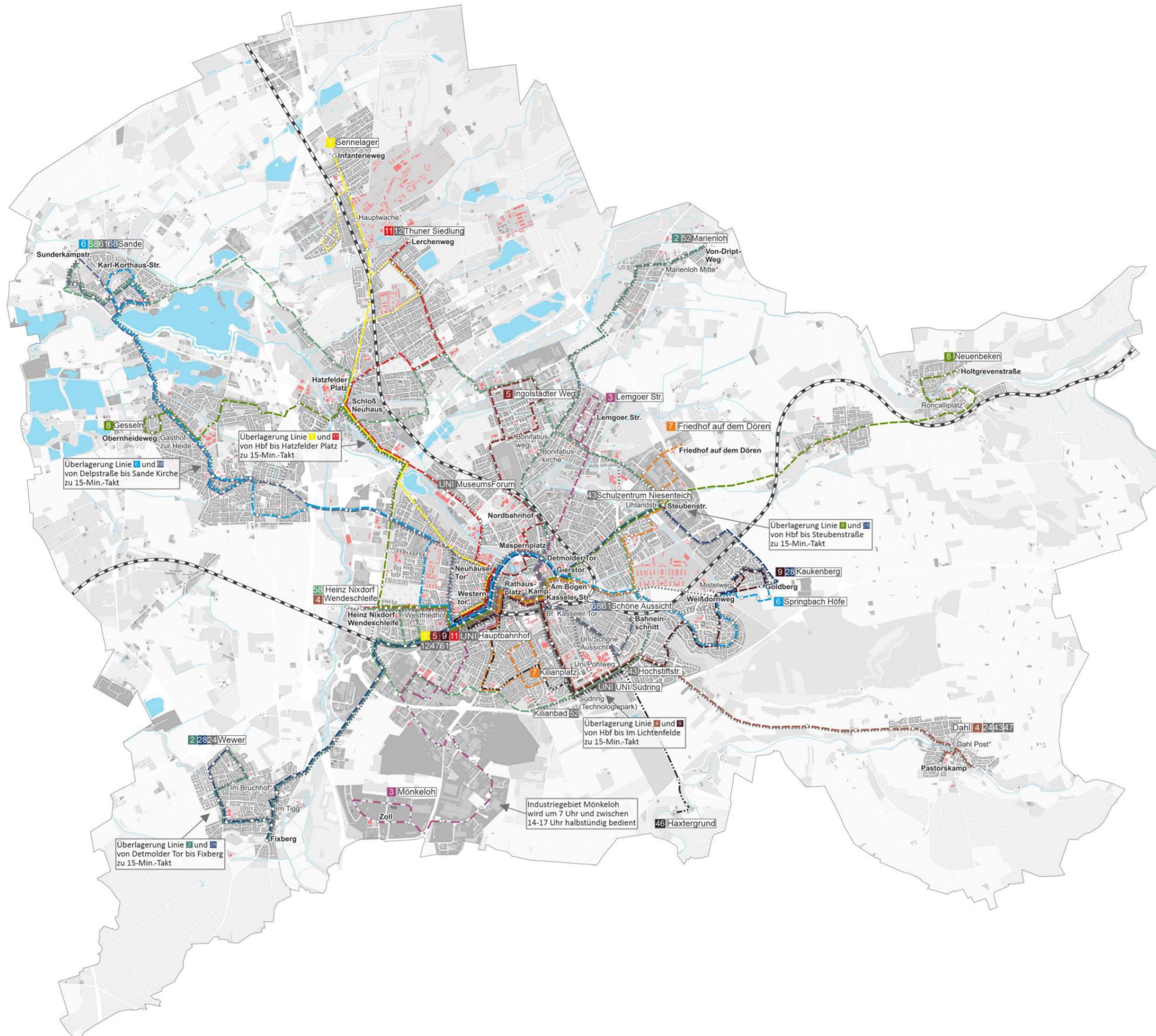
### besonders defizitäre Stellen

! besondere Gefahrenstelle  
(s. Erläuterung)

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Gesamtstadt

### 1.10 Stadtbus: Liniennetz und Taktung



#### Taktung

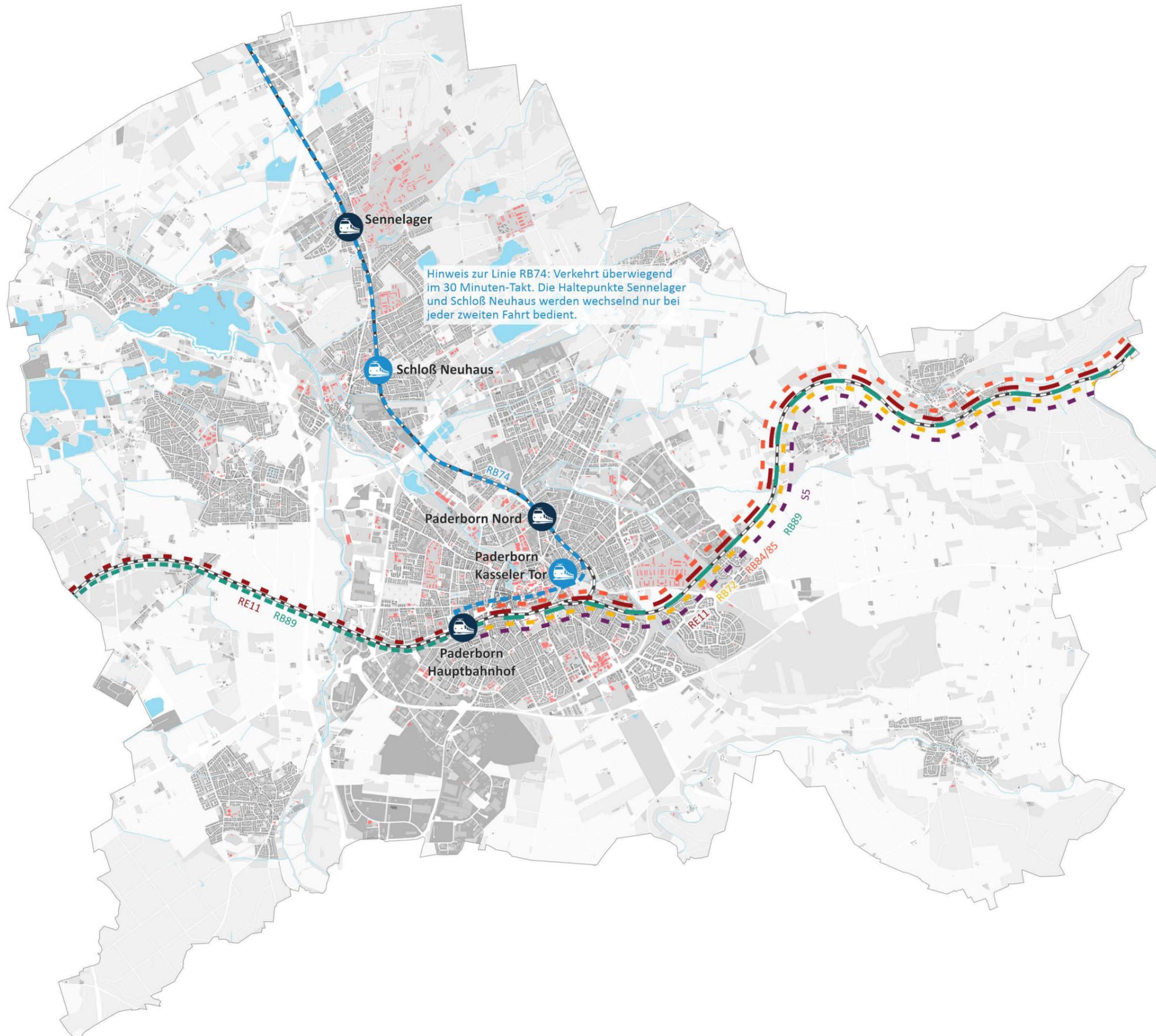
-  15 Minuten-Takt (Uni-Linie, verkehrt nur in der Vorlesungszeit)
-  30 Minuten-Takt
-  60 Minuten-Takt
-  Nebenlinie
-  Anruf-Linien-Fahrt

