

Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Konversion

**IMOK Paderborn**

**Quantitative Ziele**

24. August 2021

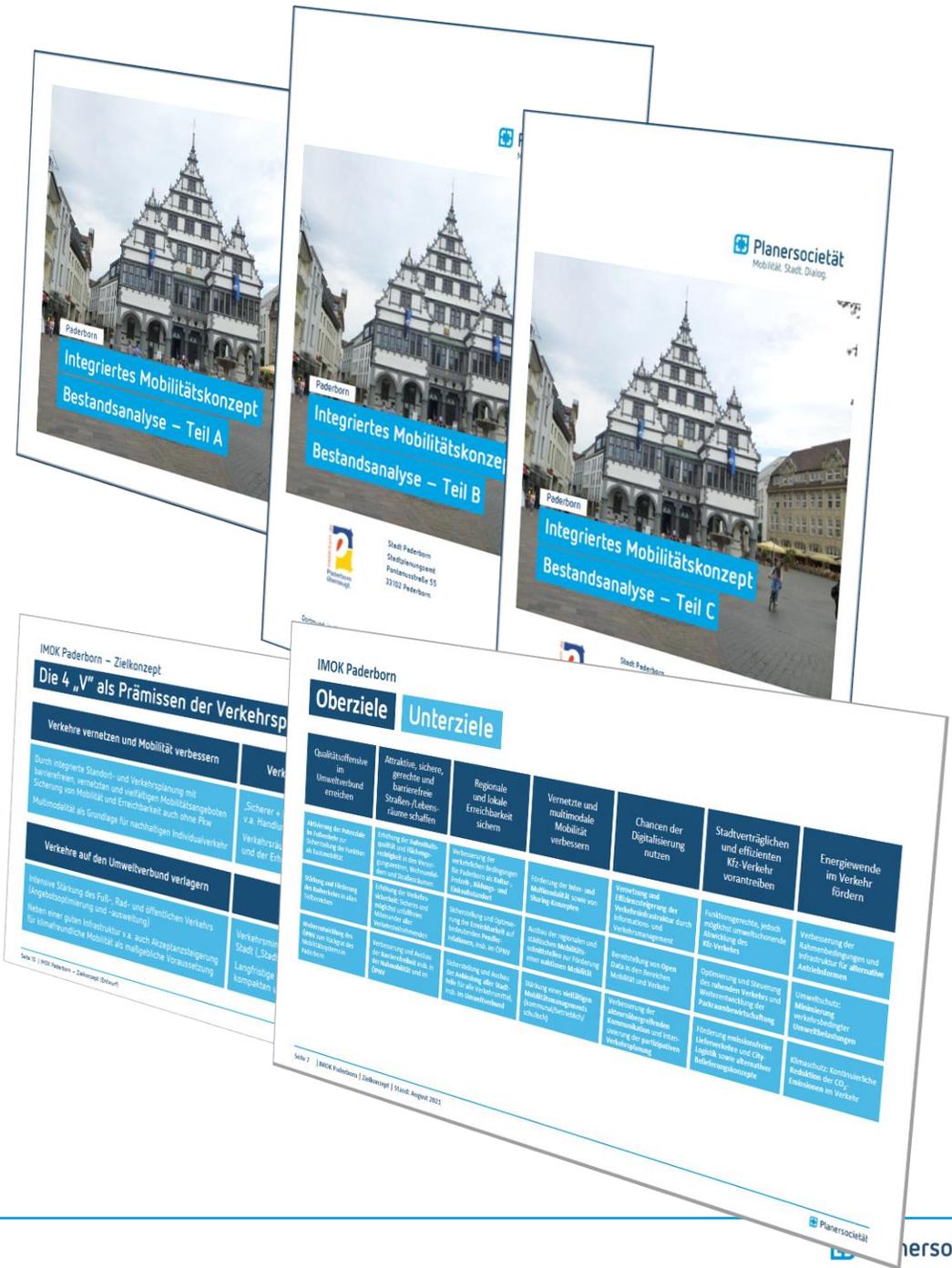
# Gliederung

- Was bisher geschah
- Quantitatives Zielkonzept
- Aktueller Stand & Ausblick



# Was bisher geschah

- **Bestandsanalyse – abgeschlossen**
  - A: Grundlagen und Auswertungen
  - B: Analysetexte
  - C: Kartenband
- **Qualitatives Zielkonzept – abgeschlossen**
  - politisch beschlossen (Sommer 2020)
- **Quantitatives Zielkonzept – offen**
  - Online-Beteiligung Sommer 2020
  - Diskussionen in Projektbeirat und Projektgruppe
  - Ziel: Beschluss durch Stadtrat am 02.09.2021



# Wozu quantitative Ziele?

- **Konkretisieren Entwicklungsrichtung** des Zielkonzepts
- Entscheidend für **Maßnahmenentwicklung und -intensität**
- Grundlage für **Evaluation** der Umsetzung des IMOKs

Außerdem: Quantitative Ziele...

- erleichtern Kommunikation der Ziele
- mit Signalwirkung – auch bei regionalen Konzepten
- sind Messlatte für Verwaltung und Politik

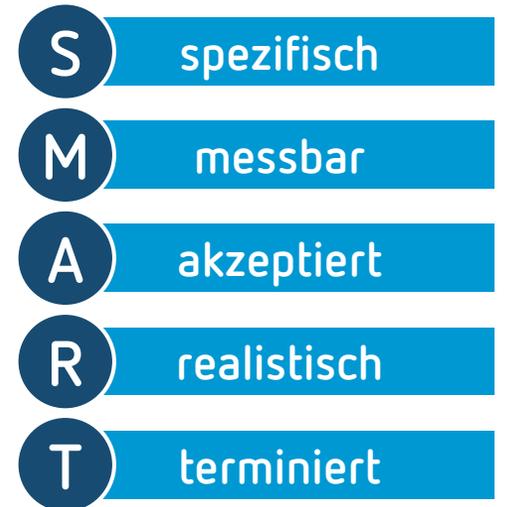
SMART-Formel:



