



Paderborn

Integriertes Mobilitätskonzept

Dokumentation der Bürgerforen 11/19

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

1	Einführung	4
2	Beteiligungsbausteine	6
3	Ablauf der Bürgerforen im November 2019	7
4	Eingangsbefragung	10
4.1	Wohnstandort	10
4.2	Verkehrsmittelwahl	11
5	Ergebnisse der Marktstände	12
5.1	Zielgruppen der Autofahrer/in, Pendler/in und Tourist/in	12
5.1.1	Bürgerforum Gesamtstadt	12
5.1.2	Bürgerforum Elsen	13
5.1.3	Bürgerforum Schloß Neuhaus	14
5.2	Zielgruppen Anwohner/in, Kinder, Jugendliche und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen	16
5.2.1	Bürgerforum Gesamtstadt	16
5.2.2	Bürgerforum Elsen	17
5.2.3	Bürgerforum Schloß Neuhaus	19
5.3	Zielgruppen Personen ohne Auto, Radfahrer/in und Studierende/r	21
5.3.1	Bürgerforum Gesamtstadt	21
5.3.2	Bürgerforum Elsen	22
5.3.3	Bürgerforum Schloß Neuhaus	23
5.4	IMOK-Ziele / Anregungen	25
5.4.1	Bürgerforum Gesamtstadt	25
5.4.2	Bürgerforum Elsen	25
5.4.3	Bürgerforum Schloß Neuhaus	26
5.5	Lobecke	26
5.5.1	Bürgerforum Gesamtstadt	26
5.5.2	Bürgerforum Elsen	26
5.5.3	Bürgerforum Schloß Neuhaus	27
5.6	Meckerecke	27
5.6.1	Bürgerforum Gesamtstadt	27
5.6.2	Bürgerforum Elsen	28
5.6.3	Bürgerforum Schloß Neuhaus	28
6	Impressionen	31
7	Ausblick	32

1 Einführung

Die Stadt Paderborn erarbeitet derzeit das Integrierte Mobilitätskonzept (kurz: IMOK). Im November 2019 fanden dazu drei Bürgerveranstaltungen an verschiedenen Orten statt. Interessierte Bürgerinnen und Bürger waren eingeladen, sich in den anlaufenden

Planungsprozess einzubringen. Die Ergebnisse der öffentlichen Bürgerforen fließen in die weitere Entwicklung des IMOK ein. Diese Dokumentation ist eine Zusammenfassung der Inhalte und Ergebnisse.

Das Integrierte Mobilitätskonzept – IMOK

Die Stadt Paderborn steht vor vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen und möchte sich daher in Sachen Verkehr und Mobilität neu aufstellen. Dazu wird derzeit ein sog. integriertes Mobilitätskonzept (IMOK) erarbeitet. Das IMOK soll den Anforderungen einer in die Zukunft gerichteten, nachhaltigen Verkehrsplanung entsprechen. Mit dem Mobilitätskonzept sollen sinnvolle Maßnahmen und Handlungsfelder für die Gesamtstadt sowie für Teilbereiche aufgezeigt werden.

Die Organisation der privaten und öffentlichen Mobilität muss einer Vielzahl an Aufgaben gerecht werden, denn Mobilität ist vielschichtig und komplex. Das Mobilitätsgeschehen spielt sich nicht nur auf den Straßen ab, sondern auch auf Geh- und Radwegen, landwirtschaftlichen Wegen, Schienenstrecken oder auf den Plätzen der Stadt sowie über die Stadtgrenzen hinaus (Pendlerverkehre). Mobilität bedeutet auch die Betrachtung aller Bevölkerungs- und Altersgruppen. Daher sind auch übergreifende Aspekte von Relevanz, wie z.B. Barrierefreiheit, Qualität des öffentlichen Raumes und Verkehrssicherheit. Neuere Mobilitätsformen wie Carsharing oder Elektromobilität sind ebenfalls aktuelle Themen, die Eingang in das Konzept finden müssen. Gleichzeitig sind auch die negativen Effekte von Mobilität (u.a. Lärm, Luftschadstoffe) zu betrachten.

Paderborn – Eine junge und dynamische Stadt

Die Stadt Paderborn stellt als Oberzentrum eine wichtige Funktion in Ostwestfalen dar. Daraus resultieren starke Verflechtungen mit dem Umland, die sich unter anderem in der hohen Anzahl an Einpendelnden widerspiegelt. Zudem verfügt Paderborn über zahlreiche Kasernenstandorte, die als Konversionsflächen neue Herausforderungen für den Stadtverkehr darstellen.

Paderborn bereitet sich auf die Zukunft vor

Die Stadt Paderborn steht vor vielfältigen Aufgaben und Herausforderungen. Die zukünftige Entwicklung im Verkehrsbereich wird insbesondere vom demografischen Wandel, von den verkehrspolitischen Entwicklungsrichtungen sowie von weiteren gesellschaftlichen und räumlichen Veränderungen gekennzeichnet sein. Zudem sind die erhöhten Anforderungen aus dem Umwelt- und Klimabereich zu beachten. Gerade im Verkehrsplanungsbereich – einem Bereich mit langen Vorlaufzeiten und einer langfristig wirkenden Infrastruktur – sind die langfristigen Auswirkungen der demografischen Entwicklung rechtzeitig zu beachten. Gleichzeitig sind weitere neue Entwicklungen (z.B. Energiekosten, Finanzknappheit, E-Mobilität, neue Informationsmedien und Mobilitätsangebote) frühzeitig zu integrieren. Nur eine qualitätsvolle, funktionierende und sich an den Bedürfnissen der Nachfrager

orientierende Verkehrsinfrastruktur kann sich der Herausforderung stellen, für die Verkehre der Stadt Paderborn selbst, aber auch für die stadtgrenzenüberschreitenden Verkehre ein adäquates Mobilitätsangebot bereitzustellen.

Das IMOK soll diesen vielfältigen Anforderungen einer in die Zukunft gerichteten, nachhaltigen Verkehrsplanung entsprechen, indem sinnvolle Maßnahmen und Handlungsfelder für die Gesamtstadt sowie für Teilbereiche aufgezeigt werden sollen.

Gemeinsam zum Ziel

Die Erarbeitung des Mobilitätskonzepts erfolgt in einer engen Zusammenarbeit mit dem Verkehrsplanungsbüro Planersocietät und dem Moderations- / Kommunikationsbüro IKU_Die Dialoggestalter, die die Stadtverwaltung sowohl fachlich als auch in Bezug auf den Dialogprozess unterstützen.



Gleichzeitig hat die Beteiligung der gesamten Stadtgesellschaft Paderborns einen sehr hohen Stellenwert im Entwicklungsprozess des IMOK. Eine kontinuierliche und rege Beteiligung von Verwaltung, Politik, Institutionen und Verbänden sowie der Bürgerinnen und Bürger soll sicherstellen, dass die unterschiedlichen Bedürfnisse bestmöglich Eingang in das Konzept finden. Um die Ideen, Wünsche und Anregungen der Öffentlichkeit in das IMOK einfließen zu lassen, gibt es verschiedene Beteiligungsformate zu unterschiedlichen Zeitpunkten im Erarbeitungsprozess des IMOK.

2 Beteiligungsbausteine

Ein erfolgreiches Konzept kann nicht allein am Schreibtisch entwickelt werden. Um akzeptierte Zielsetzungen zu formulieren und umsetzbare Maßnahmen herzuleiten, bedarf es einer breiten Beteiligung aller Akteure einer

Stadt. Deshalb lädt die Stadt Paderborn dazu ein, in verschiedenen Formaten aktiv bei der Erstellung des integrierten Mobilitätskonzepts mitzuwirken.

Bürgerforen

Es werden zwei Runden an Bürgerforen stattfinden, bei denen sich die Bürgerinnen und Bürger über den IMOK-Prozess informieren und persönlich einbringen können. Die erste Runde an Bürgerforen im November 2019 soll dem Meinungsaustausch zu Problemlagen und Handlungsbedarfen aber auch der Diskussion von Potenzialen und Zukunftsvisionen dienen. Die zweite Runde der Bürgerforen wird voraussichtlich ein Jahr später (Herbst/Winter 2020) stattfinden. Dort wird die Diskussion von konkreten Maßnahmen und Handlungsfeldern zur Verbesserung von Verkehr und Mobilität in Paderborn im Mittelpunkt stehen.