#### Bezeichnung

-  Marienloh Liniennummer und -ziel
-  Westerntor Bushaltestelle als Endpunkt einer Linie oder mit zentraler Umstiegsfunktion
-  Mistelweg Bushaltestelle mit Bezeichnung zur Orientierung
-  Haltestelle mit Fahrkartenautomat

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Gesamtstadt 1.11 SPNV: Liniennetz und Taktung



### SPNV-Linien

- RE11  
(Düsseldorf Hbf – Paderborn Hbf / KS-Wilhelmshöhe)
- RB72  
(Herford – Paderborn Hbf)
- RB74  
(Bielefeld Hbf – Paderborn Hbf)
- RB84/85  
(Göttingen / Kreiensen – Paderborn Hbf)
- RB89  
(Münster Hbf – Warburg)
- S5  
(Hannover Flughafen – Paderborn Hbf)

### Taktung

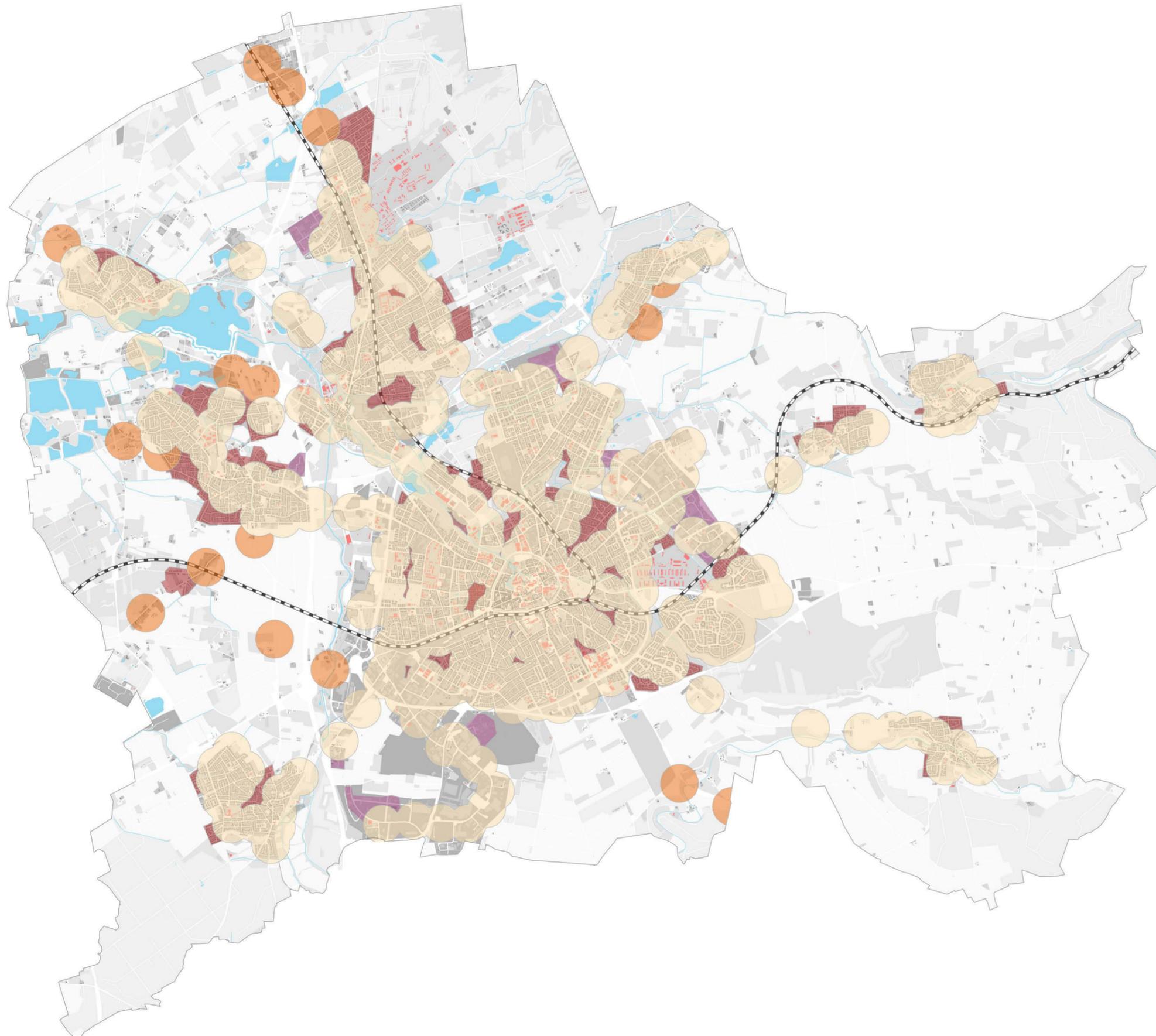
- - - - 30 Minuten-Takt
- - - 60 Minuten-Takt
- - 120 Minuten-Takt

### Bahnhöfe

- Bahnhof
- Haltepunkt

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.12 ÖPNV: Haltestellenerschließung