# Welche quantitativen Ziele?

- **Auswahl der Indikatoren:**
  - Passend zu Zielen
  - Wirkungs- und Umsetzungsziele
  - Verfügbare Daten
  - Aussagekraft
  - Verständlichkeit in Öffentlichkeit
- **Aushandlungsprozess zwischen notwendigen und realistischen Zielen**
- **Basierend auf den Beiträgen und Diskussionen:**
  - Ausschüsse / städtischer Rat
  - Expertise der Gutachter / Projektsteuerungsgruppe
  - Projektgruppe / Projektbeirat
  - Online-Dialog

SMART-Formel:

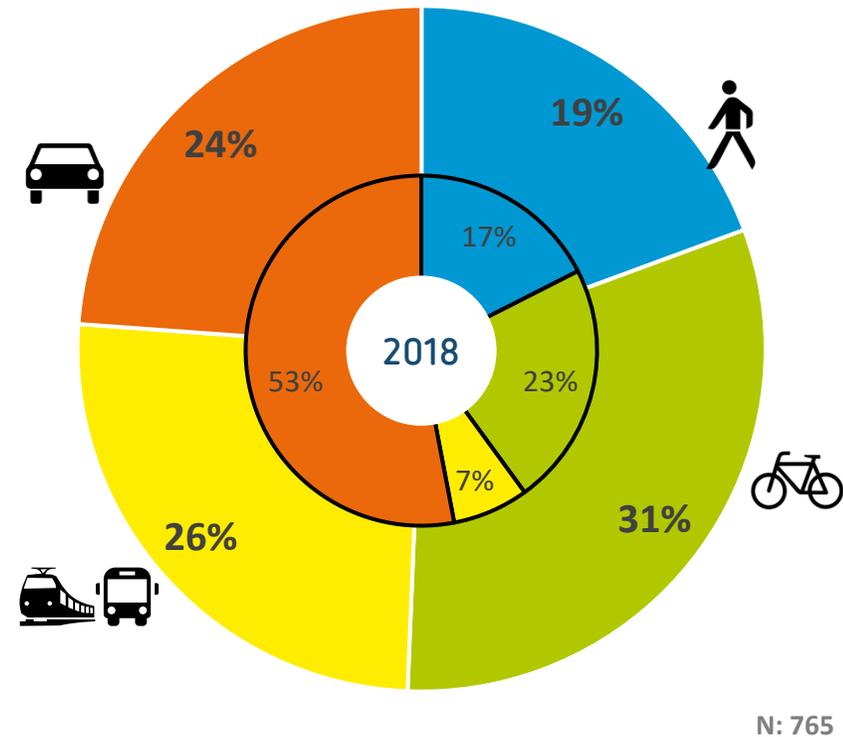


# Ergebnis des Online-Dialogs

### Anzustrebender Modal Split

- 75% für deutliche Senkung des Kfz-Anteils (auf < 33 % / mind. Halbierung)
- Mehrheit für deutliche Zuwächse im ÖPNV: Steigerung um das drei- bis vierfache
- Mehrheit für moderates Wachstum im Radverkehr
- Größte Einigkeit bzgl. des Modal-Split-Anteils im Fußverkehr (und geringste Steigerung)

Durchschnittlicher Modal Split für 2035  
(inkl. Ausreißerwerte)



Werte 2018: Haushaltsbefragung 2018

# Ergebnis des Online-Dialogs

Welche Maßnahmen wären zur Zielerreichung erforderlich? Wie realistisch sind diese?

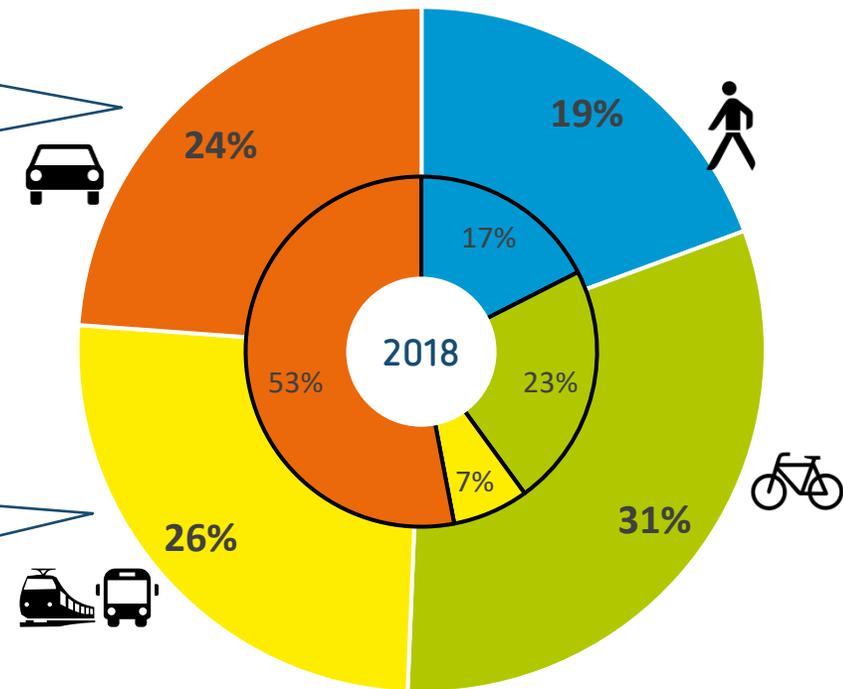
Erforderliche Maßnahmen:

- sehr restriktive Maßnahmen
  - rechtlich schwierig umsetzbar
  - große Widerstände aus Bevölkerung zu erwarten
- unrealistisch

Erforderliche Maßnahmen:

- sehr kostenintensiv
  - großer Planungsaufwand
  - langer Umsetzungszeitraum
- unrealistisch

Durchschnittlicher Modal Split für 2035  
(inkl. Ausreißerwerte)



