www.imok-paderborn.de

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

IMOK Paderborn

Grundsätze

Arbeitsstand, April 2022

Übersicht

Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

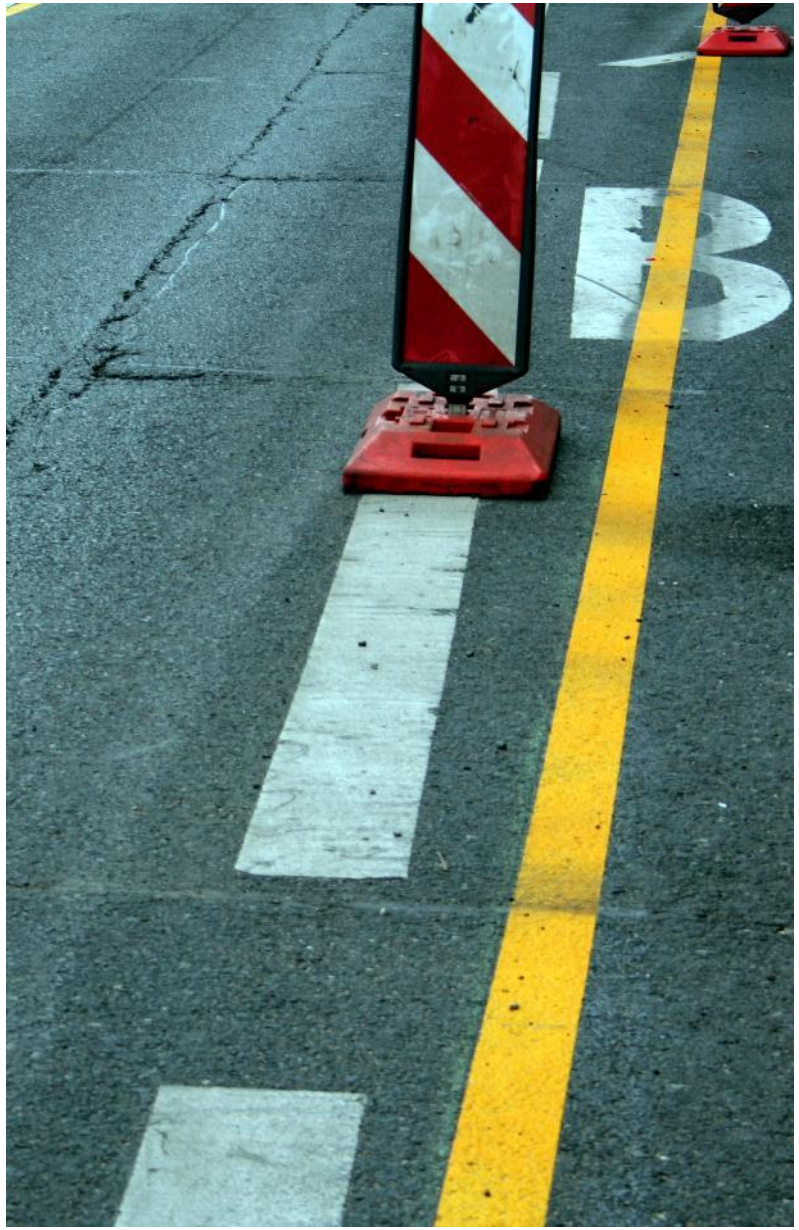
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