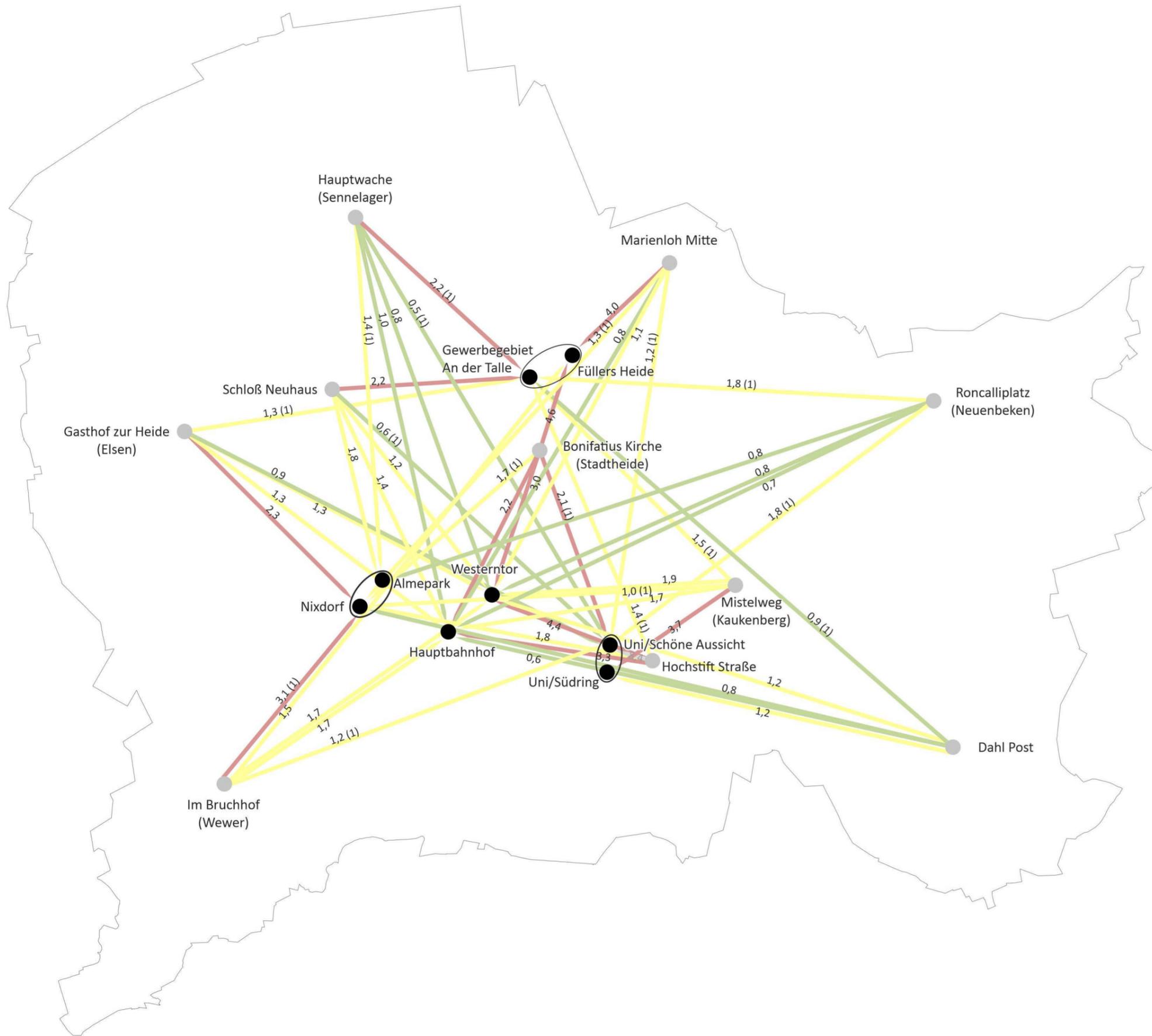
## Erschließung

-  erschlossenes Gebiet (Stadtverkehr)
-  ergänzende Erschließung durch Regionalverkehr
-  fehlende Erschließung (Wohnen)
-  fehlende Erschließung (Gewerbe)

Der Erschließungsradius entspricht den Angaben im ÖPNV-Konzept 2017 mit einem Luftlinien-Erschließungsradius von 300m je Bushaltestelle.

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.13 ÖPNV: Verbindungsqualität



## Haltestellen

- Zielhaltestellen
- Quellhaltestellen

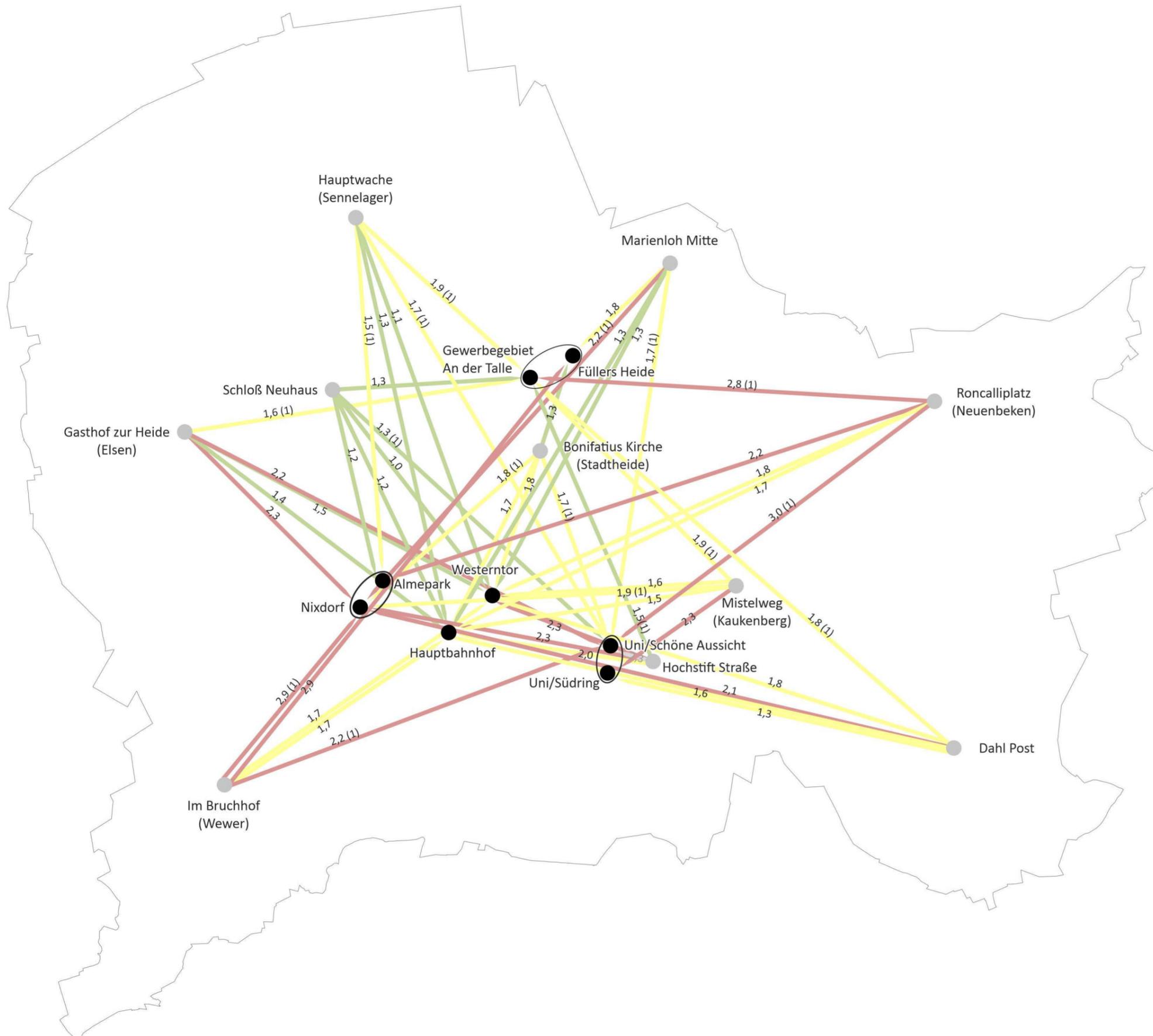
## Fahrzeit-Fahrpreis-Indikator

Produkt aus Fahrzeitverhältnis und Fahrpreisverhältnis ÖPNV/MIV

- < 1,0 hohe Qualität
  - 1,0 - 2,0 mäßige Qualität
  - > 2,0 niedrige Qualität
- (1) Anzahl notwendiger Umsteige