N: 765

Werte 2018: Haushaltsbefragung 2018

# Qualitatives Zielkonzept

## Oberziele

## Unterziele

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
Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität	Erhöhung der <b>Aufenthaltsqualität</b> und <b>Flächengerechtigkeit</b> in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen	Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als <b>Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort</b>	Förderung der <b>Inter- und Multimodalität</b> sowie von <b>Sharing-Konzepten</b>	<b>Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur</b> durch Informations- und Verkehrsmanagement	Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des <b>Kfz-Verkehrs</b>	Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für <b>alternative Antriebsformen</b>
<b>Stärkung und Förderung des Radverkehrs</b> in allen Teilbereichen	Erhöhung der <b>Verkehrssicherheit</b> : Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden	Sicherstellung und Optimierung der <b>Erreichbarkeit</b> auf bedeutenden <b>Pendlerrelationen</b> , insb. im ÖPNV	Ausbau der regionalen und städtischen <b>Mobilitäts-schnittstellen</b> zur Förderung einer <b>nahtlosen Mobilität</b>	Bereitstellung von <b>Open Data</b> in den Bereichen Mobilität und Verkehr	Optimierung und Steuerung des <b>ruhenden Verkehrs</b> und Weiterentwicklung der <b>Parkraumbewirtschaftung</b>	Umweltschutz: <b>Minimierung</b> verkehrsbedingter <b>Umweltbelastungen</b>
<b>Weiterentwicklung des ÖPNV</b> zum Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn	Verbesserung und Ausbau der <b>Barrierefreiheit</b> insb. in der <b>Nahmobilität</b> und im <b>ÖPNV</b>	Sicherstellung und Ausbau der <b>Anbindung aller Stadtteile</b> für alle Verkehrsmittel, insb. im <b>Umweltverbund</b>	Stärkung eines <b>vielfältigen Mobilitätsmanagements</b> (kommunal/betrieblich/schulisch)	Verbesserung der <b>akteursübergreifenden Kommunikation</b> und Intensivierung der <b>partizipativen Verkehrsplanung</b>	Förderung <b>emissionsfreier Lieferverkehre</b> und <b>City-Logistik</b> sowie <b>alternativer Belieferungskonzepte</b>	Klimaschutz: Kontinuierliche <b>Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen</b> im Verkehr

# Qualitätsoffensive im Umweltverbund erreichen

Aktivierung der Potenziale im Fußverkehr zur Sicherstellung der Funktion als Basismobilität

Stärkung und Förderung des Radverkehrs in allen Teilbereichen

Weiterentwicklung des ÖPNV als Rückgrat des Mobilitätssystems in Paderborn

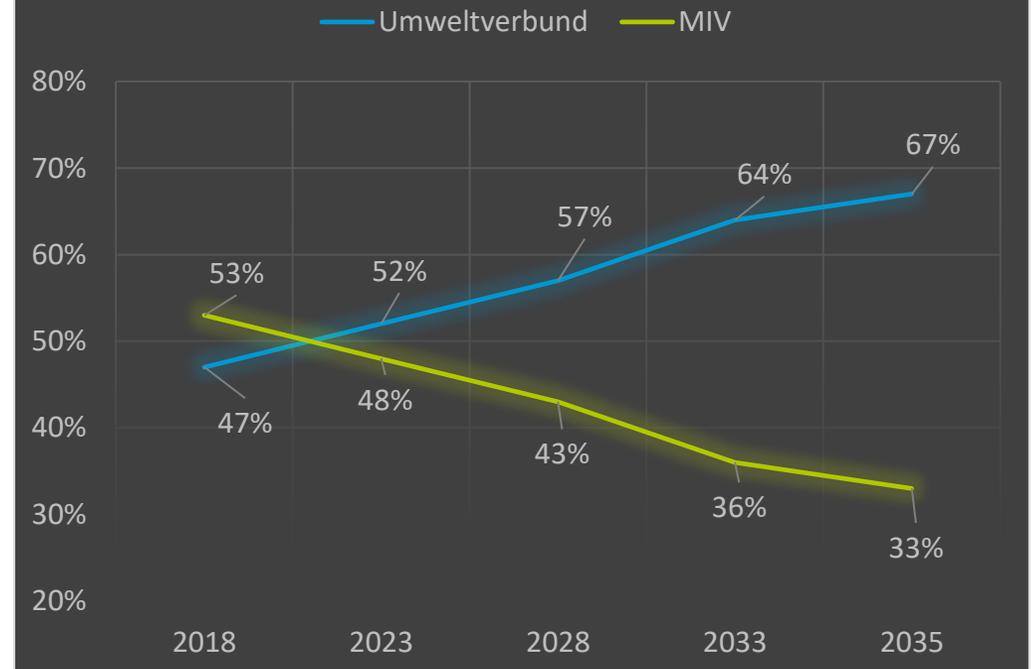
### Indikatoren / Zielwerte

Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035

(s. Haushaltsbefragung 2018)

Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung

### Zielentwicklung Modal Split



# Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen

Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen

Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden

Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insbesondere in der Nahmobilität und im ÖPNV

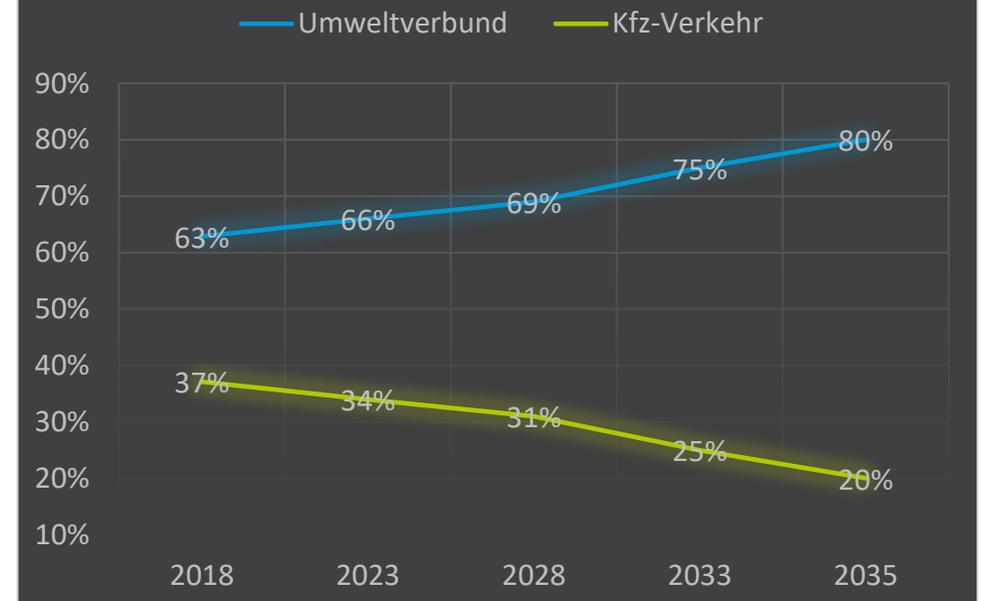
### Indikatoren / Zielwerte

Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5 km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)

Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (in Richtung ‚Vision Zero‘)

Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025

### Zielentwicklung Modal Split auf Wegen unter 5 km



# Attraktive, sichere, gerechte und barrierefreie Straßen-/Lebensräume schaffen

Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Flächengerechtigkeit in den Versorgungszentren, Wohnumfeldern und Straßenräumen

Erhöhung der Verkehrssicherheit: Sicheres und möglichst unfallfreies Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden

Verbesserung und Ausbau der Barrierefreiheit insbesondere in der Nahmobilität und im ÖPNV

### Indikatoren / Zielwerte

Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5 km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)

Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr (in Richtung ‚Vision Zero‘)

Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025



Quelle: Deutscher Verkehrssicherheitsrat

# Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern

Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort

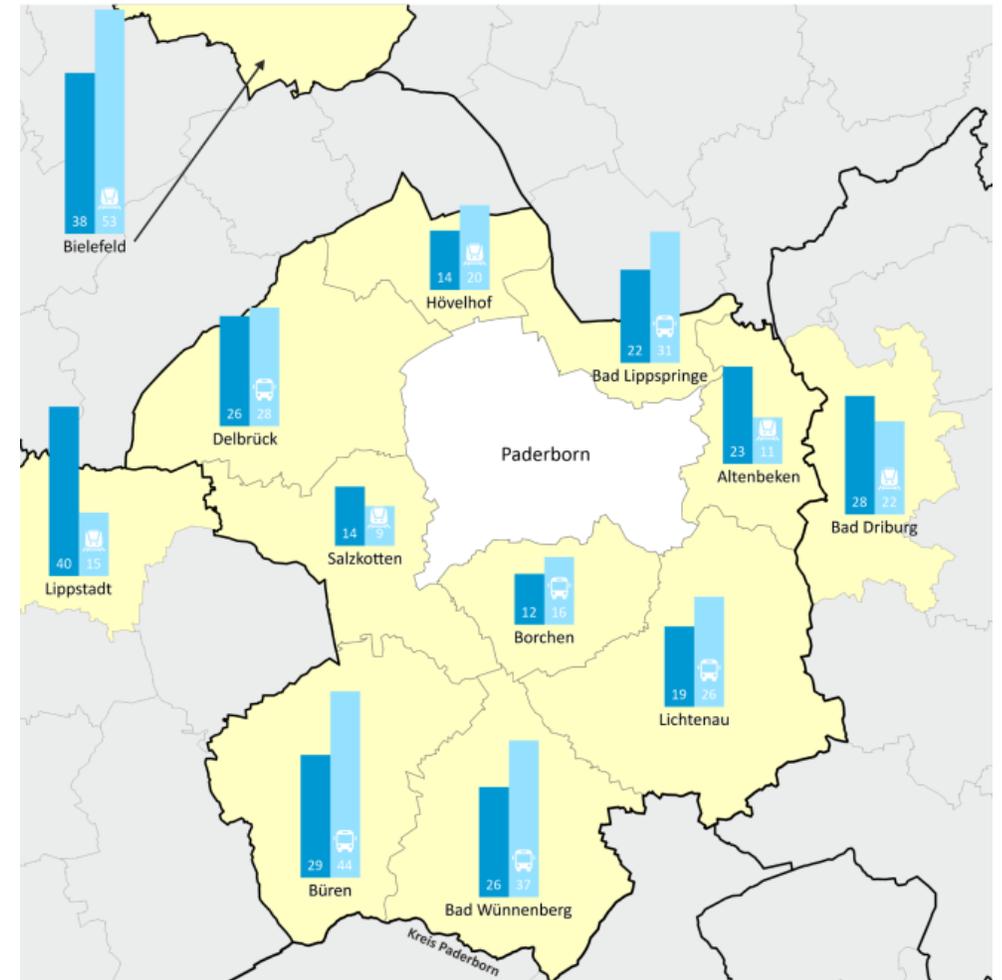
Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insbesondere im ÖPNV

Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insbesondere im Umweltverbund

### Indikatoren / Zielwerte

Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbesondere bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.

Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und Pkw ein Fahrtzeitverhältnis von mindestens 1,25 und im Vergleich zw. Bahn und Pkw ein Fahrtzeitverhältnis von mindestens 1,0 aufweisen.



## Regionale und lokale Erreichbarkeit sichern

Verbesserung der verkehrlichen Bedingungen für Paderborn als Kultur-, Freizeit-, Bildungs- und Einkaufsstandort