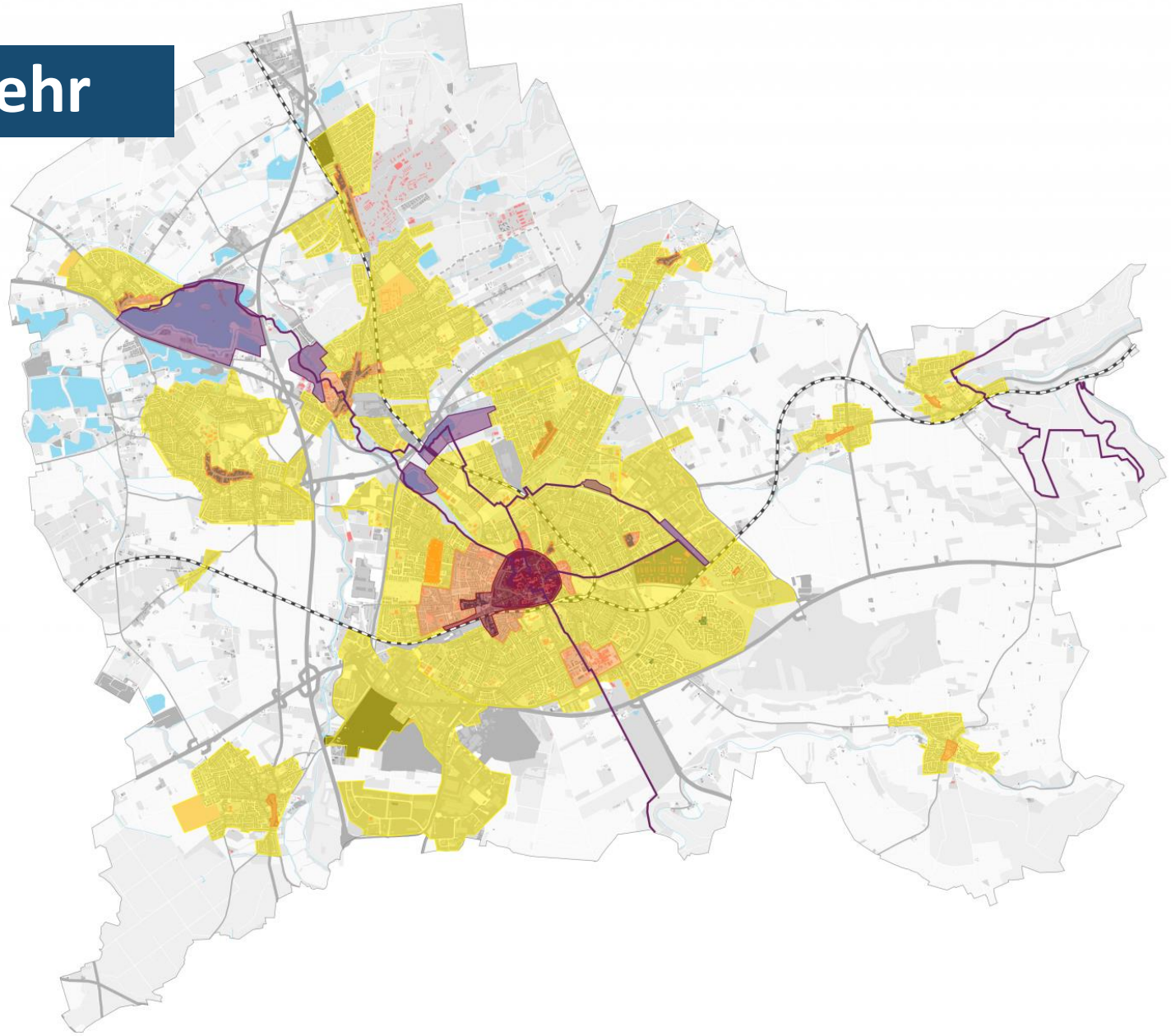
G. Umwelt & Klimaschutz



Übersichtskarte Fußverkehr

Fußverkehrsbereiche

- Komfortbereich
- Freizeitbereiche/ -netz
- Hauptbereich
- Nebenbereich



A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Komfortbereich	• Bereiche mit besonderer Versorgungsfunktion bzw. touristischen Attraktionen • Hohe Passantenfrequenz	• Gehwegbreite von 4,5 Metern und mehr wo möglich • Barrierefreie Gestaltung, taktiles Leitsystem, ggf. Wegweisung, Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Fußgängerzone, -überweg, Gehwegüberfahrten) • Weitere Gestaltungsaspekte zur Aufenthaltsqualität (z.B. Bank, Begrünung etc.)
Freizeitbereich	• Freizeitwege und Wanderrouten • Eher aktivere NutzerInnen	• Erkennbare Wegführung • Klare Wegweisung
Hauptbereich	• Weitere lokale Nahversorgungszentren, Ortsmitten sowie dichte Wohnbereiche der Kernstadt • Daran anliegende soziale Einrichtungen und Schulen	• Gehwegbreite von min. 3 Metern wo möglich • In der Regel barrierefreie Gestaltung