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
1.14 ÖPNV: Fahrzeitverhältnis  
zum MIV



## Haltestellen

- Zielhaltestellen
- Quellhaltestellen

## Fahrzeitverhältnis

- < 1,5 hohe Qualität
  - 1,5 - 2,0 mäßige Qualität
  - > 2,0 niedrige Qualität
- (1) Anzahl notwendiger Umstiege

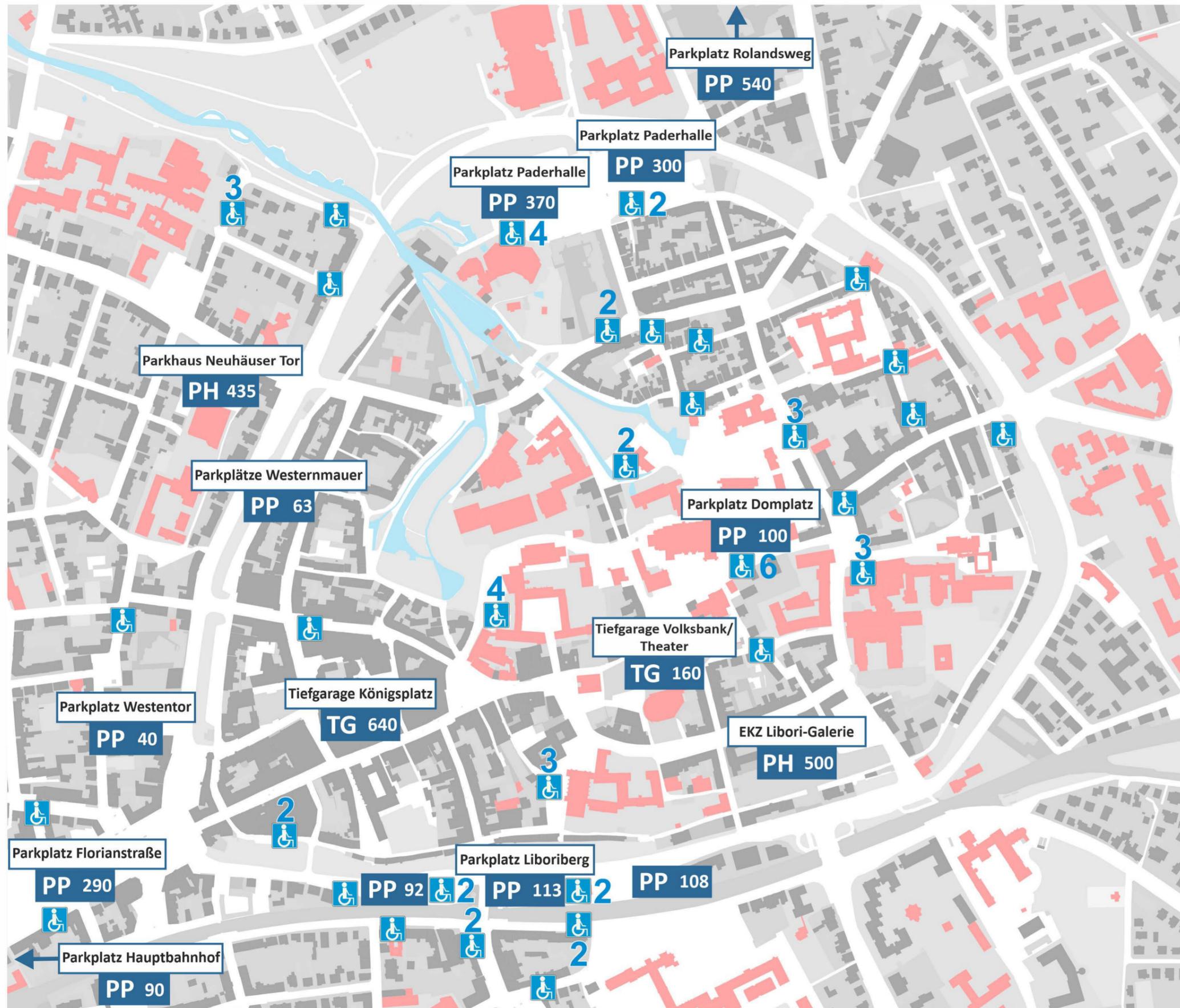
Fahrzeitverhältnis vom ÖPNV zum MIV.  
Rundungsbedingt kommt es in einzelnen Fällen  
zu Klassenüberschneidungen.

Dieses Verhältnis drückt die erforderliche  
Fahrzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln im  
Vergleich zur Fahrtzeit mit dem Pkw aus. Ein  
Faktor von 2,0 bedeutet beispielsweise, dass die  
Fahrzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln  
doppelt so hoch ist wie mit dem Pkw.

Datengrundlage: MIV (googlemaps), ÖPNV  
(Elektronische Fahrplanauskunft)

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Innenstadt 2.1 Parkplatzangebot