Abbildung 1: Daten der Bürgerforen im November 2019

BÜRGERFORUM GESAMTSTADT

Wann? Mittwoch, 6. November 2019, 18:30 – ca. 20:30 Uhr
Wo? Aula der Friedrich-Spee-Gesamtschule, Weißdornweg 6

BÜRGERFORUM ELSSEN

Wann? Dienstag, 19. November 2019, 18:30 Uhr – ca. 20:30 Uhr
Wo? Bürgerhaus Elsen, Bohlenweg 27

BÜRGERFORUM SCHLOß NEUHAUS

Wann? Donnerstag, 28. November 2019, 18:30 Uhr – ca. 20:30 Uhr
Wo? Schloßsaal im Bürgerhaus, Marstallstraße 9

Online-Dialog

Über einen Online-Dialog im Internet (www.imok-paderborn.de) ist geplant, ebenfalls Kritik, Ideen, Wünsche und Anregungen mitteilen zu können. Dieser wird voraussichtlich im Frühjahr/Sommer 2020 stattfinden. Über die lokalen Medien wird rechtzeitig über diesen Beteiligungsbaustein informiert.

Begleitende Projektwebseite

Über die Internetseite www.imok-paderborn.de werden laufend Informationen über Zwischenschritte veröffentlicht. Auf dieser Webseite finden sich unter anderem allgemeine Informationen zum IMOK und zum Prozess, ein Glossar sowie Kontaktmöglichkeiten.

3 Ablauf der Bürgerforen im November 2019

Die Bürgerforen fanden bereits in einem frühen Stadium des IMOK-Prozesses statt, um sowohl zu informieren, als auch durch die Bürgerinnen und Bürger weitere wichtige Hinweise, Probleme und Ideen aufzunehmen. Der Ablauf gliederte sich in die drei Teile einer Begrüßung und Gesprächsrunde mit verschiedenen Akteuren, einen Vortrag zum Projektstand des IMOK und den ersten Ergebnissen der

Bestandsanalyse sowie einen anschließenden „Dialog-Markt“, bei dem an fünf thematischen Marktständen diskutiert wurde. Die drei Bürgerforen wurden von insgesamt rund 180 Personen besucht – rund 60 für die Gesamtstadt, rund 50 in Elsen und rund 70 in Schloß Neuhaus – und bilden somit einen wichtigen und hilfreichen Baustein zum Integrierten Mobilitätskonzept Paderborn.

Die Bürgerforen setzten sich aus drei Teilen zusammen. Der **erste** Teil fand im Plenum statt und umfasste neben der Begrüßung (städtische Persönlichkeit) und einer Einführung (Moderation) eine moderierte Gesprächsrunde zur Mobilitätswende mit verschiedenen Akteuren, die in den Prozess des IMOK eingebunden sind. Im **zweiten** Teil wurde ein Überblick über das IMOK Paderborn gegeben. Hierbei stellte Herr Bexen (Planersocietät) den Entstehungsprozess des IMOK und die bisherigen Arbeiten und Ergebnisse zur Bestandsanalyse vor. Der **dritte** Teil war dialogorientiert und band die Teilnehmerinnen und Teilnehmer aktiv in den Abend ein. Unter dem Stichwort „Integrierte Mobilität im Jahr 2035“ erfolgte ein Austausch in Kleingruppen, bei dem verschiedene Perspektiven eingenommen werden sollten, um Gedanken für Veränderungen in der Mobilität auszutauschen. Hieran schloss sich der Dialog-Markt an, bei dem an fünf Marktständen diskutiert sowie Ideen, Probleme und Hinweise geäußert werden konnte. Diese fünf Marktstände wurden durch Vertreterinnen und Vertreter der Stadt, der Planersocietät, von IKU und des Zukunftsnetzes Mobilität NRW betreut. Drei Marktstände repräsentierten verschiedene Zielgruppen der Mobilität in Paderborn, ein Marktstand widmete sich den Zielen des IMOK und ein weiterer diente für allgemeinere Themen rund um Verkehr und Mobilität in Paderborn (Lob- und Meckerecke). An den drei Marktständen zu den Zielgruppen wurden jeweils zielgruppenspezifische Ergebnisse und Bewertungen aus der Bestandsanalyse, eine Leitfrage zur Diskussion sowie Stadtpläne zur Verfügung gestellt. Die Inhalte dieser fünf Marktstände werden im Kapitel 5 wiedergegeben. Ein lockerer Ausklang beendete die Bürgerforen.

Abbildung 2: Gesprächsrunde beim Bürgerforum Gesamtstadt mit Herrn Bock (Stadt Paderborn), Herrn Atorf (nph), Frau Voßebürger (IKU) und Herrn Wisbereit (Stadtjugendrat) (v. l.)



Quelle: Stadt Paderborn

Abbildung 3: Gesprächsrunde beim Bürgerforum Elsen mit Herrn Dr. Martini (Gesamtschule Elsen), Frau Niestroy-Althaus (Zukunftsnetz Mobilität NRW), Herrn Atorf (nph), Herrn Bock (Stadt Paderborn) und Herrn Anton (IKU) (v. l.)



Quelle: Stadt Paderborn

Abbildung 4: Gesprächsrunde beim Bürgerforum Schloß Neuhaus mit Herrn Hecker (Gymnasium Schloß Neuhaus), Frau Niestroy-Althaus (Zukunftsnetz Mobilität NRW), Frau Voßebürger (IKU), Herrn Atorf (nph) und Herrn Bock (Stadt Paderborn) (v. l.)