Nebenbereich	• Restliche Wohnbereiche und Gewerbegebiete	• Gehwegbreiten von 2,5 Metern wo möglich • In der Regel barrierefreie Gestaltung

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

★ Schlüsselprojekt

★ Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren

- Verbesserungsmaßnahmen an oder Neueinrichtung von Querungsmöglichkeiten (Brücken, Unterführungen)
- Bsp. Kasseler Tor (Unterführung), Rosentor (Unterführung/Bahnübergang), Sennelager (Unterführung/Brücke), Bahnübergang Eggestraße (Benhausen/Neuenbeken)
- Abbau von Fußgänger-LSA zu Gunsten von Fußgänger-Überwegen

• Schaffung von AngstFreiräumen

- Online-Melder zur Abfrage und Erfassung Räumen mit Mangel an sozialer Sicherheit
  - Verknüpfung mit Geoportal/RADar
- Systematisierter Maßnahmenkoffer zum Schaffung von AngstFreiräumen: Beleuchtung, Einsehbarkeit / Grünschnitt, Sauberkeit
- Bsp.: Kasseler Tor, Rosentor, Unterführungen A33 (Römerstr., Zur Gartenschau, Schloßpark SN)

Maßnahmen

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

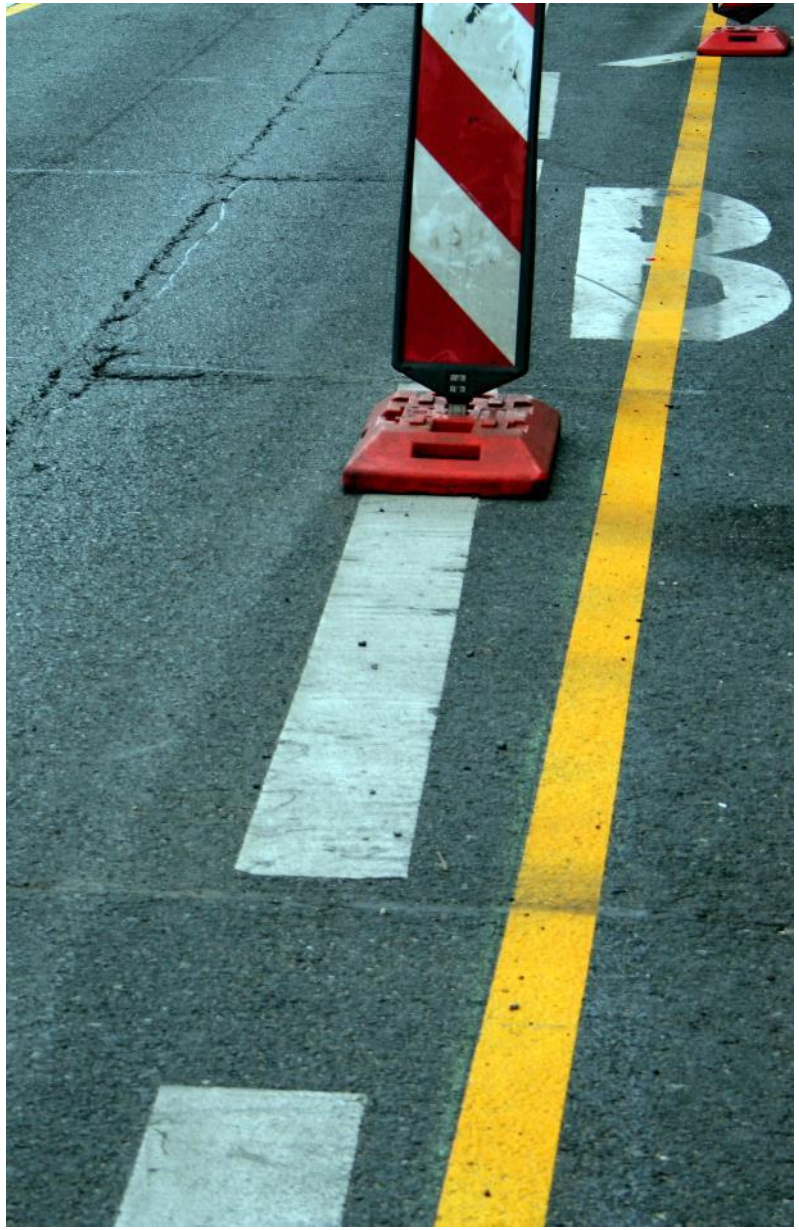
★ **Ausbau und Einrichtung von Querungsmöglichkeiten**