### Parkplätze

**373** Anzahl Parkplätze

Behindertenparkplatz

### Parkbauten

Bezeichnung

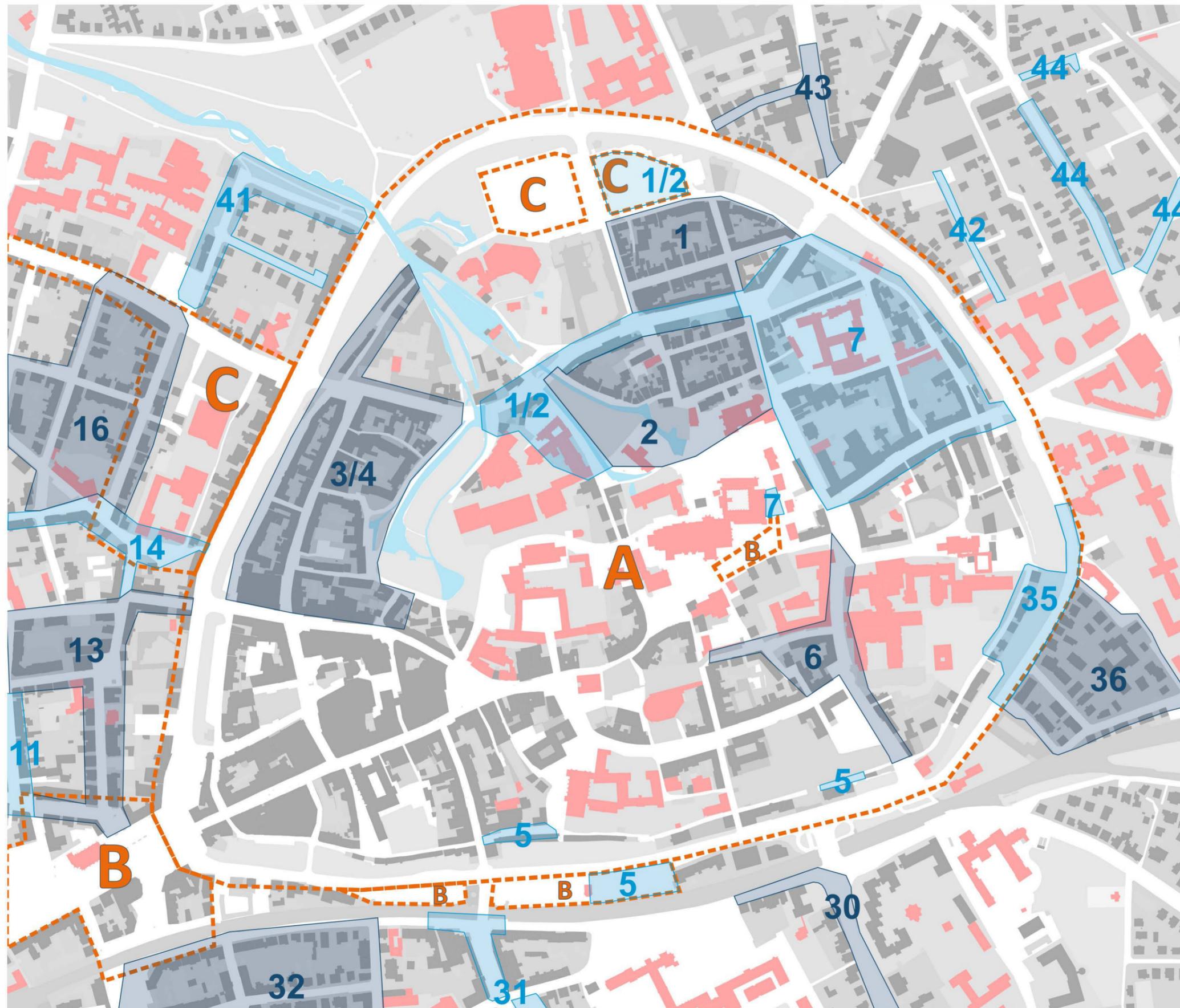
**PP 155** Parkplatz mit Kapazität

**PH 155** Parkhaus mit Kapazität

**TG 155** Tiefgarage mit Kapazität

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Innenstadt 2.2 Bewohnerparkzonen und Parktarife (Parkscheinautomaten)



### Bewohnerparkzonen

**7** Zonennummer

 Geltungsbereich

### Parktarife

 Tarifzonen Straßenraum

**A** = 1,70 EUR/h

**B** = 1,40 EUR/h

**C** = 1,20 EUR/h

In den restlichen Bereichen der Kernstadt gilt der Tarif von 0,70 EUR je Stunde.

Parken auf öffentlichen Parkplätzen für E-Fahrzeuge kostenlos.

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Innenstadt  
2.3 Fuß-/Radverkehr und  
infrastrukturelle Einrichtungen

## Infrastrukturelle Einrichtungen

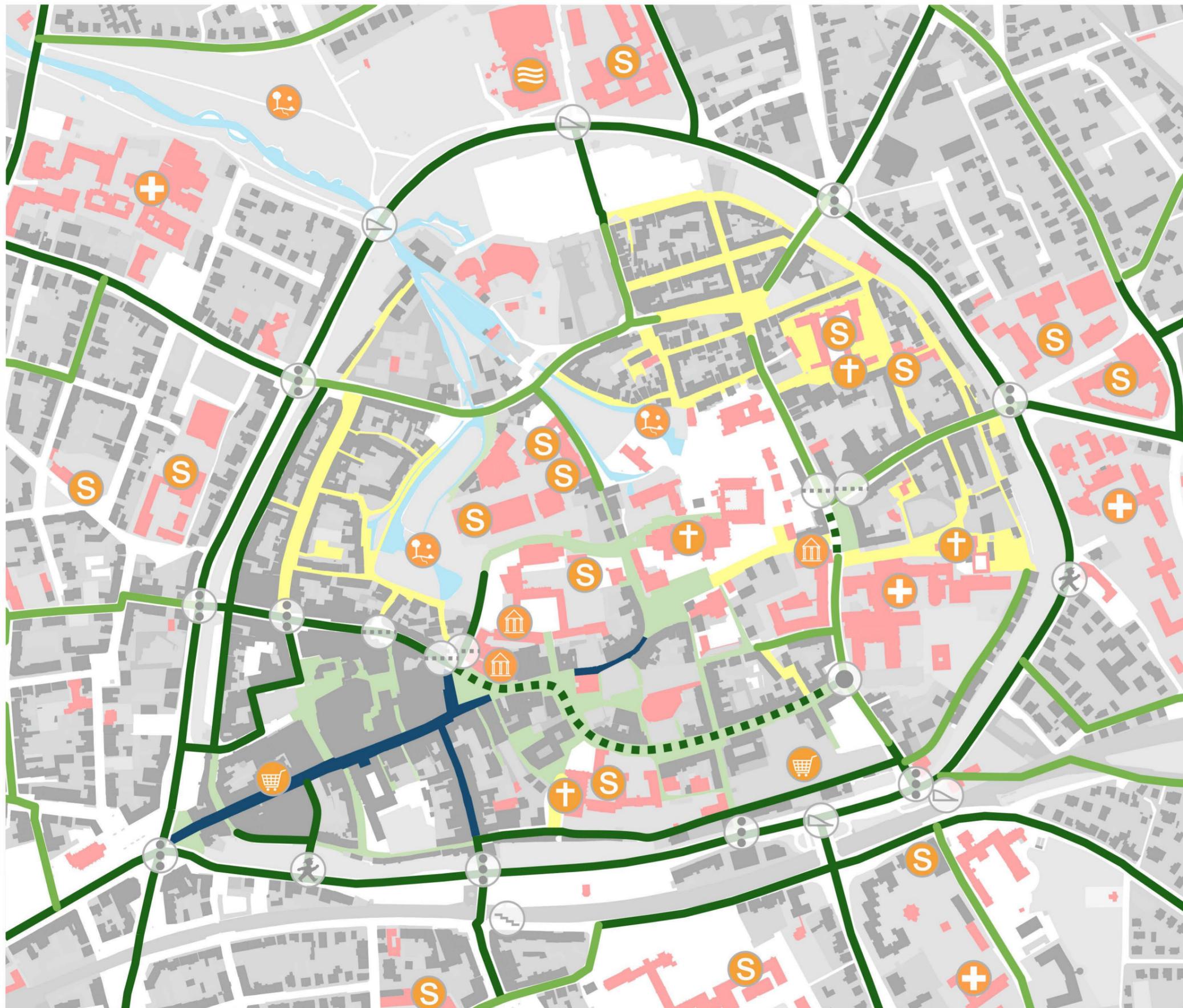
-  Verwaltung
-  Krankenhaus
-  Einzelhandel (große Standorte)
-  Dom/Kirche
-  Bildungseinrichtungen
-  Schwimmbad
-  Grünanlage/Park

## spezielle Verkehrsanlagen

-  Fußgängerüberweg
-  Lichtsignalanlage
-  Fußgängerlichtsignalanlage
-  Kreisverkehrsplatz
-  Unterführung

## Verkehrliche Regelungen

-  Fußgängerzone (Rad frei)
-  Fußgängerzone (Rad frei von 20-9 Uhr)
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Tempo 30
-  Tempo 50
-  Linierverkehr frei



# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Elsen 3.1 Übersichtskarte



### Straßenkategorie

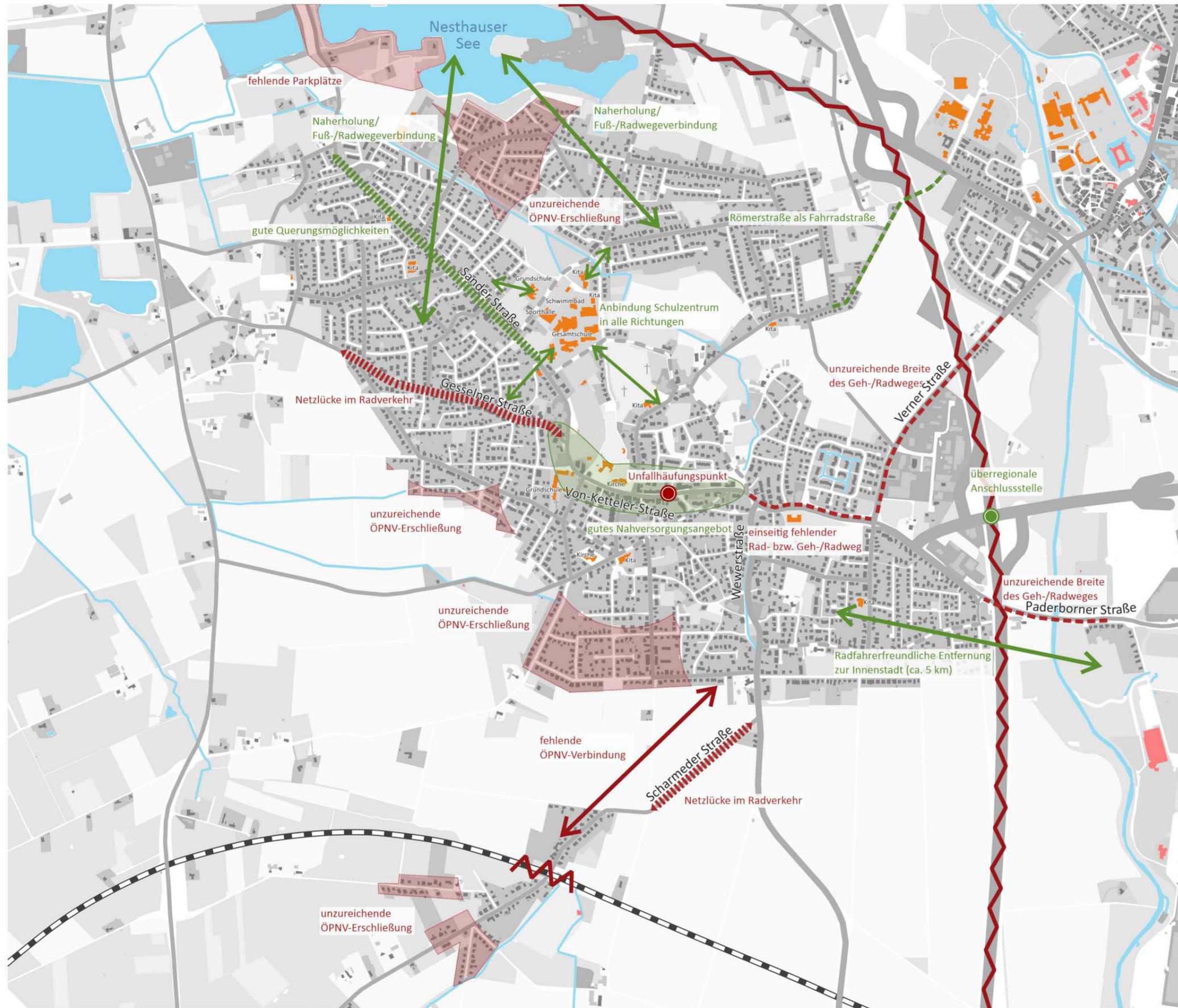
- Bundesautobahn
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Hauptverkehrsstraße

### Versorgungsbereich

- Stadtteilzentrum

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

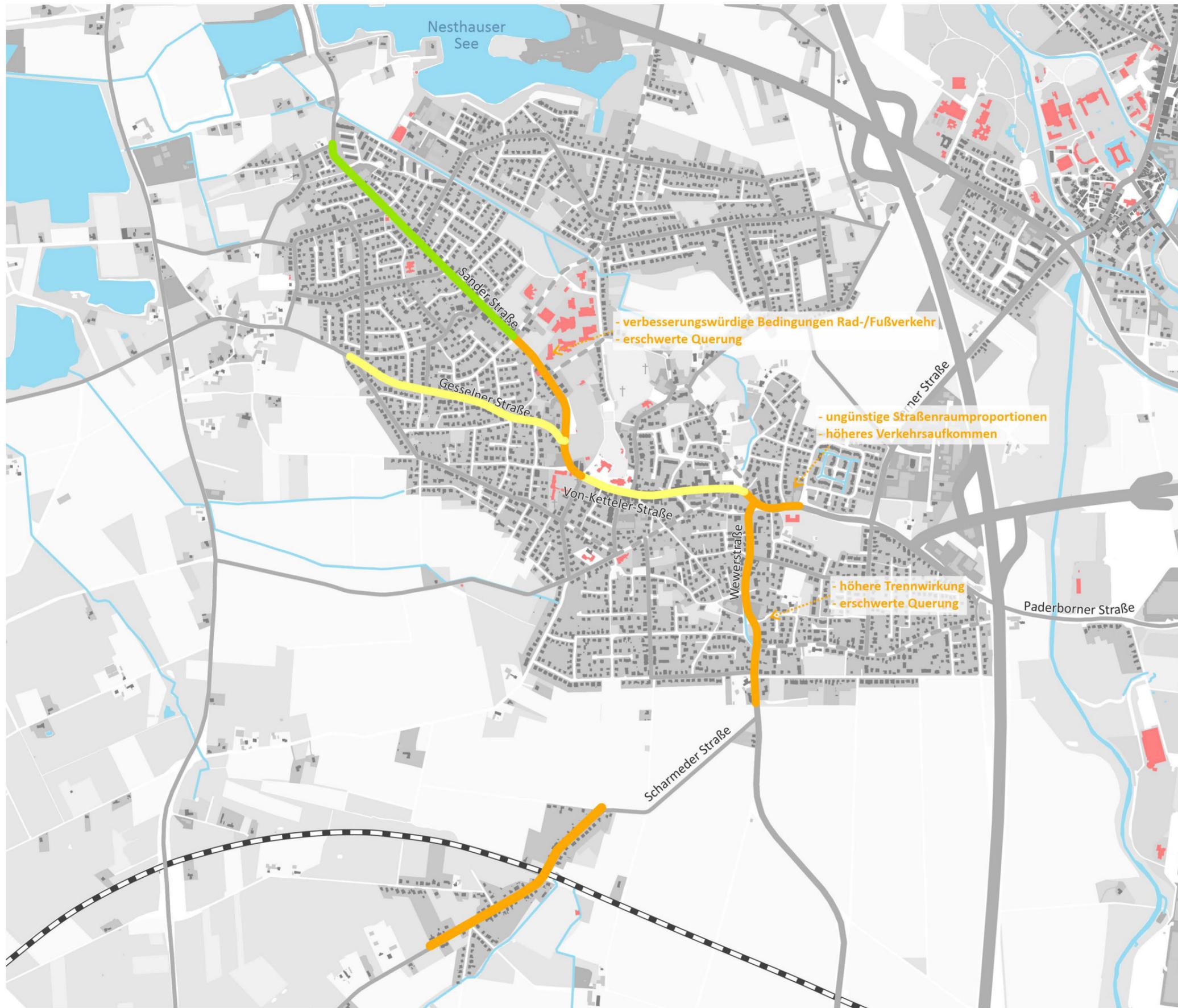
## Bestandsanalyse Elsen 3.2 Stärken-Schwächen-Analyse