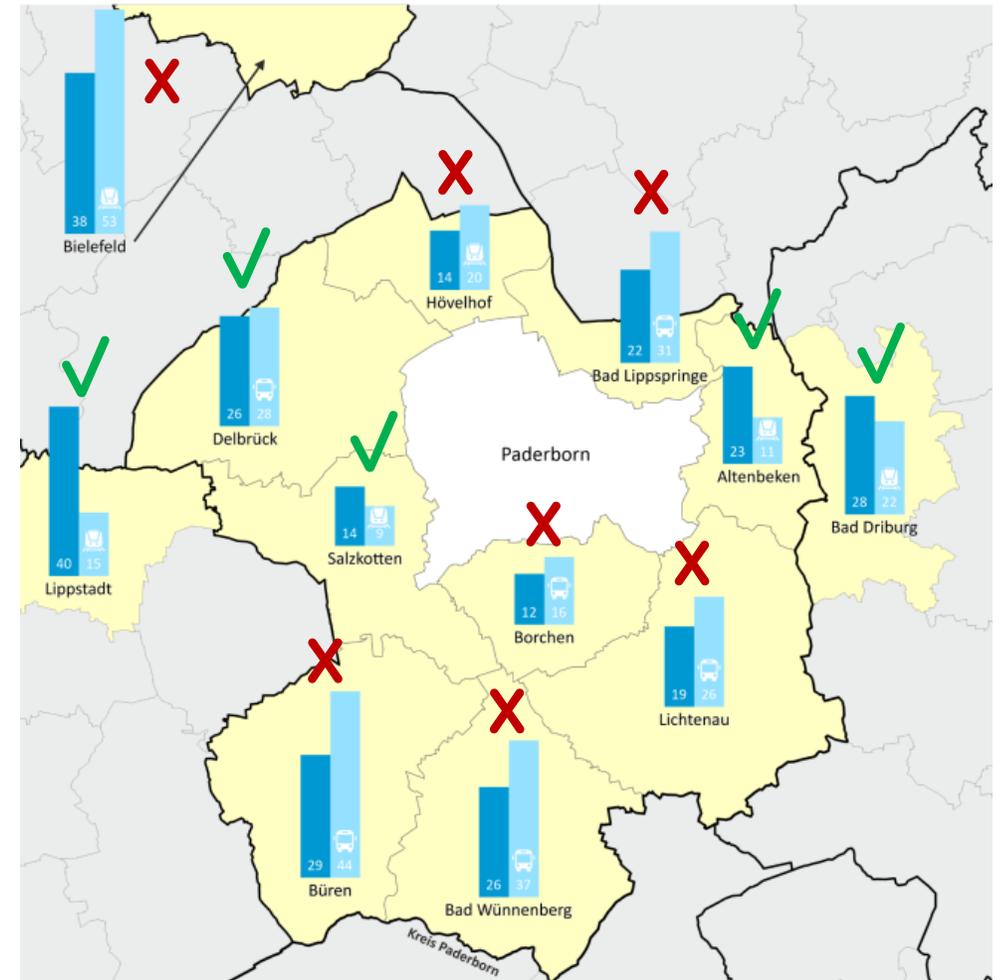
Sicherstellung und Optimierung der Erreichbarkeit auf bedeutenden Pendlerrelationen, insbesondere im ÖPNV

Sicherstellung und Ausbau der Anbindung aller Stadtteile für alle Verkehrsmittel, insbesondere im Umweltverbund

### Indikatoren / Zielwerte

Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbesondere bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.

Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und Pkw ein Fahrtzeitverhältnis von mindestens 1,25 und im Vergleich zw. Bahn und Pkw ein Fahrtzeitverhältnis von mindestens 1,0 aufweisen.



## Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern

Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten

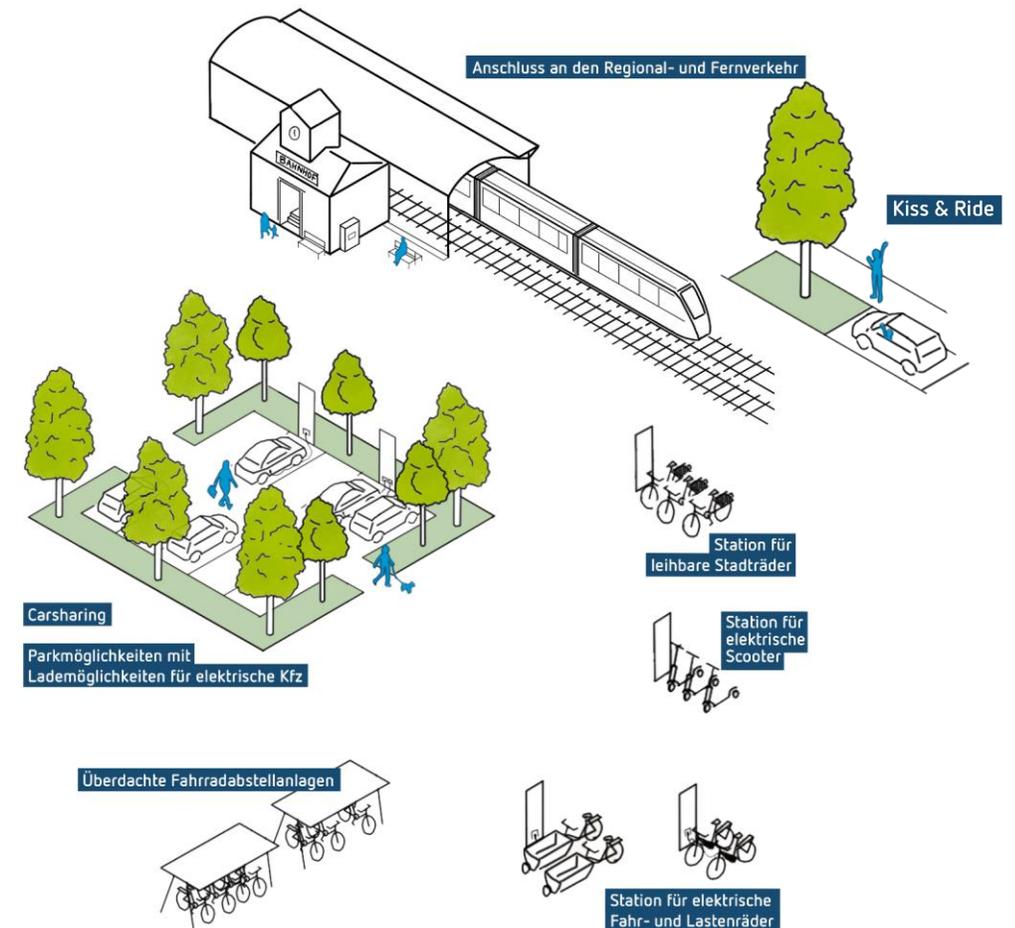
Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätsschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität

Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)

### Indikatoren / Zielwerte

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.