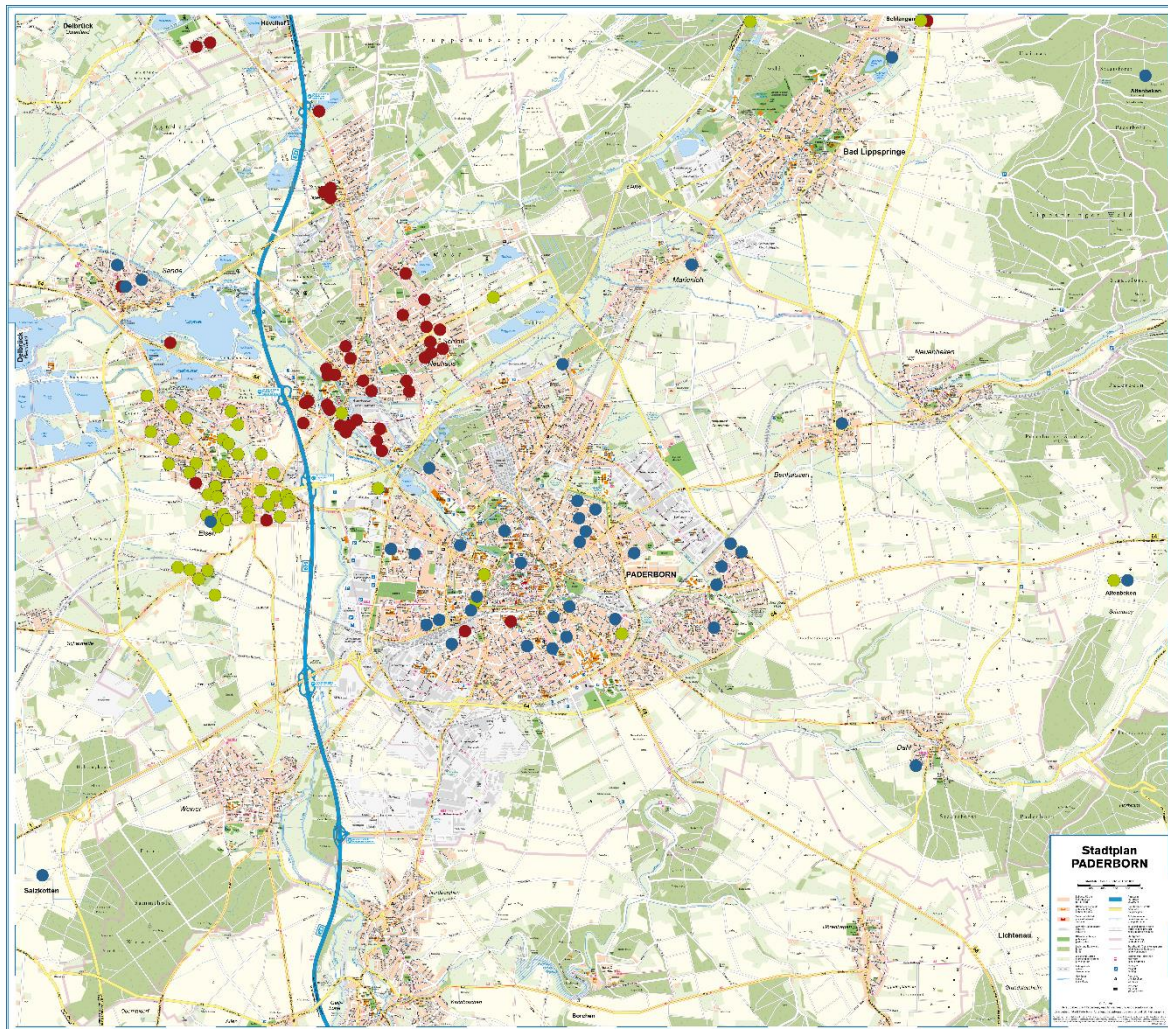
Quelle: Stadt Paderborn

4 Eingangsbefragung

Vor Beginn der Bürgerforen wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, auf jeweils zwei aufgestellten Plakaten zum einen ihren Wohnstandort und zum anderen die gewählten Verkehrsmittel auf dem Weg zu den Bürgerforen angeben. Diese Ergebnisse wurden im Laufe des ersten Teils dem Plenum präsentiert.

4.1 Wohnstandort

Abbildung 5: Wohnstandorte der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Bürgerforen Gesamtstadt (blau), Elsen (grün), Schloß Neuhaus (rot); freiwillige Angabe vor Beginn der Bürgerforen, daher nicht alle Besucher



Kartengrundlage: Stadt Paderborn (bearbeitet)

4.2 Verkehrsmittelwahl

Abbildung 6: Verkehrsmittelwahl Bürgerforum Gesamtstadt

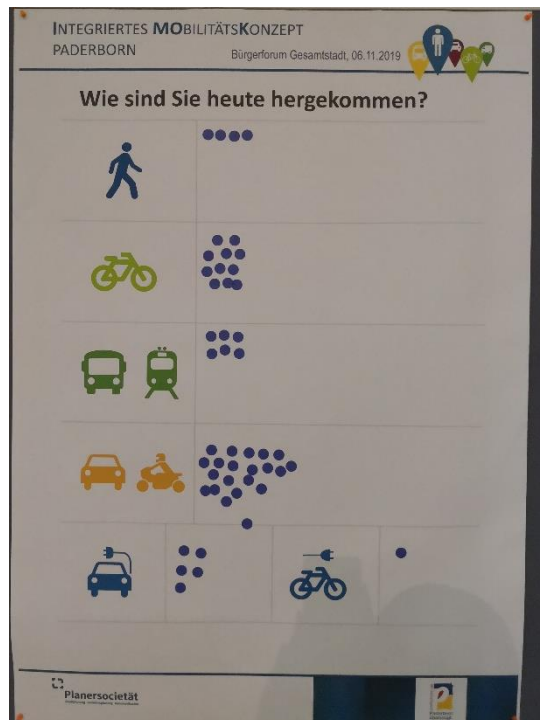


Abbildung 7: Verkehrsmittelwahl Bürgerforum Elsen

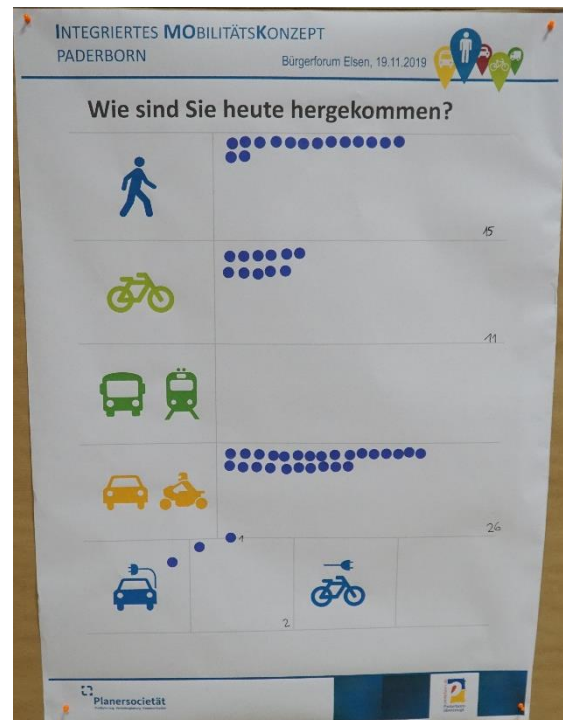
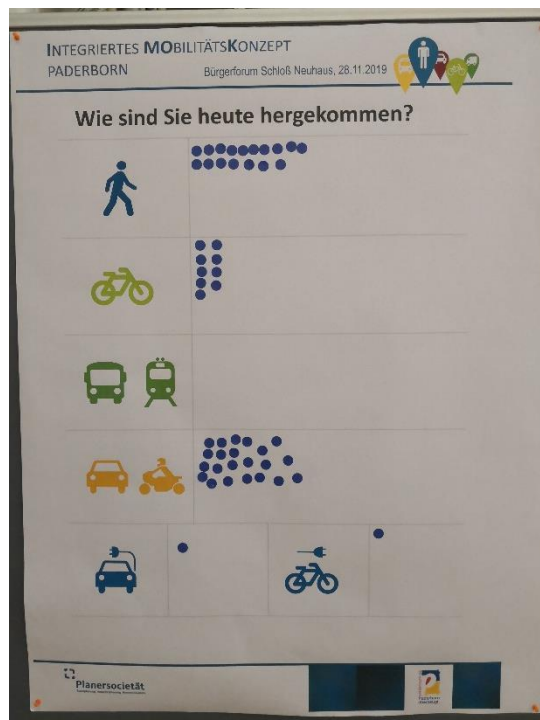


Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl Bürgerforum Schloß Neuhaus



5 Ergebnisse der Marktstände

Im dritten Teil der Bürgerforen waren die Teilnehmenden besonders zum Mitmachen aufgefordert. An verschiedenen Marktständen konnte mit den Projektbearbeiterinnen und Projektarbeitern über verschiedene Themen der Mobilität diskutiert werden. Um den Zugang zu den einzelnen Bereichen für die Bevölkerung zu erleichtern, wurden die Analyseergebnisse anhand verschiedener Zielgruppen aufbereitet und präsentiert. Neben diesen fand sich noch ein Analyseplakat mit Stärken

und Schwächen mit einer Analysekarte zugeschnitten auf die jeweils wichtigen Themen der Zielgruppen. Durch dieses Vorgehen sollten sich alle Personen in den Marktständen wiederfinden. Dieser Gesprächsanreiz für Anmerkungen und Hinweise fand einen großen Zuspruch bei den Besucherinnen und Besuchern. Bei den Bürgerforen in Elsen und Schloß Neuhaus wurde zusätzlich noch eine stadtteilübergreifende Stärken-Schwächen-Karte vorgestellt.

Nachfolgend sind die Inhalte der Karteikarten, die durch die Teilnehmenden ausgefüllt wurden, dargestellt. Hierbei wurden nur stellenweise redaktionelle Anpassungen vorgenommen, sodass die Meinungen der Bevölkerung möglichst unverändert dargestellt werden können.

5.1 Zielgruppen der Autofahrer/in, Pendler/in und Tourist/in

5.1.1 Bürgerforum Gesamtstadt

- ... mal den Blick Richtung Helsinki bzgl. Smart-City richten – vielleicht kann sich Paderborn etwas abschauen
- Gute Kfz-Anbindung bei der Bestandsanalyse ist gleichzeitig ein negativer Punkt
- Viel höhere Parkgebühren
- E-Busse (evtl. auch Wasserstoff) sollten angeschafft werden → sogar besser
- Einrichtung von einer Busspur an der Münsterstraße! Stadteinwärts
- P&R Plätze am Stadtrand mit ÖPNV-Anbindung
- 30-Minuten Takt auf Regionalbuslinien
- Fahrradmobilität ausbauen (z.B. Radschnellwege)
- Parkplatzangebot für Pendler im Riemekeviertel ist unzureichend
- Begrenzte Motorleistungen bei Taxen, Busse einführen
- Taxigebühren deutlich senken
- E-Scooter bzw. ähnliches für Fahrrad per App-Verleih
- Express-Busse, um Pendler in/aus der Stadt zu bekommen (1€/Fahrt). Nur die Orte einmal umfahren.