- **Weiterentwicklung der Fußverkehrsstrategie**

★ **Verbesserung der Querung gesamtstädtischer Barrieren**

- **Leitfaden Barrierefreiheit**

★ **Nahmobilitätskonzept**



Übersicht

Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

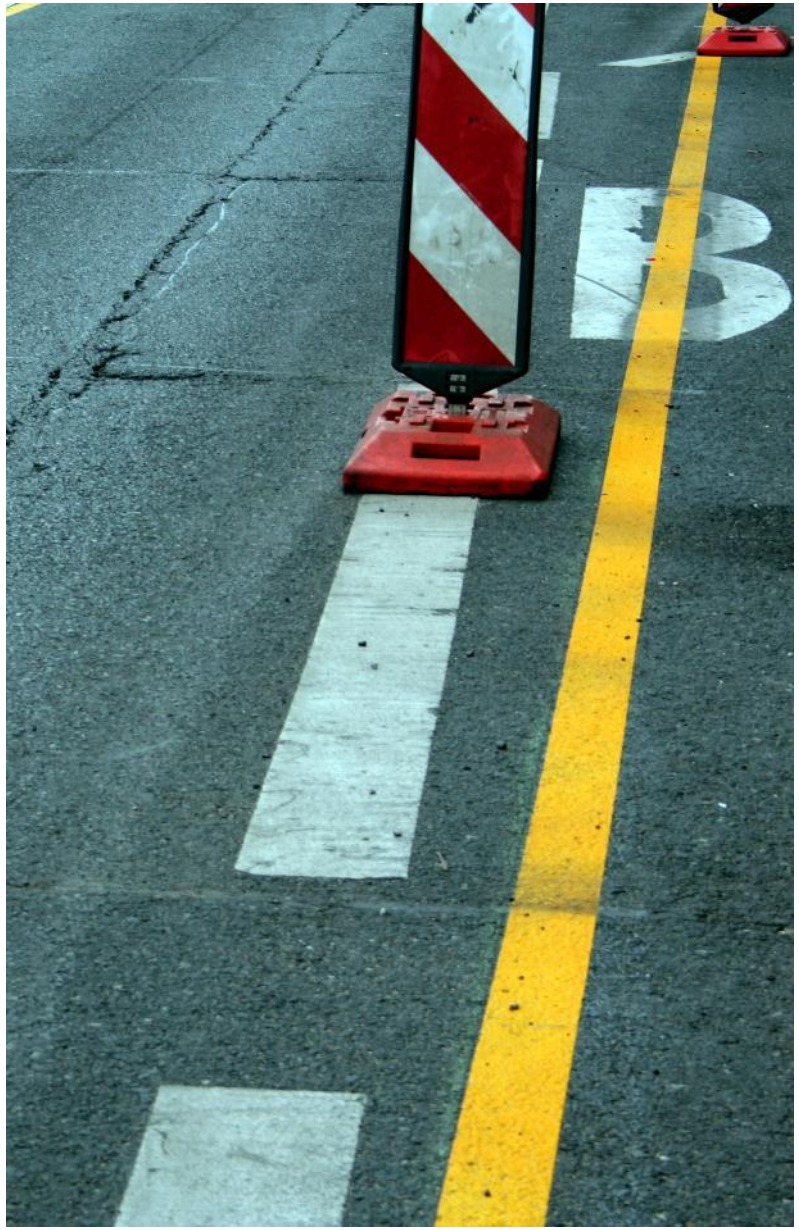
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