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



# Vernetzte und multimodale Mobilität verbessern

Förderung der Inter- und Multimodalität sowie von Sharing-Konzepten

Ausbau der regionalen und städtischen Mobilitätsschnittstellen zur Förderung einer nahtlosen Mobilität

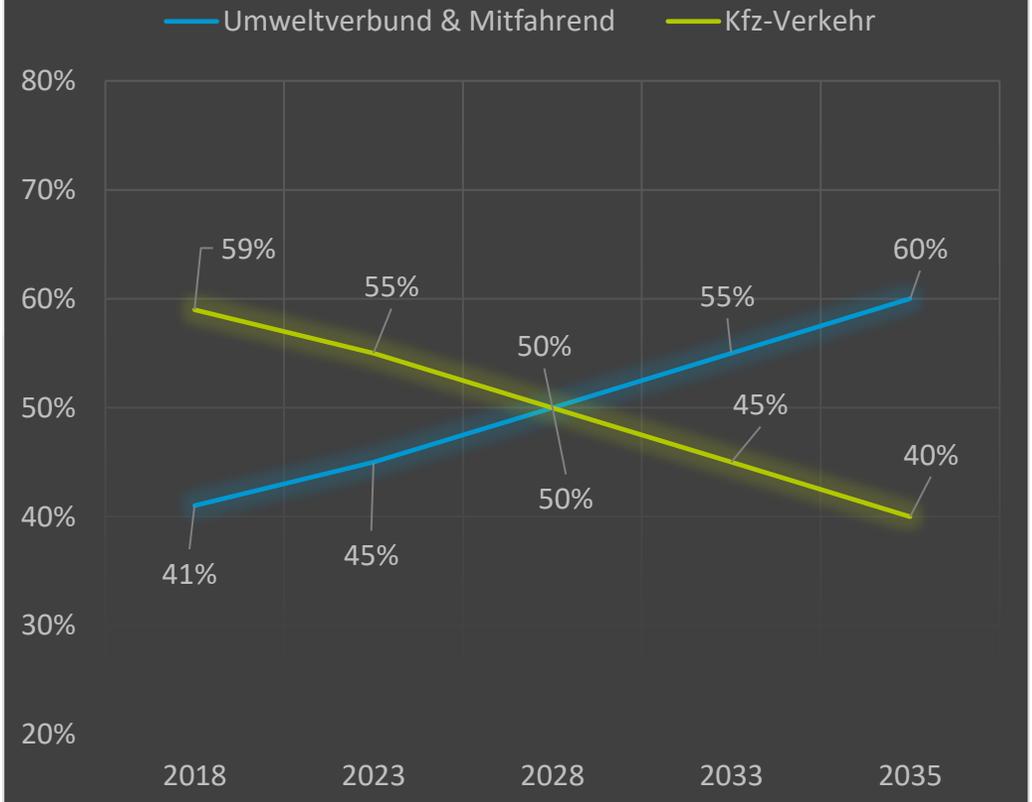
Stärkung eines vielfältigen Mobilitätsmanagements (kommunal/betrieblich/schulisch)

### Indikatoren / Zielwerte

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.

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

### Zielentwicklung Modal Split auf Arbeitswegen



# Chancen der Digitalisierung nutzen

Vernetzung und Effizienzsteigerung der Verkehrsinfrastruktur durch Informations- und Verkehrsmanagement

Bereitstellung von Open Data in den Bereichen Mobilität und Verkehr

Verbesserung der akteursübergreifenden Kommunikation und Intensivierung der partizipativen Verkehrsplanung

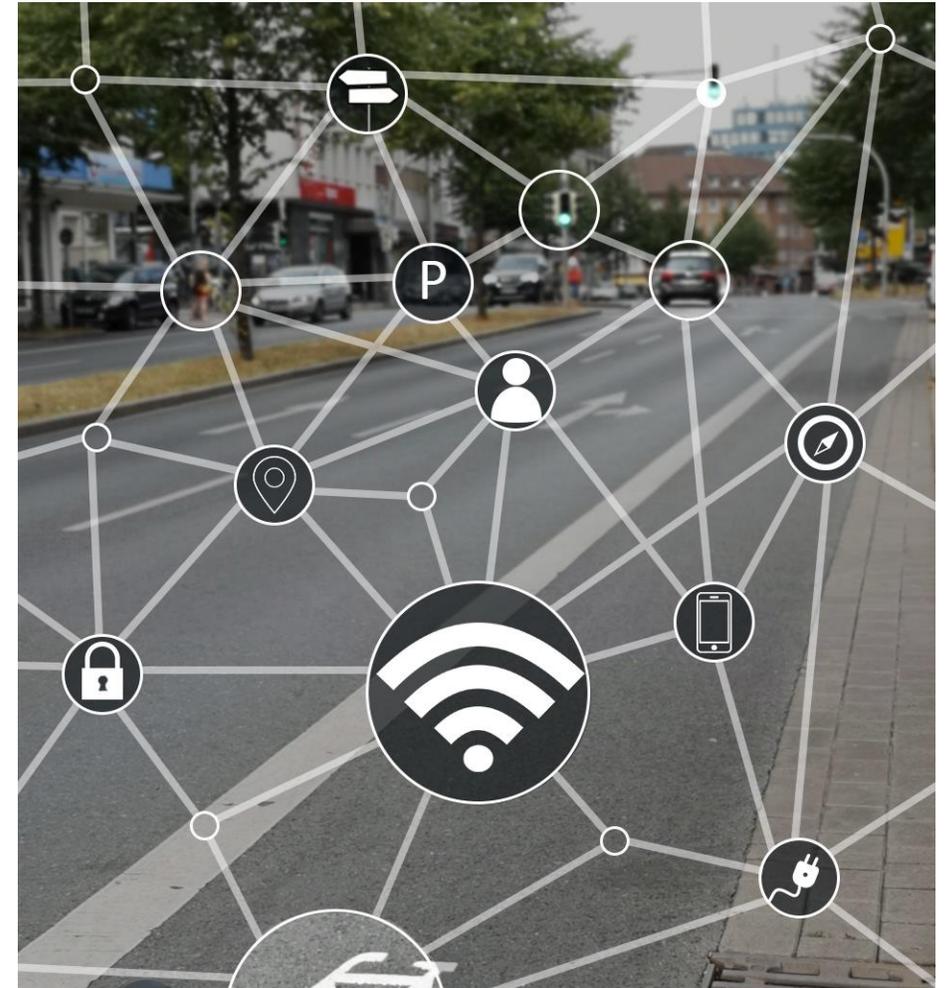
### Indikatoren / Zielwerte

Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.

Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.

Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.

Institutionalisierter Austausch relevanter Akteure bzw. Überführung des IMOK-Projektbeirats in einen kontinuierlichen Mobilitätsbeirat



# Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben

Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung

Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte

### Indikatoren / Zielwerte

Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)

Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).

Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.



Relevante Knoten mit der höchsten Verkehrsbelastung in Kernstadt und Elsen bzw. Schloß Neuhaus (Zählung 2018)

# Stadtverträglichen und effizienten Kfz-Verkehr vorantreiben

Funktionsgerechte, jedoch möglichst umweltschonende Abwicklung des Kfz-Verkehrs

Optimierung und Steuerung des ruhenden Verkehrs und Weiterentwicklung der Parkraumbewirtschaftung

Förderung emissionsfreier Lieferverkehre und City-Logistik sowie alternativer Belieferungskonzepte

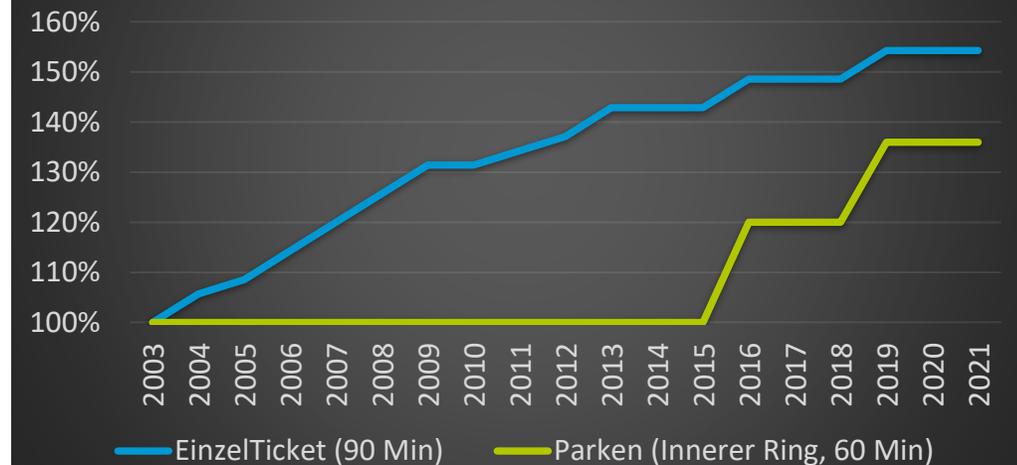
### Indikatoren / Zielwerte

Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)

Sachgerechte Bepreisung des Parkens im öffentl. Raum (in Anlehnung an allgemeine Preisentwicklungen zur Erhöhung der Steuerungswirkung).

Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.

### Entwicklung der ÖV- und Parkpreise (in %)



Zahlen gem. Angaben der Stadt Paderborn

## Energiewende im Verkehr fördern

Verbesserung der Rahmenbedingungen und Infrastruktur für alternative Antriebsformen

**Umweltschutz:**  
Minimierung verkehrsbedingter Umweltbelastungen

**Klimaschutz:**  
Kontinuierliche Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr

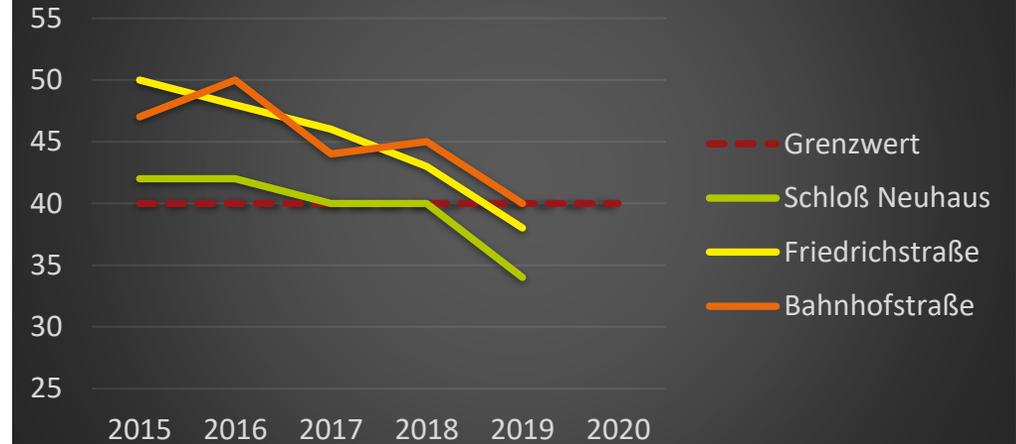
### Indikatoren / Zielwerte

Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und Ausbau der entsprechenden technischen Infrastruktur (u.a. Umsetzung Ladeinfrastrukturkonzept 2019).

Einhaltung jeweils gültiger Lärm- und Luftschadstoffgrenzwerte bis 2030.

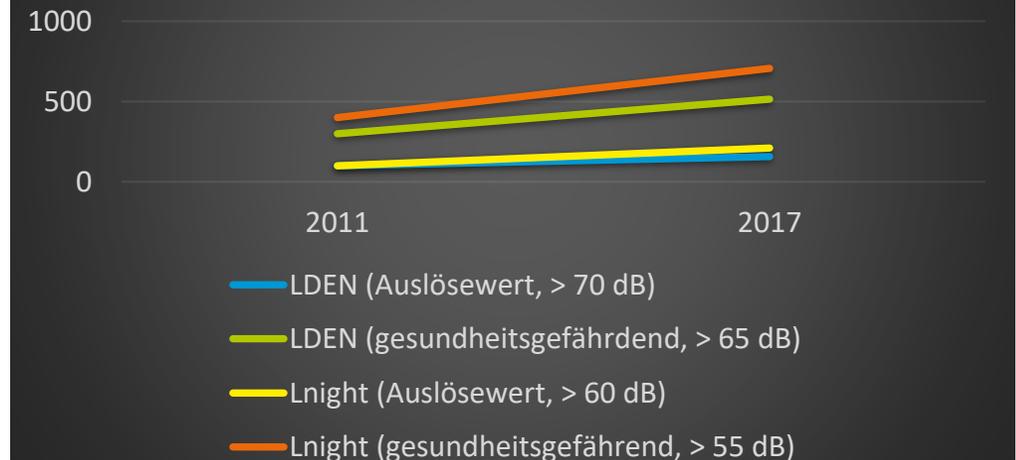
Reduzierung der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.