- Gemischte Geh- und Radwege sind für Fahrradfahrer ungeeignet, insbesondere für Pendler
- Zählraten online stellen → IMOK-Webseite
- Schnellladesäule & Lademöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet
- Tiefgarage Königsplätze umnutzen für Paketverteilung oder Mobility Point
- Durchgängige Busspur am gesamten inneren Ring
- Open Data für ÖPNV-Daten
- Mobility-App bundesweit
- Örtliche Potentiale der Industrie nutzen: dSPACE, Benteler Phoenix

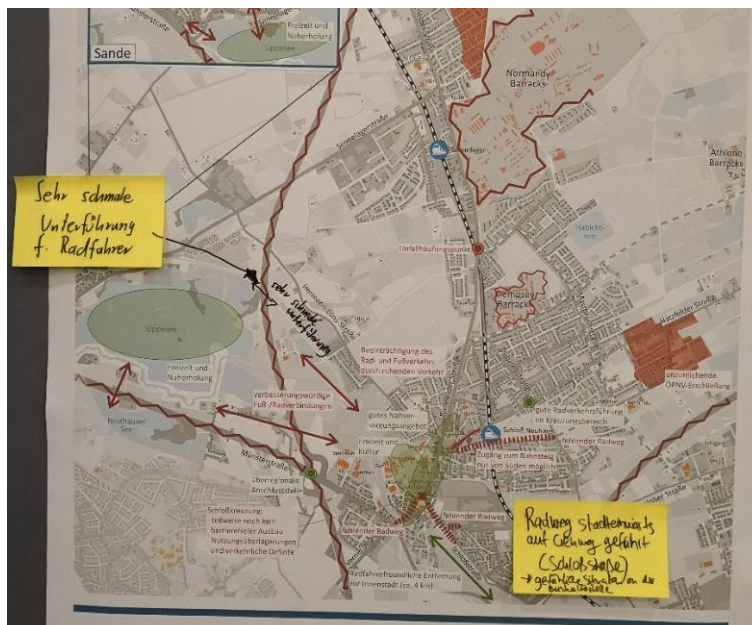
5.1.2 Bürgerforum Elsen

- Von-Ketteler-Straße/Paderborner Str./Wewer Str. entschärfen (Bushaltestelle an der Kreuzung wird als Konfliktpotential gesehen) Es wird vorgeschlagen, diese zu verlegen
- Parkende Autos auf der Fahrbahn → Konfliktsituation an der Gesselter Str., Urbanstr. und Antoniusstr.)
- Warum Autofahrer in 2035 mitdenken?
- Fahrgemeinschaft per App
- Besseres ÖPNV-Angebot ins Umland
 - Mehr Strecken
 - Engere Takte
- ÖPNV-Anschluss an Pendler-Parkplätze + Fahrradständer
- Schnellbus-Linie mit Haltepunkten an der Sander Str., an der Kirche und Paderborner Str.
- Sharing Angebot (Fahrrad, E-Bike und Auto)
- Anbindung nach Bielefeld mit dem Zug attraktiver machen
- Pendlerparkplätze, bessere Busverbindung Elsen <-> Schloß Neuhaus, Touristenticket für ÖPNV
- Parkgebühren in Innenstadt (Kernstadt); Autofahrern muss Fläche weggenommen werden
- Einbahnstraßen in Elsen, um Verkehre zu mindern
- Mobilitätsentscheidung zugunsten eines autofreien Haushalts nicht möglich → Auto ist nötig
- Stadt soll Carsharing anbieten/organisieren (Stadtverwaltung)
- Wie ist der städtische Fuhrpark aufgestellt?
- Wie kann der Einzelhandel in Elsen gestärkt werden? (um Abwanderung in die Peripherie zu verhindern)

- Erreichbarkeit von Paderborn aus der Umgebung (und darüber hinaus) ohne Auto sehr schlecht
- Carsharing ist sehr wichtig für autofreie Haushalte → Carsharing auch in Elsen
- Priorität des Individualverkehrs reduzieren
- Alternativstrecken für den Individualverkehr in Elsen
- Finanzierung des ÖPNV durch den MIV

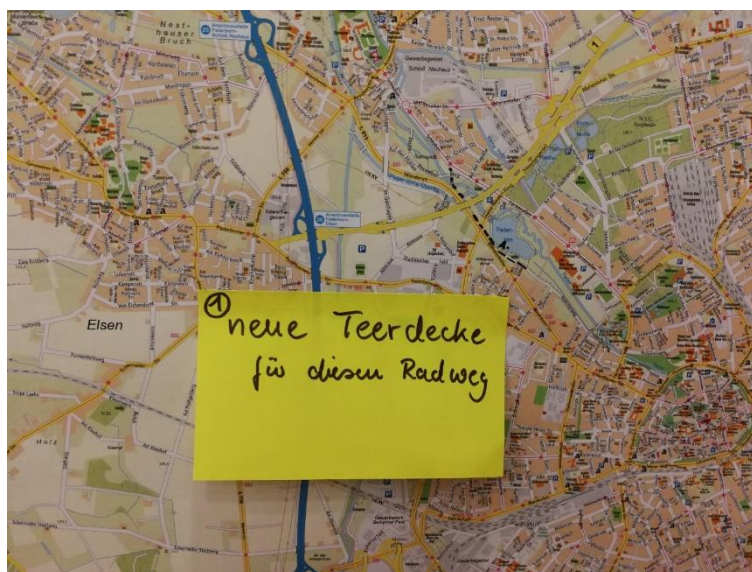
5.1.3 Bürgerforum Schloß Neuhaus

- sehr schmale Unterführungen (Autobahn) für Radfahrer
- Radweg stadteinwärts auf Gehweg geführt (Schloßstraße) → gefährliche Situation an der Bushaltestelle



- Kiss&Go-Parkplätze/Zonen (Almering und am Hallenbad)
- Es fehlen Busparkplätze (für Reisebusse)
- Car-Sharing Free Floating wie in München, mit Anzeige per App
- Wohnstraßen und Nebenstrecken für den Autoverkehr sperren. Damit wird der Verkehr auf Hauptstraßen gelenkt und „Kurzstrecken-Mobilität“ gestärkt
- Kostenloser ÖPNV (Finanzierung vom Staat?) → keine Gedanken über Tickets machen
- Temporäre Regelungen bei Großveranstaltungen z.B. im Schloss, Sporthalle
 - Bustaktlinien zu Parkplätzen, Bushaltestellen
 - Leitsysteme für PKW (bisher hohe Belastungen durch Suchverkehr)
 - Temporäre Teilspernung

- Kostenfreie P&R-Plätze und dichte Bustaktung zwischen Peripherie <-> City
 - „Sorglos-Umsteigen“ und attraktive City
 - Information über das Angebot (Leitsystem oder bessere Beschilderung)
- Busverbindung nach Borcheln (z.B. Padersprinter) fehlt
- Aktion für Schule: wieviel CO₂ können wir sparen → Schülerwege
- Jeder sollte seine Verkehrsmittelwahl nachhaltiger gestalten
- Autoärmerer Ortskern
- Mastbruchstraße:
 - Verkehrssicherheit für Kinder und Schüler erhöhen
 - Verkehrsfluss verbessern!
 - Lösung: Tempo 30 + Parkverbot
- ÖPNV: Bessere Taktung + einfacher und günstiger Tarif
- Bessere Anbindung mit ÖPNV aller Stadtteile; max. 200 Meter Entfernung zur nächsten Haltestelle
- Gesundere Menschen durch mehr Fuß- und Radverkehr
- Infosysteme für öffentliche Verkehrsmittel (Schloßkreuzung optimieren und vereinheitlichen z.B. Integriertes Infoangebot für alle Buslinien bis hin zu Informationsangeboten (Abfahrten))
- Busverbindung Elsen – Schloß Neuhaus fehlt
- Klare Fahrradwegezeichen, Fahrradverbindung
- Autonome Taxis für Außenbereich
- Schnellbusse, die nur an jeder zweiten Haltestelle halten



