



Paderborn

Integriertes Mobilitätskonzept

Zentrale Ergebnisse der Akteursgespräche

Impressum

Planersocietät **Stadt. Mobilität. Dialog.**

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner
Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstraße 34
44139 Dortmund

Fon 0231 58 96 96-0
Fax 0231 58 96 96-18
www.planersocietaet.de

Bildnachweis

Titelseite: Stadt Paderborn

Im Text: Stadt Paderborn / Planersocietät

Die auf Fotos eindeutig erkennbaren Personen haben der Bildverwendung zugestimmt.

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

Inhaltsverzeichnis

Einordnung der Akteursgespräche	4
1 Radverkehr	5
2 Barrierefreiheit	5
3 Schulverkehr	6
4 Region	6
5 Quartiere in der Kernstadt	7
6 Schloß Neuhaus	7

Einordnung der Akteursgespräche

Im Rahmen des Beteiligungsprozesses zur Erarbeitung des IMOK wurden im Jahr 2020 insgesamt 12 Akteursgespräche mit 31 Teilnehmenden aus Interessensvertretungen durchgeführt. Schwerpunktthemen waren dabei vor allem Radverkehr, Barrierefreiheit, Schulverkehr und die stärkere Verflechtung mit der Region. Weitere Akteure im Quartiersmanagement, die sich mit dem Thema Verkehr in Paderborn beschäftigen, wurden ebenfalls interviewt. Akteursgespräche zum Verkehrsgeschehen in Schloß Neuhaus fanden mit mehreren Interviewpartnern statt; in Elsen gibt es keine Interessenvertreter, die sich mit verkehrlichen Fragestellungen beschäftigen.

Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse zu folgenden Themen zusammenfassend dargestellt:

- Radverkehr
- Barrierefreiheit
- Schulverkehr
- Region
- Quartiere in der Kernstadt und
- Schloß Neuhaus

Dabei gibt es – für das fachübergreifende Themengebiet Mobilität sehr typisch – auch Ergebnisse, die mehrere Themenblöcke betreffen. So ist beispielsweise die diskutierte Idee von Fahrrad-schnellwegen ein wichtiges Thema für die Anbindung in und aus der Region; selbstverständlich aber auch ein Radverkehrsthema.

1 Radverkehr

Die Forderung der Akteure nach der Einrichtung eines städtischen Radverkehrsnetzes gilt für die gesamte Stadt. Dabei darf die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur nicht vergessen werden: die Ertüchtigung von Radverkehrsanlagen und Querungssituationen habe Priorität. Als konkrete Maßnahme wurde eine verbesserte, also schnellere Radverbindung von der Innenstadt über Schloß Neuhaus zum Lippesee vorgeschlagen. Eine wichtige Voraussetzung sei der Mut zu Modellvorhaben und kurzen Planungshorizonten, um Radverkehrsprojekte und -maßnahmen zügig umsetzen bzw. austesten zu können.

Radverkehrsnetze hören nicht an kommunalen Grenzen auf: Anknüpfungspunkte zum kreisweiten Radverkehrsnetz sind unabdingbar. Wichtig ist hierbei die umwegfreie, direkte Verbindungsmöglichkeit mit dem Fahrrad innerhalb der Stadt und wenigen bzw. kurzen Standzeiten an den Ampeln. Daher baten die Akteure um Abschaffung von den sogenannten „Bettelampeln“ und schlugen vor, die Ampelschaltung für Fußgänger/innen und Radfahrende grundsätzlich mitführend zu gestalten, d.h. dass ein „Drücken“ der Ampel (um Grün anzufordern) nicht mehr notwendig wäre.

So wie es eine Verbindung zwischen kreisweitem und städtischem Radverkehrsnetz geben sollte, braucht es auch eine Verbindung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, um attraktive Mobilitätsangebote zu schaffen. Deshalb wird eine verbesserte Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV gewünscht.

Das Fahrrad interagiert auch mit weiteren Verkehrsmitteln. Vor allem die Diskrepanz bezüglich der Geschwindigkeit zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr sehen die Akteure als Problem an. Daher wurde der Vorschlag formuliert, das Geschwindigkeitsniveau zwischen Fahrrad und Kfz annähern zu lassen und dadurch die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Das könne mit der Einrichtung bzw. Ausweitung von Tempo-30-Strecken geschehen.

Auch das Konfliktpotential zwischen dem Fahrrad und Fußgängerinnen und Fußgängern bzw. vor allem zu Menschen mit Behinderungen wurde angesprochen. Denn Radfahrende auf dem Fußweg oder auf zweigeteilten Fuß-/Radwegen stellen für Menschen mit Behinderungen ein großes Problem dar.

2 Barrierefreiheit

Zum Thema Barrierefreiheit gab es vor allem konkrete Hinweise bzw. Umsetzungsvorschläge, die laut der Akteure im Rahmen des IMOK berücksichtigt werden sollen. Auch das Thema Konfliktpotential mit anderen Verkehrsmitteln bzw. deren Infrastruktur wurde diskutiert. Die durch das Fahrrad verursachten Problemsituationen wurden dem Themenfeld „Radverkehr“ zugeordnet.

Die Akteure gaben an, dass die Bahnsteige des Hauptbahnhofs Paderborn für mobilitätseingeschränkte Personen nur schwer erreichbar sind. Der Aufzug ist oft defekt, die anzustrebende Barrierefreiheit damit nicht mehr gegeben.

Es wurde ebenfalls auf das Gefahrenpotential bei Bahnübergängen für beeinträchtigte Personen hingewiesen. Dabei wurde der Bahnübergang Detmolder Straße als Positivbeispiel hervorgehoben.