### Belastung Stickstoffdioxid



Vgl. Website LANUV, EU-Luftqualitätsrichtlinie)

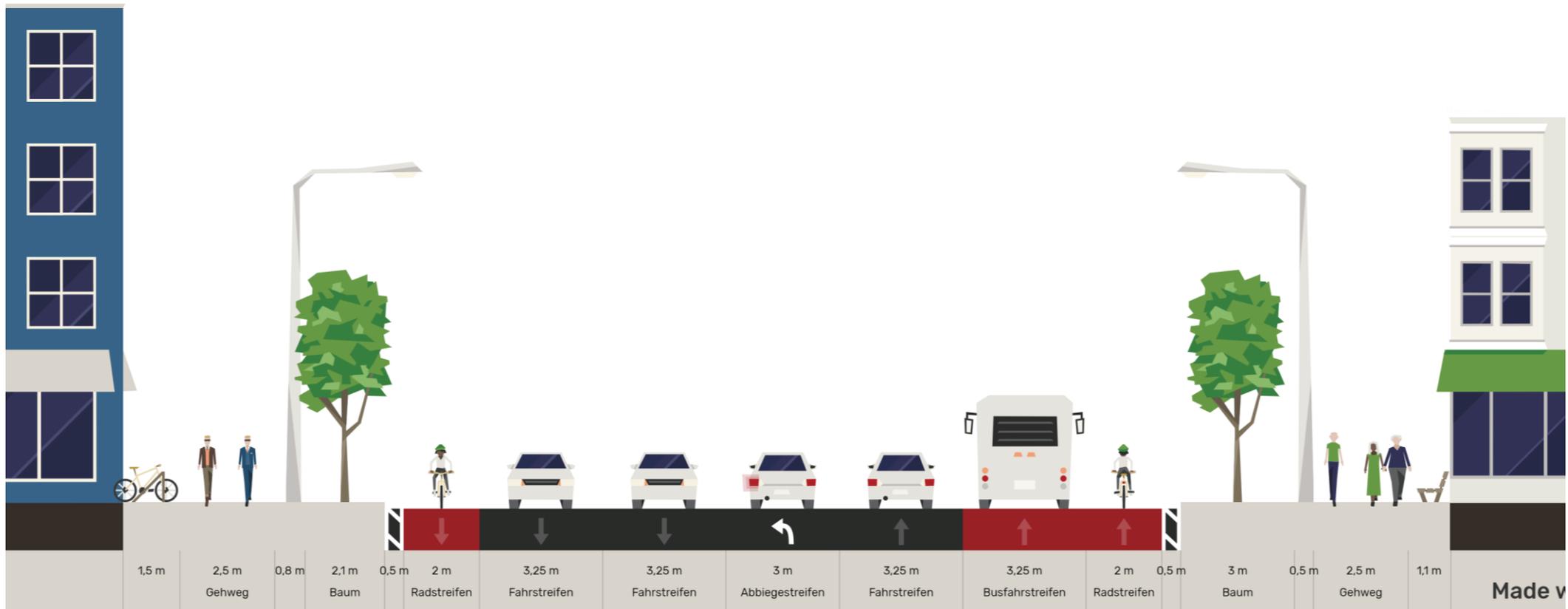
### Entwicklung der Lärmbetroffenheit



Vgl. Lärmaktionsplan 2011, 2017

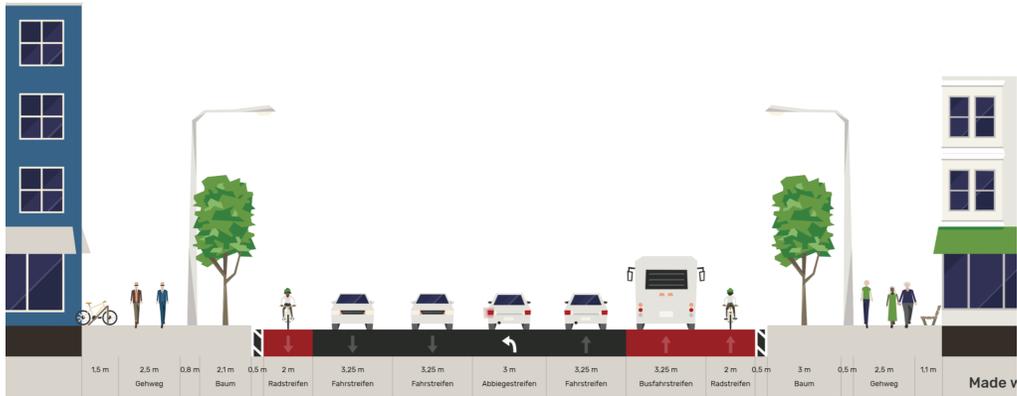
# Zielkonflikte? Ja, diese wird es geben

„Idealquerschnitt“ erfordert – je nach Lage und städtebaulicher Nutzung der Umgebung – bis zu 35m Straßenbreite



# Zielkonflikte? Ja, diese wird es geben

„Idealquerschnitt“ erfordert 35m Straßenbreite



**Integrierte Netzkarte:** stellt Ansprüche der Verkehrsarten dar und erleichtert Abwägung

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

**Vielen Dank für  
Ihre Aufmerksamkeit.**

**Planersocietät**

Gutenbergstr. 34, 44139 Dortmund

Fon 02 31 / 58 96 96-0

Fax 02 31 / 58 96 96-18

[info@planersocietaet.de](mailto:info@planersocietaet.de)

**Kontakt**

Dipl.-Ing. Christian Bexen

Fon 0231 / 58 96 96-0

Fax 0231 / 58 96 96-18

[bexen@planersocietaet.de](mailto:bexen@planersocietaet.de)