5.2 Zielgruppen Anwohner/in, Kinder, Jugendliche und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

5.2.1 Bürgerforum Gesamtstadt

- Mehr bzw. attraktivere Angebote für die jungen Generationen im ÖPNV, auch regional und nicht nur städtisch
- Allgemeine Karten, die man auflädt, um generell öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen
 - Vorteil: Papier verringert sich tonnenweise und die Wartezeiten werden geringer
 - Funktion: Karte dranhalten und es wird abgebucht
- Hoher Parkdruck in den Anwohnerstraßen
- Flächenentwicklungen: Schon für die Zukunft Potenzialtrassen und -grundstücke sichern → Langfristigkeit
- Für Radverkehr und Bahnanschlüsse
- Ich brauche keinen Fahrplan und kein Ticket mehr! Be-In → Be-Out
- Das Schülerticket greift nicht für alle Schüler
- Kinder laufen lassen
- Verkehrserziehung
- Bustarife für Jugendliche anpassen
- Weg zur Schule kann oft alleine bewältigt werden; mit einem Schulwegplan und dann ohne Elterntaxis
- Schulwegplanung
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder! → hohe Unfallzahlen aus der Präsentation in Widerspruch mit der Abschaffung Elterntaxis
- Schnelle und direkte Radverbindung (Schlangen) – Bad Lippspringe – Paderborn Innenstadt über den touristischen Radweg
- Vorgesehene Maßnahmen:
 - Radweg ertüchtigen (breiter)
 - An der Talle: Weiterfahrt geradeaus ermöglichen zum Hedererweg; Übergänge „An der Talle“ und „Diebesweg“ absichern
 - Bahnlinie nach Benteler ändern: Ab Hedererweg nach Nordwesten verschwenken über die Straße „An der Talle“ zur bestehenden Strecke zu Benteler. Mehrere Überwege könnten entfallen; die Bahnstrecke kann ohne Kehre benutzt werden; der Radweg könnte auf die alte Bahnstrecke verlegt und ausgebaut werden und sogar ohne Bahnberührung zur geplanten Fahrradstraße „Rotheweg“ geführt werden

- Zu wenig Spielplätze in östlicher Kernstadt (zwischen Detmolder Str./Driburger Str.)
- Busse in die Stadt
- Nachverdichtung Innenstadt/Ortsteile
- Busse aus der Innenstadt herausnehmen
- Achse Sande - Innenstadt: Radwegeverbindung Am Boker Kanal
 - Freizeitverkehr im Konflikt mit dem Alltagsverkehr
 - Baulicher Zustand verbessern
 - Direkte Verbindung für Anwohner und Pendler stärken
- Berücksichtigung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche bei Neubauprojekten
- Zone 30 in der Innenstadt

5.2.2 Bürgerforum Elsen

- Paderborner Str. 3: Radweg außerorts einrichten (mindestens 1 m breit)
- Elsen Bahnhof wird vernachlässigt (auch auf diesem Plan)
- Unfallgefahr auf dem Radweg Von-Ketteler-Str. stadteinwärts in Höhe Kirche und Fußgänger-ampel durch zu schmalen Fuß- und Radfahrbereich
- Hoher Parkdruck
- Kreisverkehr ist hier sinnvoll (Von-Ketteler-Straße / Wewerstraße)
- Zuwegung zur Kita? Tennisplätze hinter Comeniuschule



- Wege vermeiden im normalen Alltag ggf. Häusertausch

- Einbahnstraßen in Elsen: Aus Richtung Paderborn nach Elsen und Sande; Von-Ketteler-Straße & umgekehrt: Josefstraße / Urbanstr. → innerer Bereich wird sicherer
- Anwohnerparkplatz 50€/Monat
- Je Wohneinheit festen Parkraumschlüssel
- Pkw nur noch für Personen, die einen eigenen Parkplatz haben
- Schulwegpläne für alle Schulen
- Sichtbeziehungen für Radfahrer verbessern, v.a. bei Neubauten
- Bringservice der Geschäftsleute
- Flächendeckender ÖPNV
- ÖPNV „vergünstigen“
- ÖPNV-Verbindung Elsen-Schloß Neuhaus ausbauen
- Kostenfreier ÖPNV
- Keine 40 t – Busse im Zentrum von Paderborn; Alternativ: kleine Busse
- 5€/h Parkgebühr Königsplätze → dadurch Teilfinanzierung des ÖPNV möglich
- Mehr Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer auch durch Maßnahmen
- Elektronische Mitfahrbank
- Teilen statt Besitzen → Förderung lokales Carsharing unter Nachbarn
- Stadt könnte „Walkingbus“-Konzepte mehr unterstützen
- „beispielbare Stadt“; „besitzbare Stadt“ z.B. Anzahl Parkbänke → siehe Griesheim
- Fahrradwege ausbauen stadteinwärts z.B. Elsener Straße
- Wohngebiete tatsächlich verkehrsberuhigt gestalten
- Stadtplanung und Verkehrsplanung miteinander verknüpfen (z.B. in der Bauleitplanung) → Häuser ragen bis an den Bürgersteig
- Beleuchtung Feldmark/Römerstraße verbessern, uneindeutige Beschilderung an dieser Stelle
- Kombiniertes Fahren mit (klappbaren) E-Scootern in Kombination mit Bus und Bahn in die Kernstadt und deren Außenbezirke optimieren als Mobilitätsvision für 2035
- Feldmark ist zu stark frequentiert, Straßenbelag geht kaputt
- Elsen ist verkehrlich „verstopft“, die Situation hat sich verschlechtert (MIV, ruhender Verkehr)
- Kurzstreckentickets preislich besser gestalten

5.2.3 Bürgerforum Schloß Neuhaus

- Barrierefreiheit in den Fokus nehmen
- Frage klären: Wie kommen Mobilitätseingeschränkte von A nach B? Service?
- Neue Rampen zu Königsplätzen bei oberem Kaufhof-Eingang: Neue Treppe nicht für Rollstuhlfahrer, Personen mit Kinderwagen und Fahrrad geeignet
- Schloßkreuzung sollte autofrei sein → Ein Platz mit hoher Aufenthaltsqualität schaffen
→ Lösung: Tunnel?
- Historischen Ortskern stärken (Lebensqualität!)
 - Bushaltestellen an Ortsrand
 - Marktplatz + Schlossvorplatz integrieren
 - Verkehrssituation verändern (keine Durchgangsverkehre, Ortskern verkehrsberuhigt, tageszeitgeregt, Umgestaltung der Verkehrswege, Vorrang für Fußgänger und Radfahrer)
- von Anwohnerin aus Alt-Neuhaus
 - Wirksame Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung und Verlangsamung
 - Absperren von Bereichen
 - Fahrbahnschwellen
 - Reduzierung von Parkplätzen bzw. nur für Anwohner
- Begegnungsflächen schaffen, Kern attraktiver gestalten
- Straßen neu ordnen, weniger Fläche für Kfz, mehr Platz für Rad und Fuß (eine Fahrspur wegnehmen)
- Überdachte Fahrradabstellplätze, Ladeinfrastruktur?
- „Regeln vermitteln“: Was darf man, was nicht, z.B. in Fahrradschule
- Beteiligung von „Betroffenen“ wie Kinder und Senioren etc.
- Abfahrt zum Lippesee über „Parkplatz Lippesee“ damit Zufahrt über Sande entlastet wird, Parkplatz Hermann-Löns-Straße nutzen
- Schnellradweg Münsterstraße, Sande – Schloß Neuhaus
- Radwege zur Grundschule ausbauen
- Mastbruchstraße → Fahrradwege sollten beidseitig vorhanden sein
- Gute Fahrradabschließmöglichkeiten (Bügel)
- jeweils zehn Fahrradparkplätze in Wohngebieten
- Schnellbusse und Regionalbusse halten an verschiedenen Haltestellen z.B. Hbf, Schloss. Dadurch ist ein Umstieg oder Auswahl des Verkehrssystems nicht möglich