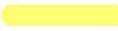
- Stärke(n)
- Schwäche(n)
- ⚡ räumliche Barriere

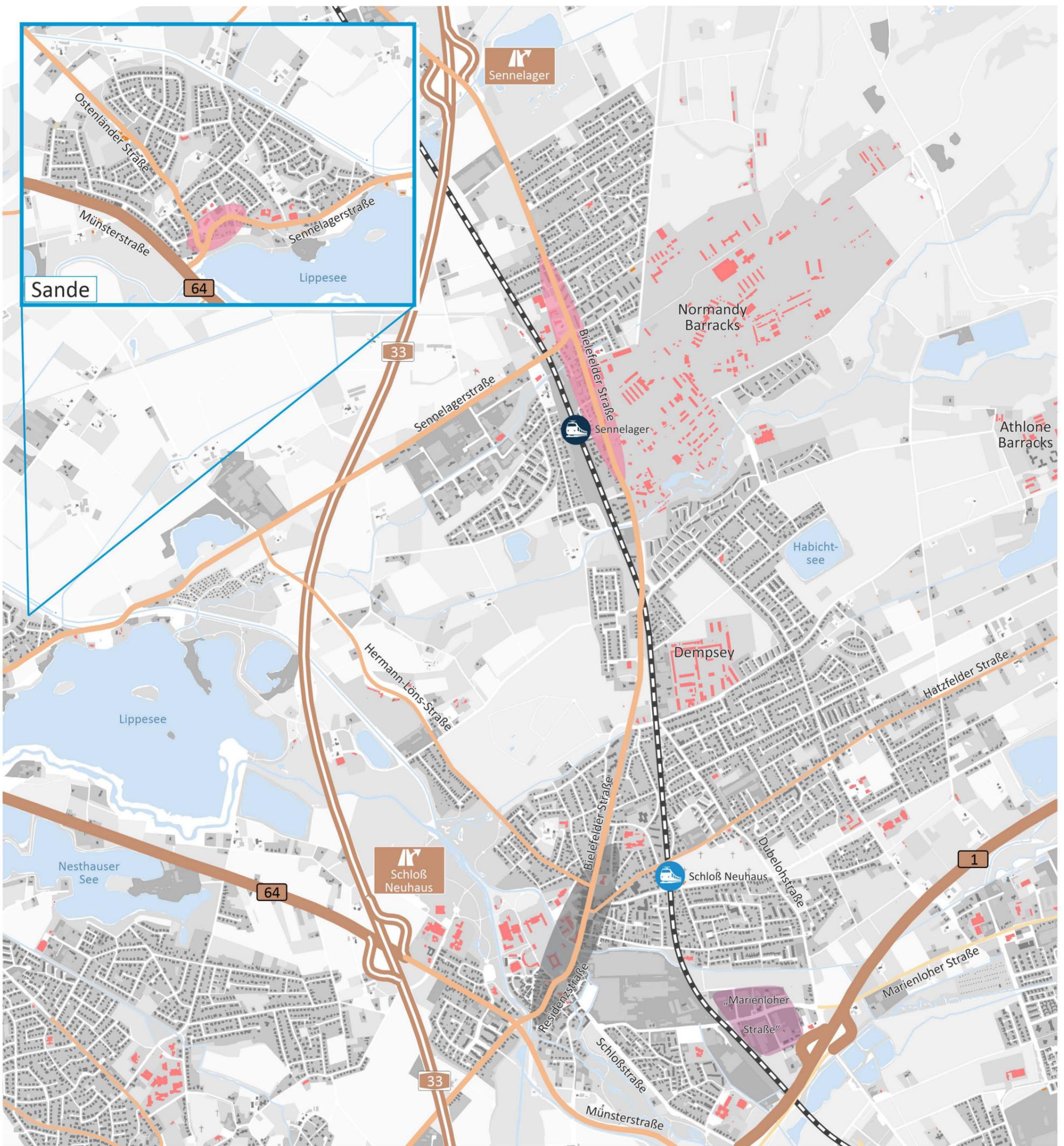
# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

## Bestandsanalyse Elsen 3.3 Straßenraumverträglichkeits- analyse



### Gesamtbewertung

-  verträglich (0 – 4 Punkte)
-  weitestgehend verträglich (4,1 – 6 Punkte)
-  teilweise verträglich (6,1 – 8 Punkte)
-  nicht verträglich (> 8 Punkte)



## Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

### Bestandsanalyse Schloß Neuhaus 4.1 Übersichtskarte

#### Straßenkategorie

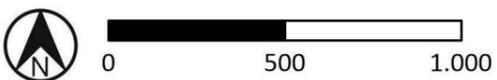
-  Bundesautobahn
-  Bundesstraße
-  Landesstraße
-  Kreisstraße
-  Hauptverkehrsstraße