Im Stadtgebiet werden bzw. wurden in den letzten Jahren sukzessive die Bordsteine zur barrierefreien bzw. barrierearmen Straßenquerung abgesenkt; allerdings fehlt dabei eine Einheitlichkeit. Darüber hinaus sind auch Ampeln nicht durchgehend mit akustischer Signalfunktion ausgestattet oder bleiben – so die Meinung der Akteure – zu lange defekt.

Für Feste im Stadtgebiet werden häufig Behindertenstellplatzflächen genutzt, um Zelte bzw. Stände aufzubauen. Die Akteure bemängeln dies.

Nicht nur im Stadtgebiet soll stärker auf Barrierefreiheit geachtet werden; auch die zunehmende Digitalisierung darf für eingeschränkte Personen kein Problem darstellen. Auch hier sehen die Akteure noch Handlungsbedarf.

Als konkrete Maßnahme wurde vorgeschlagen, in Zukunft beeinträchtigte Personen in der Experten-Jury für Bauprojekte und Planungen mitaufzunehmen.

3 Schulverkehr

Es wurde die stetige Zunahme der sogenannten Elterntaxis beobachtet. Das kann zu Konflikt- und Gefahrensituationen rund um die Zuwegung zu den Schulen führen. Gleichzeitig berichten die Akteure vom Trend, dass immer mehr volljährige Schülerinnen und Schüler den eigenen Pkw für den Schulweg nutzen. Beides wird durch die Akteure als sehr kritisch bewertet.

Insgesamt soll die Anfahrbarkeit von Schulen mit dem (eigenen) Pkw nicht gefördert, sondern eher restriktiv behandelt werden; stattdessen soll der Fuß- und Radverkehr oberste Priorität haben und der ÖPNV an zweiter Stelle stehen. Dies kann sich dann auch in der Wahl der Maßnahmen widerspiegeln; allerdings muss man die unterschiedlichen Gegebenheiten für jede Schule berücksichtigen.

4 Region

Die von den Akteuren gewünschte intensivere Verflechtung von Stadt und Region betrifft unterschiedliche Verkehrsmittel.

Zum einen wurden Schnellradwege bzw. Velorouten als wichtiges Thema genannt - vor allem vor dem Hintergrund der wachsenden Anzahl von E-Bike- bzw. Pedelec-Nutzenden. In dem Zuge wurde der konkrete Vorschlag eines Stadt- und Kreisgrenzen überschreitenden Radschnellweges Soest – Lippstadt – Paderborn – Höxter genannt.

Im Bereich ÖPNV soll ebenfalls über Stadtgrenzen hinausgedacht werden: Umstiege bei Fahrten von der Region in die Stadt und Parallelverkehr zwischen Regional- und Stadtbussen müssen verringert werden. Der ÖPNV soll auch insgesamt in der Region attraktiver werden. Dafür wurde seitens der Akteure ein regionales Schnellbussystem vorgeschlagen. Dies soll auch dazu dienen, eine echte Alternative zum eigenen Pkw anbieten zu können. Die Akteure sehen die Gefahr, dass dem Kfz vor allem durch fehlende alternative Mobilitätsangebote (zum Beispiel Carsharing oder die Implementierung von Mobilstationen) eine weiterhin starke oder in Zukunft noch stärkere Rolle zukommt.

5 Quartiere in der Kernstadt

Das Verkehrsmittel Kfz wird für die Quartiere in der Kernstadt vor allem als Problem gesehen. Akteure berichten von hohem Schleich- und Durchgangsverkehr; zum Teil auch von Belastung durch viel Schwerverkehr.

Dabei sehen die Akteure bei neuen Baugebieten die Gefahr, dass die Kfz-Mehrbelastung noch weitere negative Auswirkungen auf bestehende Quartiere haben könnte. Daher fordern sie eine verträgliche Abwicklung der Kfz-Mehrbelastung. Dies lässt sich zum Beispiel mit einer guten Anbindung neuer Wohngebiete mit dem ÖPNV realisieren. Der bisherige ÖPNV ist zu stark radial ausgerichtet, die Akteure vermissen Tangentialverbindungen, um ohne Umstieg in der Innenstadt auf direkterem Wege benachbarte Quartiere anzufahren.

Ebenfalls negativ sehen die Akteure die fehlende Aufenthaltsqualität im Straßenraum bzw. generell im Quartier. Dazu passend kritisieren sie das inkonsequente Vorgehen der Stadt Paderborn beim Thema Gehwegparken oder Parken außerhalb markierter Stellplätze.

6 Schloß Neuhaus

Auch für Schloß Neuhaus wird der Kfz-Verkehr problematisch bewertet von den Akteuren. Dabei nennen sie vor allem den Lkw-Verkehr im Zentrum von Schloß Neuhaus und die hohe Verkehrsbelastung auf der Residenzstraße / Bielefelder Straße.

Daher wird vorgeschlagen, die Verbesserung der allgemeinen Verkehrssituation im Zentrum von Schloß Neuhaus anzustreben. Als konkrete Maßnahme könne die Beruhigung des Zentrums und der Vorrang für den Umweltverbund (zu Fuß, Fahrrad, ÖPNV) umgesetzt werden.

Am Lippesee wird von den Akteuren vor allem der ruhende Verkehr diskutiert. Die Parkplatzsituation am Lippesee solle durch zusätzliche Stellplätze verbessert werden; zusätzlich dazu müsse aber auch die ÖPNV-Anbindung attraktiver werden mit einer Linienführung bis hin zum Yachtclub und der Salitos Bar.