- Vernetzung/Vertaktung der verschiedenen ÖPNV-Systeme (Stadtbus, Regionalbus, Bahn) z.B. Nutzung der Regionalbusse als innerstädtische Schnellbusse
- Schnellere Verbindung (ÖPNV) von Sande Richtung Innenstadt Paderborns
- Bessere Taktung Sennebahn, schnellerer Takt beim Bus
- Nur stündliche Zugverbindung nach Bielefeld ist zu wenig!
- Autoverkehr darf nicht Priorität haben. Autos müssen Fußgängern und Radfahrern Vorrang lassen (Querungshilfen an befahrenen Straßen)
- „Bürger zu ihrem Glück zwingen“
 - Mehr ÖPNV
 - Höhere Parkkosten
- Schulwegsicherung
- Park- und Bringsituationen zur Grundschule schaffen/verbessern, Memelstraße! Morgens gefährlich für laufende Kinder
- Schulverkehr sicherer machen → Hatzfelder Straße!
- Fahrräder und Fußgänger haben Vorrang vor dem Autoverkehr am alten Ortskern
- Fuß- und Radweg mit Sitzflächen, Cafés/Restaurants an der Bielefelder Straße viel zu eng, dafür vier Parkplätze bzw. parken in zwei Reihen für Pkw. Daher Parkplatz reduzieren, Platz für Fußgänger und Radfahrer schaffen (zwischen Schloßkreuzung und Hatzfelder Platz)
- Grundschulumbildung Memelstraße + Am Sandberg, Konflikt zwischen zu Fuß gehenden Kindern und „Elterntaxis“
 - Spielstraße
 - Memelstraße in Kurve
- Verbesserung (Erleichterung) für den Fahrradweg Richtung PB an der Kreuzung B1/ Nixdorf-Ring
- Preis-Leistung ÖPNV: Modellrechnungen
 - 1) 1,- je Fahrt
 - 2) 265,- im Jahr (Abo)
 - 3) Kostenfrei
 - 4) 15-Minuten-Takt→ Defiziterhöhung erforderlich?
- Buslinie 11: Direkt nach Paderborn (nicht über Zentrum Schloß Neuhaus, sondern über Dube-lohstraße)
- Radwegeverbindung Wiesenpfad → Fischteiche verbessern



-
- Verbindung Rochusweg über Kaufland ins Ortszentrum / zum Bahnhof: Rad- und Fußweg einrichten
- Hatzfelder Straße: Parken + Türen öffnen bedeuten Gefahr für Radfahrer
- Freizeitverkehr nimmt am Lippesee zu → reagieren
- Querungshilfe Residenzstraße fehlt

5.3 Zielgruppen Personen ohne Auto, Radfahrer/in und Studierende/r

5.3.1 Bürgerforum Gesamtstadt

- Beschilderung „gemeinsamer Kfz- und Radweg“ einführen (besonders neben roten, nicht mehr benutzungspflichtigen Radwegen)
- Eindeutige Wegführung / Fahrradbenutzungspflicht
- Straßenschilder/-wegweiser auch (zusätzlich) an Radwegen
- Gepäckschließfächer für Radfahrer zentral aufstellen (z.B. für Einkäufe)
- Rückbau von Parkplätzen zugunsten v. Fahrradabstellbügeln
- Radwege asphaltieren
- Parken/Halten auf Radstreifen/-wege verbieten/ kontrollieren
- Fahrrad als Verkehrsmittel fördern (Geschwindigkeit etc.)
- Trennung von Fuß- und Radwegen (Schwerpunkt auf einem Verkehrsträger)
- Direkte Radverbindungen mitdenken (nicht nur Freizeit)
- Ampelschaltung für Radfahrer verbessern → Bettelampeln weg

- Vorrang für Radwege (z.B. bei Kreuzungen)
- Durchgängige Radinfrastruktur
- Bessere Fahrradparkplätze (höhere Qualität z.B. Parkhäuser)
- Radwege / Fahrradstraßen besser ausweisen (z.B. roter Asphalt mit Fahrradkennzeichen (Fahrradpiktogramm))
- Konflikt Radwegqualität und Baumschutz abwägen
- Ausbau des Car-Sharing Konzeptes (mehr Standorte der Fahrzeuge)
- Einheitliche Sharing-Systeme (mehrere Anbieter auf einem App)
- Sharing-Kilometerkonto
- ÖPNV: hohe Fahrgastzahlen morgens (Schüler + Pendler)
- Bei neuen Entwicklungsprojekten Fahrradabstellmöglichkeiten verbindlich fortschreiben
- Gleichberechtigung für alle Verkehrsteilnehmer bei neuen Planungsprojekten
- Tempo 30 in der Stadt

5.3.2 Bürgerforum Elsen

- Eindeutige Fahrradspurenwege; nicht doppelt gemoppelt in Elsen
- Platz für Velomobile z.B. Podbike oder Alleweder
- Radweg entlang Elsener Friedhof zur westlichen Seite des Pfarrhauses ist zu schmal, Hecken sind ungepflegt breit und hoch. Zusätzlich ein Angstraum im Knick durch zu hoher Hecke
- Mehr Sharing Angebote für Fahrräder
- Durchgehende und sinnvolle Radverkehrsführung (keine einfach endenden Radwege)
- Radwege ohne ständige „Ampelpausen“
- Pauschalangebote; Sammelersparnis; gut ausgebaute beleuchtete Fahrradwege
- Radwegenetz optimieren
- Innenstadtbereich autofrei schaffen
- Radmitnahme im ÖPNV günstiger machen
- Kein Radweg auf Almebrücke der Residenzstr. In Schloss Neuhaus für Radfahrer von der Verner Str., Radweg durch Landesgartenschau-Gelände und Weg um die Pader-Alme-Überleitung. Man stößt im 90° Winkel auf den Fußweg und Fahrbahn, sehr, sehr gefährlich
- Rad- / Fußweg am südlichen Paderufer hat eine wassergebundene Decke die bei feuchtem, nassem Wetter zu einer Schlammschicht wird ca. 1 cm. Dadurch verschmutzen Hose und Rad bis zum Oberrohr immens. Man meidet diesen direkten Weg von Elsen-Nord in die Kernstadt.

Zudem stehen hohe Bäume an der Südseite des Weges und verhindern eine zügige Abtrocknung nach Regenende

- Straßenbahn in der Stadt und auch ins Umland?
- Bahnhof Elsen (Haltepunkt) reaktivieren
- Höhere Taktung bei Nachtbussen!
- Attraktive Preismodelle (insbesondere innerhalb von Ortschaften; zurzeit 2,50€ innerhalb von Elsen; Stichwort: Einkaufen!)
- Tarifstruktur optimieren – eine Karte für alles
- „Bespielbare Stadt“; „Besitzbare Stadt“; siehe Griesheim
- Runde Tische mit verschiedenen Verkehrsträgern → Förderung des Miteinander
- Von-Ketteler-Str. Radweg und Fußweg sicherer machen durch 30-Zone
- (Rad-)Netzlücke Ahorn-Sportpark
- Inneren Ring für Radfahrer u. ähnliches beschleunigen (Ampeln optimieren)
- Konflikt Rad und autonomes Fahren?
- Mehr Radstellplätze in der Kernstadt → auch qualitative
- „Grüne Welle“: Vorrang für Rad- & Fußverkehr
- Beleuchtung an z.B. Gefahrenstellen farblich differenzieren (oder Kreuzungsbereiche)
- Gesamtkonzeption für den Radverkehr im Stadtgebiet
- Mehr Radstraßen nur für den Radverkehr
- Kreuzung Paderborner/Wewerstr. Ist für Radverkehr nervig, da u.a. stadtauswärts hier zwei verschiedene Radampelphasen abgewartet werden müssen. Zu langwierig und Pkw-dominierte Ampelsteuerung
- Bahnunterführung mit Rampe (nördliche Seite) am Kasseler Tor ist für Radfahrer inkl. Dem folgenden 270° Rechts-turn zur Querung (Liboriberg/Busdorfwall zu gefährlich und ins Rechts-knick zu schmal. Gefahr für Kollisionen mit entgegenkommenden Radfahrern und Personen mit Kinderwagen ist sehr hoch. Ziel ist Kasseler Str.
- Elsen Bahnhof beachten
- Fehlender Radweg südl. der Münsterstraße Richtung Innenstadt (nicht betrachtet in der Analyse)
- Fehlende Verbindung über „Almehof“