Übersichtskarte Radverkehr

Verbindungskategorie

- Überörtliche Verbindungen
- Gesamtstädtische Verbindungen
- Innerörtliche Verbindungen
- weitere Verbindungen
- Übergabepunkte Kreisnetz
- Versorgungsbereiche und Universität

B. Radverkehr & Mikromobilität

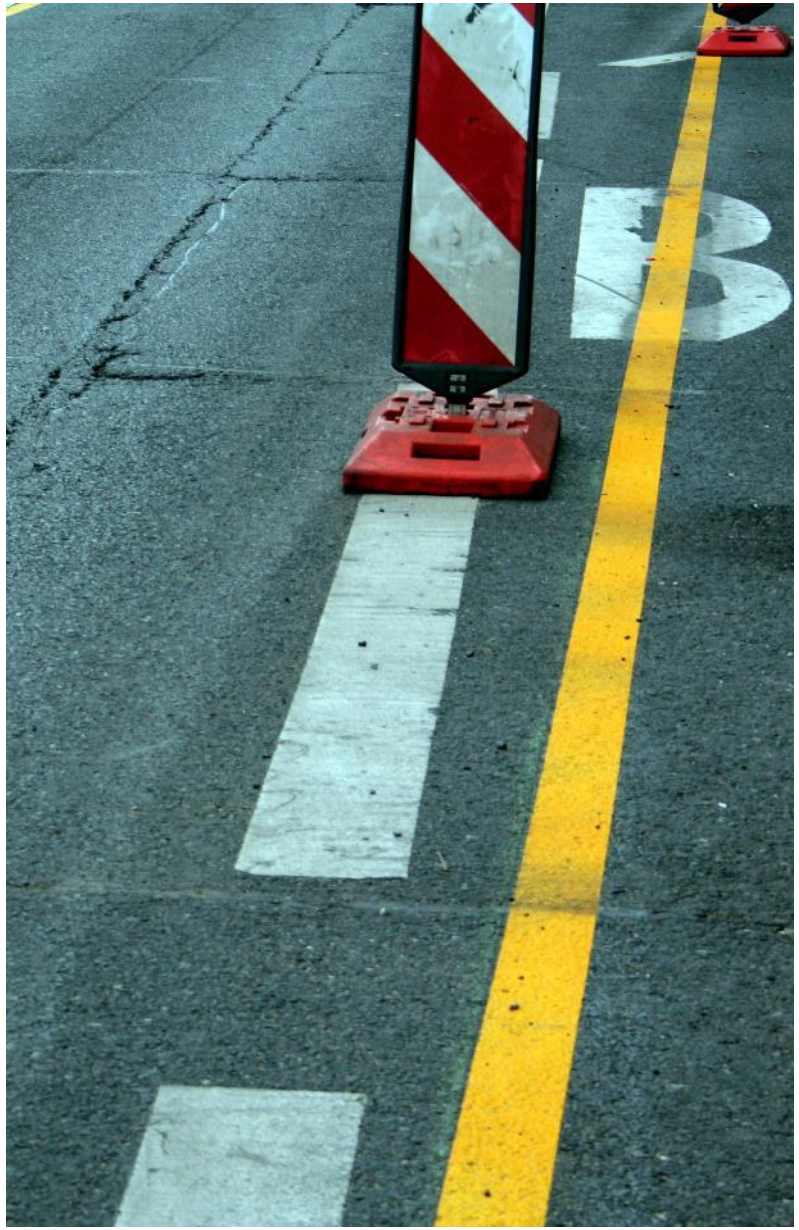
Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Überörtliche Verbindungen	• Übergeordnete Verbindungen in anliegende Städte und Gemeinden • schnelle, überörtliche Verbindungen	• Eigenständiger Trassenverlauf, zu prüfen sind: Radschnellverbindung, Fahrradstr., Radfahrstreifen, … • An Kreuzungspunkten mit Vorrang
Gesamtstädtische Verbindungen	• Anbindung äußerer Stadtteile an die Innenstadt, sowie grenzüberschreitend in Nachbarkommunen • Fokus liegt auf schnellen, direkten Verbindungen	• Min. eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, Schutzstreifen (min. 1,50 m ohne Sicherheitstrennstreifen) • Knotenpunkte: Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden
Innerörtliche Verbindungen	• Verbinden die Stadtteile untereinander, sowie Ziele innerhalb der Kernstadt (Wohn- und Gewerbegebiete, Naherholung)	• Eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrtstreifen, Schutzstreifen (min. 1,50 m ohne Sicherheitstrennstreifen), Mischverkehr mit Radpiktogramm • Knotenpunkte: kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeits-niveau und Kfz-Aufkommen im Mischverkehr
Weitere Verbindungen	• Erschließung innerhalb der Quartiere und Anbindung an übergeordnete Verbindungen	• Zur prüfen sind: Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr • Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich

B. Radverkehr & Mikromobilität

★ **Qualitätsoffensive Radverkehrsnetz**

- **Bedarfsgerechter und angebotsorientierter Ausbau von Radabstellanlagen**
- **Einrichtung eines Radverleihsystems**
- **Umgang mit E-Scooter-Verleihangebot**

★ **Nahmobilitätskonzept**



Übersicht

Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

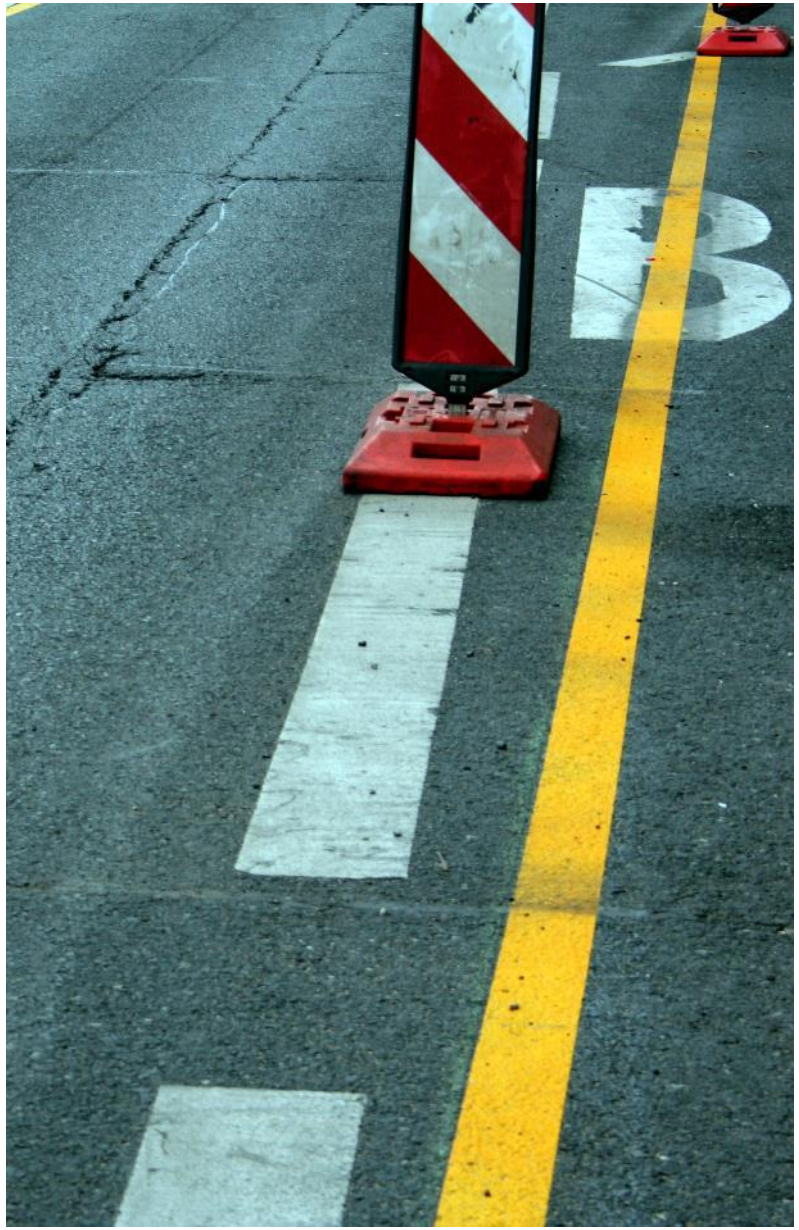
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