#### Versorgungsbereiche

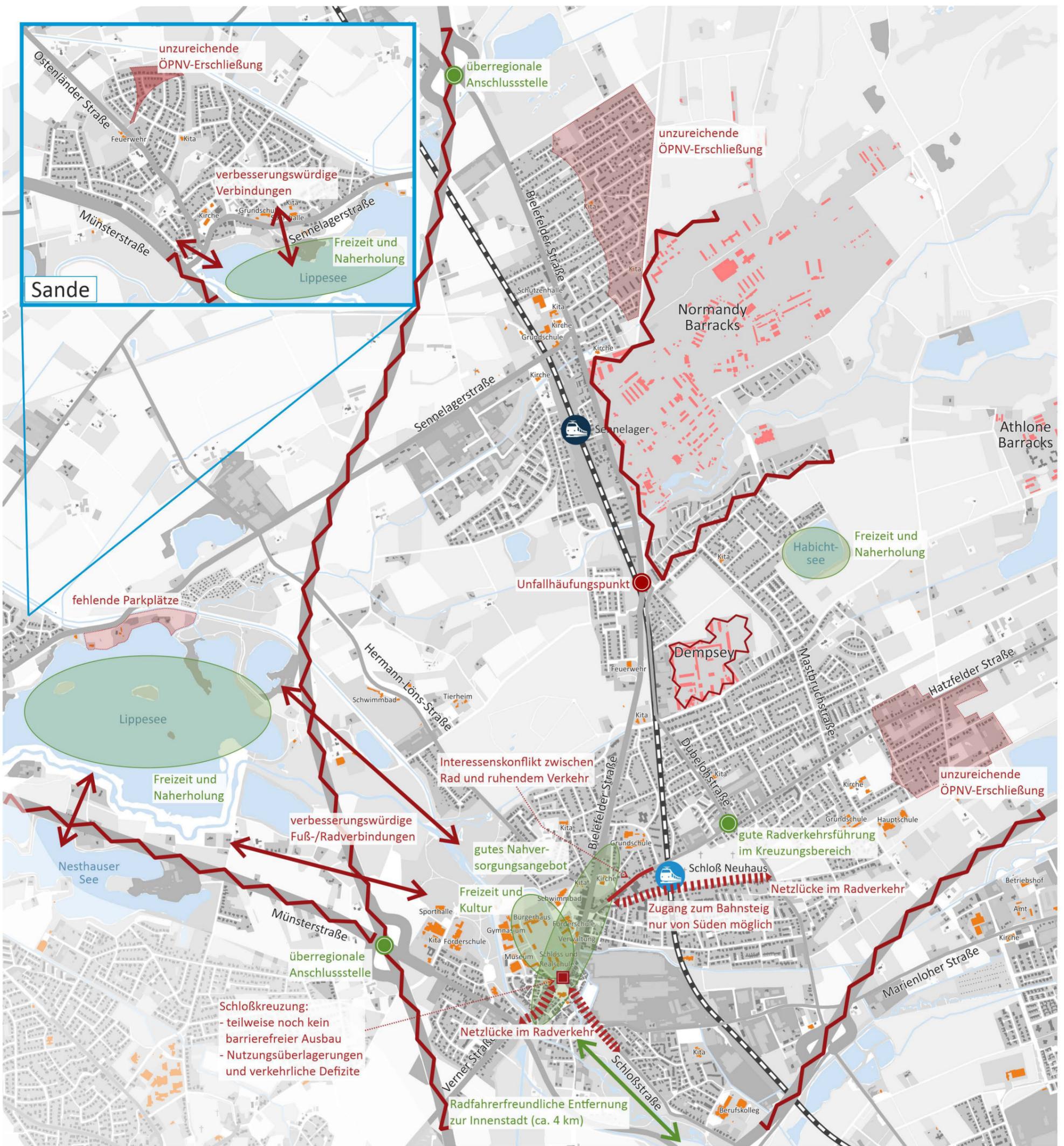
-  Stadtteilzentrum
-  Nahversorgungszentrum
-  Sonderstandort

#### Bahnhöfe

-  Bahnhof
-  Haltepunkt



Stand:  
Januar 2020



## Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

### Bestandsanalyse Schloß Neuhaus 4.2 Stärken-Schwächen-Analyse

#### Stärken und Schwächen

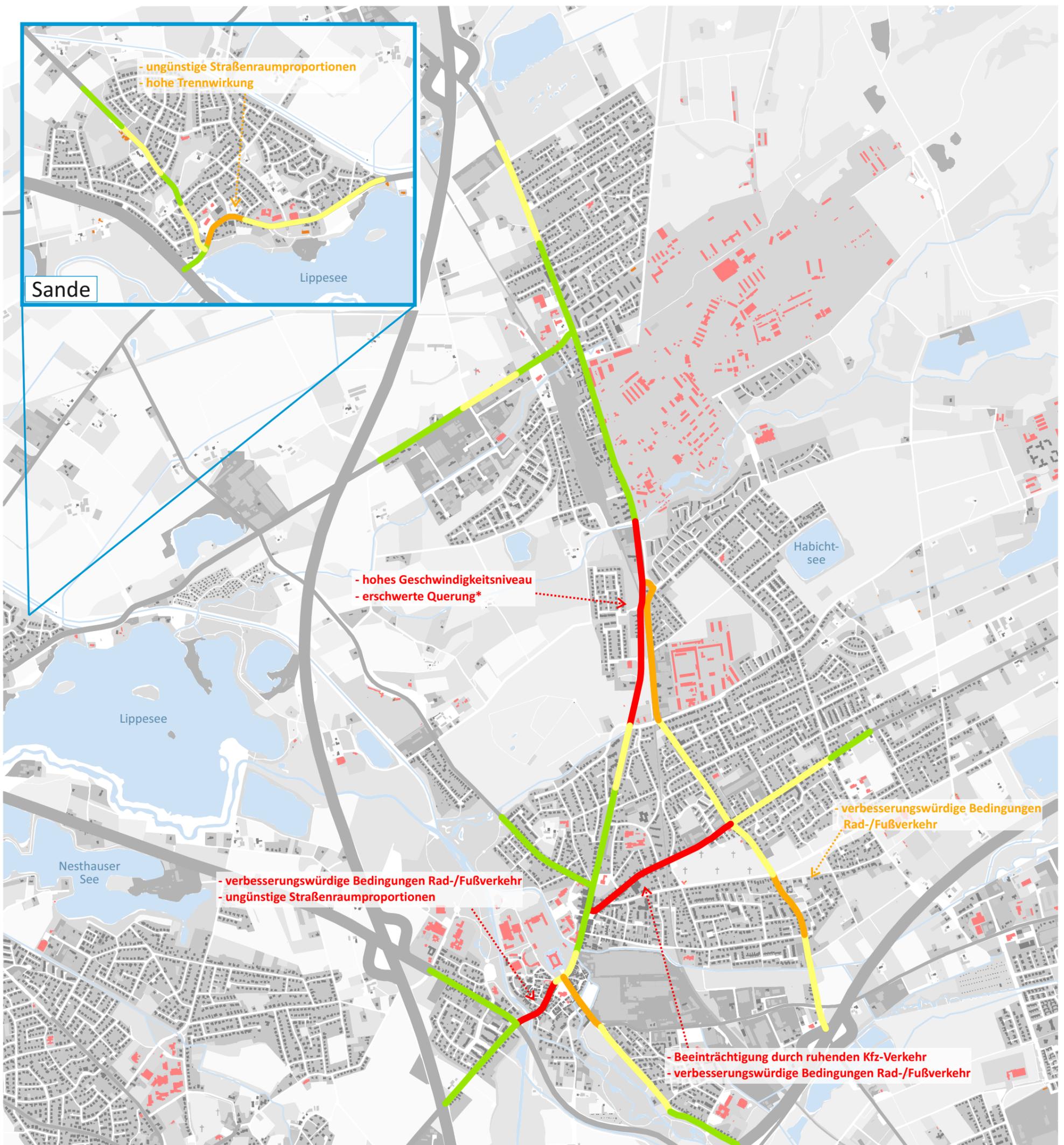
- Stärke(n)
- Schwäche(n)
- N räumliche Barriere

#### Bahnhöfe

- Bahnhof
- Haltepunkt



Stand:  
Januar 2020



## Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

### Bestandsanalyse Schloß Neuhaus 4.3 Straßenraumverträglichkeits- analyse

#### Gesamtbewertung

- █ verträglich (0 – 4 Punkte)
- █ weitestgehend verträglich (4,1 – 6 Punkte)
- █ teilweise verträglich (6,1 – 8 Punkte)
- █ nicht verträglich (> 8 Punkte)



0 500 1.000

Stand:  
Januar 2020