5.3.3 Bürgerforum Schloß Neuhaus

- Beschilderung Radweg ab Almebrücke fehlt

- Wochenende Kombi: Radweg-Fußweg total überlastet
- Stolbergallee Vorrang für Radverkehr an Kreuzungen und Kontaktschleifen an den Ampeln
- Ampelschaltung für Radfahrer optimieren (parallel zum KFZ-Verkehr)
- Touristische Radrouten mit besserer durchgehender Anbindung an den Ortskern (bisher nicht gegeben z.B. Quinhagen) (Almeradweg, Römerradweg v.o.)
- Historischer Ortskern Umgestaltung als Fußgänger (Radfahrerzone) ohne PKW-Verkehr mit Aufenthaltsqualität
- Busspur für Radverkehr freigeben
- Schlechte Verbindung zwischen SN und Innenstadt (Weg an der Paderauen nicht befestigt; über die Schlossstraße nicht direkt)
- Schlosskreuzung Ampel und Querungen an HN-Ring werden nur nach Anforderung grün → trotz Grünphase für KFZ in die gleiche Richtung
- Fahrradstellplätze an Bushaltestellen
- Radwegenetz verändern
 - Fahrradstraßen von SN nach PB Innenstadt nach Sennelager/Elsen durchgehend
 - Anbindung Sport und Spielbereiche (Stadion, Almezentren/Einkaufszentren Höffner, Hornbach)
- Quinhagen vor Brücke zumachen für Autoverkehr – Fahrradstraße bis Benteler Arena
- Radwege (Padersteinweg, Emilie-Rosenthal-Weg...) sind zu schmal v.a. am Wochenende wegen Fußgänger + Radfahrer (doppelte Breite wäre gut!)
- Möglicher Radschnellweg von PB nach Delbrück über Padersteinweg, Padersee, Pader-Alme-Kanal, Gartenschau, Bokerkanal sollte realisiert werden
- Radwegverbindung unter der Münsterstraße nach Schloß Neuhaus
- Radfahrer auf der Straße führen bei der Busstation Schloßstr. Richtung Schloßkreuzung
- Mehr Zebrastreifen als FGÜ
- Überfüllte Busse
- Höhere Taktung in Mastbruch (äußeren Bereichen)
- Einfachere, übergreifende Tarifstruktur, hohe Preise für Gelegenheitsfahrer
- Direkte Buslinie von Mastbruch in die Innenstadt
- 30 min Takt der Sennebahn an beiden Haltepunkten

5.4 IMOK-Ziele / Anregungen

5.4.1 Bürgerforum Gesamtstadt

- Innerer Ring als Einbahnstraße und Zugang in die Innenstadt nur mit Berechtigung oder gegen Zahlung
- Weg zur Haltestelle / zum Fahrrad sollte genauso lang sein wie der Weg zum Auto → bei neuen Gebietsentwicklungen mitdenken
- Open Data bitte
- Zeitnah, nicht erst 2025...

5.4.2 Bürgerforum Elsen

- Vernünftige Vernetzung Bus/Bahn
- Innerer Ring zur Einbahnstraße → freie Spur für Busse und Radfahrer
- Mehr Angebote schaffen. Umstieg auf ÖPNV muss finanziell attraktiv sein!
- Politik und Verwaltung müssen mehr Mut zeigen!
- Höhere Parkplatzgebühren → Autonutzung unattraktiv gestalten
- Umgestaltung Pkw-Parkplätze zu Fahrradstellplätzen
- 50% weniger Pkw-Verkehr in der Innenstadt/Elsen
- Aufenthaltsqualität ist ein größerer Wirtschaftsfaktor als ein Parkhaus Königsplätze
- B+R → mehr und sichere Abstellmöglichkeiten
- ÖPNV-Anbindung von/zu Pendlerparkplätzen
- Generation Babyboomer mitdenken (größte Gruppe)
- Bedeutet autonomes Fahren Individualität?
- „Benachteiligung“ von Radfahrern an Kreuzungen
- Straßenbahn: Verkehrsraum, z.B. für Straßenbahn auf lange Sicht freihalten
- Nicht nur Carsharing, sondern auch Autoverleiher mitdenken!
- Aufenthaltsqualität steigern!
- Vernetzung mit XO [Dialog Kultur- und Kreativwirtschaft] / Die Kuppel [Kulturinitiative]
 - Lebensqualität steigern
 - Themen Mobilität & Lebensqualität verknüpfen

5.4.3 Bürgerforum Schloß Neuhaus

- Ziele operationalisieren: Was wollen wir in 2/5/10/15 Jahren erreichen?
 - Modal-Split-Zielwerte
 - Handlungsfelder
 - Controlling
 - Zwischen-Steps
- Elterntaxi, Taxiverkehr abends/Nachtstunden
 - Verkehrsmengen, Lärm problematisch
 - Verkehr auf andere Seite der Lippe verlagern
- Negativ: Verschiedene Haltestellen der Stadtbusse und Regionalbusse (z.B. Hbf und Schloßkreuzung)
- Bessere Taktung der unterschiedlichen ÖPNV-Systeme (Bus, Bahn...)
- Fahrleitsystem installieren (Verkehrsflüsse koordinieren)
- Busspuren: kein Bus im Stau mit Autos
- Die Jugend ihre eigenen Konzepte erarbeiten lassen (agiles Arbeiten)
- Wirtschaft involvieren/einbinden, flexible Arbeitszeiten für MA
- Haltepunkt Schloß-Neuhaus von beiden Seiten begehbar seit einigen Wochen?!

5.5 Lobecke

5.5.1 Bürgerforum Gesamtstadt

- Buslinie 6 hat teilweise längere Fahrtzeiten
- Kreuzung Heiersstraße / Giersstraße sehr gut gelöst! → Sind weitere Kreuzungen so möglich?
- Umgehweg der Innenstadt während des Weihnachtsmarkts ist gut gelöst
- Neugestaltung Paderhalle „Bespielbar“
- Schnelles Erreichen aller Orte in Nähe Kernstadt

5.5.2 Bürgerforum Elsen

- Initiative Radverkehr in die Kernstadt
- Kostenloses Parken für E-Mobile ausbaufähig
- Gute Erreichbarkeit Elsen <-> Paderborn

- Guter Takt von 15 Min. auf Hauptstrecken des Busses
- Anbindung in die Fläche (Kernbereich)
- Günstige Stellplätze für Wohnmobile
- Fahrradstraße ausbaufähig!

5.5.3 Bürgerforum Schloß Neuhaus

- Busanbindung Ortsteilzentrum SN
- Libori-Ticket und Weihnachtsmarkt Ticket sind ok
- WLAN im Bus und pünktliche Busse, auch bei SCP-Spielen
- Wünschenswert: bessere Taktung des ÖPNV

5.6 Meckerecke

5.6.1 Bürgerforum Gesamtstadt

- Gegenseitige Rücksichtnahme Rad <> Autofahrer muss besser werden
- Ermäßigung bis 16 Jahre (ÖPNV)
- Jugendtarife oder Kindertickets für bis 16 Jahre
- Ermäßigung für alle Schüler, da kein Einkommen (ÖPNV + regional)
- Buspreise sind zu hoch. Auch für Schüler sind viele Tarife überteuert
- Bis 18 Jahre sollte Busfahren umsonst sein
- E-Scooter bieten Flexibilität. Bsp. Bielefeld hat es mittlerweile
- Zu lange Suche im Netz nach Forenterminen
- Stadtplan mit neuen Tempo-Zonen, z.B. 30 km/h öffentlich ins Internet bekannt machen und nicht nur heimlich neue Schilder aufstellen
- Verkehrszeichen z.B. Tempo 30 werden teilweise von Werbetafel verdeckt und sind für nicht Ortsunkundige, da kaum oder spät sichtbar und so wahrnehmbar
- In die Stadtteile Beleuchtungskonzept (z.B. Boker-Kanal-Radweg, Unterführung BAB 33 (Sande))
- Radschnellwege (möglichst kreuzungsfrei/ampelfrei) zu der Innenstadt
- Fußgänger bekommen immer Grün! Kein Drängeln mehr!
- Weniger „Bettlerampeln“ für Radfahrer und Fußgänger
- Zielideen IMOK: Lärmbelastung durch Verkehr fehlt in den Zielideen

- Autogerechte Stadtteile: Umbau bzw. Rückbau der Straßen: weniger Lärm und Emissionen
- Fahrradverleih für bessere Mobilität in der Stadt
- Pflicht für Lieferdienste auf Elektroantrieb umzustellen
- Vorteile von Rad- und ÖPNV-Verkehr sollten spürbar sein, z.B. Zeitersparnis auf Kurzstrecken und günstiger bei Einzelpersonenfahrten
- ÖPNV: Erholungsbereiche Haxtergrund sind kaum erreichbar (nur auf Abruf) Sonntag nachmittags fahren die Busse nur alle zwei Stunden
- Zentralstation / Busbahnhof → Umnutzung in Radstation
- ÖPNV komplett aus der Fußgängerzone in der Innenstadt heraus → zirkulierende Ringlinie / Wall
- Bus weiterhin durch die Innenstadt
- Vereinheitlichung der ÖPNV-Tarife
- Buspreise zu hoch im engen Kernstadtbereich für sehr kurze Strecken
- „Ringlinie“ zur Verbindung der Stadtteile miteinander (Bsp.: Sande-Wewer)
- Schnellbuslinien sternförmig aus der City Paderborns in die Stadtteile (Paderborn – Sande)
- Früher Linie 9 bis Mitternacht halbstündlich; heute ab 22 Uhr nur stündlich
- „Stadtmauerfunktion“ wieder aufleben lassen

5.6.2 Bürgerforum Elsen

- Aspekt Luftverschmutzung + Umwelt
- Veranstaltung war zu kurz!
- Abstellflächen für Fahrräder fehlen
- Anschluss Paderborn → Elsen Bahnhof
- Sander Straße: An Ortseingang beidseitiger Radweg
- Nachtbus-Angebot nicht ausreichend + tagsüber

5.6.3 Bürgerforum Schloß Neuhaus

- Bielefelder Straße, Residenzstraße: keine Querungsmöglichkeiten
- Durchgangsscharakter schränkt stark ein → Zebrastreifen nötig
- Tickets zu teuer
- Gefährliche Situationen

- unklar, ob Fahrräder in beide Richtungen unterwegs sein dürfen
- Hecken, die in den Verkehrsraum ragen
- Fußwege: SN-Zentrum:
 - Chaotisches Durcheinander
 - Aufsteller, Flaggen, Warenkörbe, Außengastronomie
- Bessere, pfiffige Informationskampagnen für gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr
- Betriebliches Verkehrskonzept für Benteler AG fehlt
- Wünschenswert: Verbesserungen für SPNV (ggf. Straßenbahn)
- Fehlende Direktverbindung ins Gewerbegebiet Frankfurter Weg
- Mehr Lebensqualität für Im Quinhagen wünschenswert
- Schlechte Busverbindung Elsen-Schloß Neuhaus besonders auch für Schüler
- Ausschließlich Einbahnstraßen in Schloß Neuhaus einführen
- Preis-Leistungsverhältnis Buspreise für Jugendliche schlecht (4,90 € → Hin/Zurück)
- Qualität der Fahrradwege mangelhaft (Schlaglöcher!)
- Schloß Neuhaus ist ein Schulstandort: Fahrradstraßen und -wege fehlen (Mastbruch Richtung Schloß Neuhaus)
- Radweg von Schloß Neuhaus nach Sande (am Kanal) nicht nutzbar → gefährliche Wurzeln
- Hoher Lkw-Verkehr durch Sande, große Gefahr für Grundschüler + Altenheim → keine Quermöglichkeit (Zebrastreifen fehlt)
- Fahrradweg von SN nach PB zu schmal (leider Mehrfachnutzung)
- Verkehr sollte stärker kontrolliert werden
 - Tempolimit
 - Anlieger frei
 - Lkw nicht im Innenstadtbereich
 - Park-/Halteverbot
- Viele Verkehrsteilnehmer fallen auf durch aggressiven Fahrstil und durch Nichtbeachtung der gesetzmäßig vorgegebenen Beschilderungen
- Schwerlasttraktoren & Lkw über 7,5 t fahren durch die Residenzstraße trotz Verbotsschild (Münsterstr.). Viele fahren nicht mehr, sondern rattern durch die Straßen!
- Drück-/„Bettel“-Ampeln benachteiligen Fußgänger und Radfahrer (und das im Zeitalter des zunehmenden Klima-Bewusstseins!)
- Nachholbedarf beim Anfahren von Busbuchten (Schulung des Personals!)

- Truppenübungsplatz öffnen – ggf. Umgehung um den Ortskern – politische Anstrengungen beim Bund
- Zu enger Abstand zwischen Radweg und Autostraße
- Angebot für Senioren fehlt, dass man unentgeltlich von Schloß Neuhaus nach Paderborn kommt
- Radwegesituation z.B. Schloßstraße wünschenswert: bessere Verbindung zwischen Schloß Neuhaus und Paderborn City
- Fahrradverkehr vor Pkw-Verkehr priorisieren
 - Sehr viele Schüler sind mit Fahrrad unterwegs
 - Zu Schulbeginn und -ende sollte eine Fahrradstraße durch Schloß Neuhaus führen
- Sertürnerstraße nur noch für Anwohner öffnen. Zufahrt für Elterntaxis unterbinden
- Sertürnerstraße: Elterntaxis großes Problem! KEIN Durchkommen für Fahrräder
- Busse elektrifizieren
 - Weniger CO2
 - Weniger Lärm
 - Die Busse an der Schloß Kreuzung verursachen durch An- und Abfahrten an Bushaltestelle + Ampel sehr viel Lärm
- Bielefelderweg: Fahrradweg wurde aufgehoben, dennoch Icon auf Fahrbahn fehlerhaft!

6 Impressionen

Abbildung 9: Bürgerforum Gesamtstadt



Abbildung 10: Bürgerforum Elsen



Abbildung 11: Bürgerforum Schloß Neuhaus



7 Ausblick

Bei den Bürgerforen im November 2019 konnten zahlreiche Anregungen und Hinweise zu unterschiedlichsten Aspekten der Verkehrsplanung gesammelt werden. Themen, die oft angesprochen wurden, sind beispielsweise direkte Radverbindungen sowohl zwischen den Stadtteilen als auch von den Stadtteilen in die Innenstadt sowie der Zustand der Radinfrastruktur. Ein weiterer häufig thematisierter Punkt war die Abschaffung von Anforderungsampeln („Bettelampeln“) für zu Fuß Gehende und Radfahrende. Im Bürgerforum für die Gesamtstadt wurde darüber hinaus mehrmals auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit für Kinder und Jugendliche sowie auf die Verlagerung von Pendlern auf den öffentlichen Verkehr hingewiesen. In Elsen spielte der Schülerverkehr eine größere Rolle, außerdem die Vergünstigung von ÖPNV-Tickets. Die Diskussion in Schloß Neuhaus wurde unter anderem durch die sich überlagernden Nutzungsansprüche an der Schloßkreuzung, einen höheren Takt im Schienenverkehr und einer verbesserten Radverbindung in die Innenstadt geprägt.

Die gewonnenen Informationen werden nun durch das Planungsbüro aufbereitet und fließen in den weiteren Planungsprozess ein. Vor allem für die Bestandsanalyse bilden sie einen wichtigen Baustein. Nach Abschluss der Bestandsaufnahme und -analyse wird ein Zielkonzept für die zukünftige Ausrichtung der Mobilitäts- und Verkehrsplanung erarbeitet. Das Jahr 2020 wird insbesondere durch den Projektbaustein der Maßnahmenermittlung und -untersuchung geprägt sein.

An dieser Stelle möchten sich die Stadt Paderborn, die Planersocietät und IKU_Die Dialoggestalter herzlich bei allen Beteiligten für die konstruktiven Diskussionen und zahlreichen Beiträge im Rahmen der ersten Bürgerforen zum IMOK Paderborn bedanken und hoffen auf eine weiterhin rege Beteiligung der Bevölkerung.