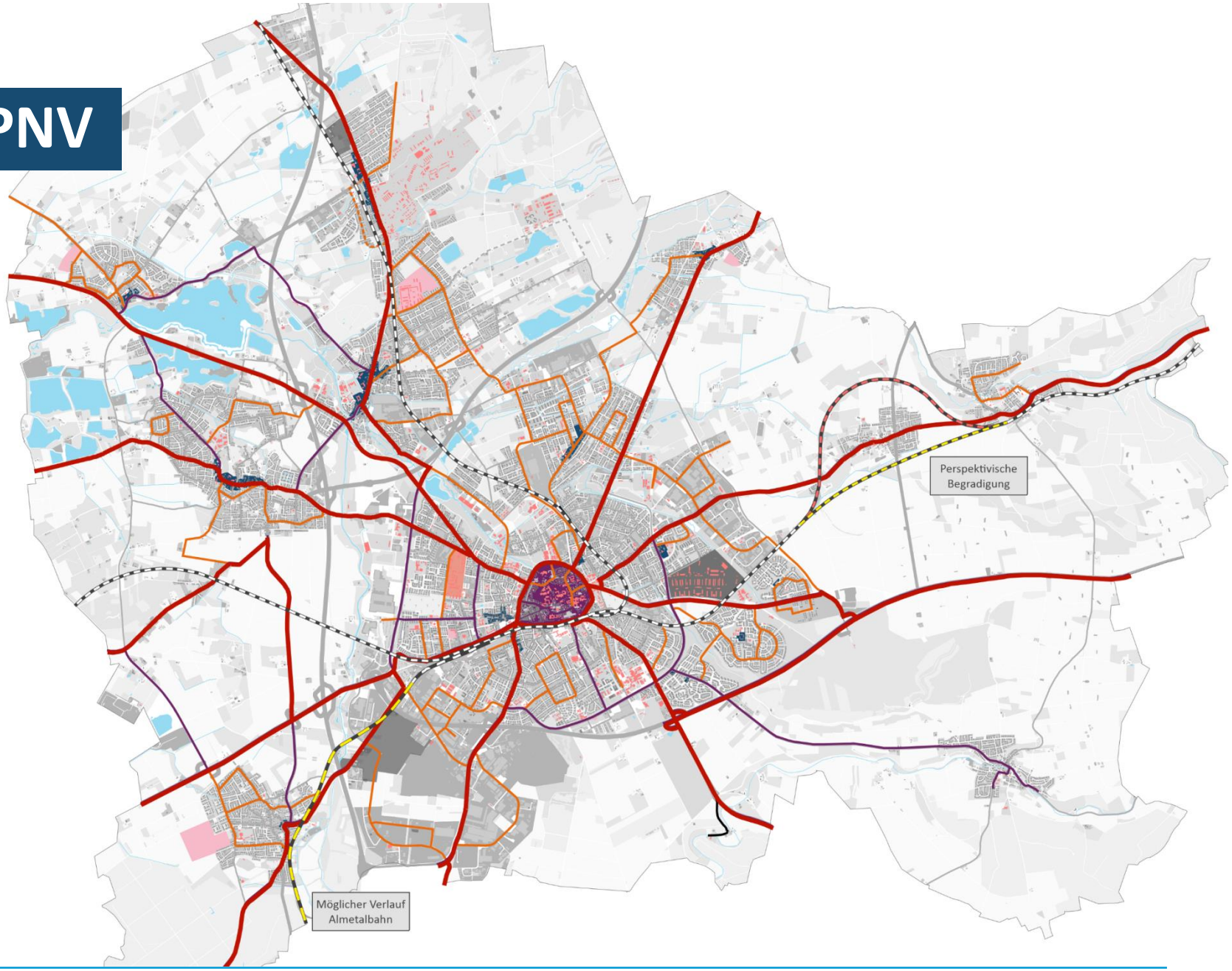
C. Übersichtskarte ÖPNV

ÖPNV & Intermodalität

Verbindungsfunktionen

Verbindungsfunktion

- Bahnverbindungen (Bestand/geplant/Rückbau)
- Überörtliche Busverbindungen
- Gesamtstädtische Busverbindungen
- Örtliche Busverbindungen
- Weitere Busverbindungen



C. ÖPNV & Intermodalität

Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Überörtliche Verbindungen (Bus)	• Anbindung umliegender Städte und Gemeinden	• Mögl. Einsatz von Busspuren, innerhalb des im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiches • Vorrang an LSA-Knotenpunkten • Mind. 6,5 m Fahrbahnbr. (zweispuriger Straße)
Gesamtstädtische Verbindungen (Bus)	• Verbindungen zwischen den Stadtteilen Paderborns • Fokus liegt auf *schnellen Verbindungen*	• In der Regel Einsatz von Bus- ggf. Umweltspuren • Min. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.) • In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten • In der Regel Busspuren an Knotenpunkten
Örtliche Verbindungen (Bus)	• Sichern die Verbindung innerhalb Paderborns / der Kernstadt • Fokus liegt in *Flächenerschließung*	• In der Regel 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.) • In der Regel Bevorrechtigung an (LSA-)Knotenpunkten • Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten
Weitere Verbindungen (Bus)	• Unregelmäßige, räuml. / zeitl. Fahrtenangebote • maximal mit Kleinbussen, wie ALF oder ggf. OnDemand-Verkehren (bspw. Haxtergrund)	• Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse

C. ÖPNV & Intermodalität

- **Forcierung und konsequente Umsetzung der Busbeschleunigung auf den Hauptachsen (baulich, verkehrsrechtlich und technisch)**
- **Aufbau eines Systems von Mobilstationen**

Mobilstationen: Kategorien und Ausstattungsmerkmale

L	Bahnhalte-punkt	x	x	x	x	x	(x)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
M	SB-Halte, weitere zentrale Haltestellen	X	x	x	x	x	(x)	(x)	x	(x)	(x)	(x)	-	x	x	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	-
S	Weitere Bushalte-stellen	X	(x)	(x)	(x)	(x)	(x)	-	(x)	-	-	-	-	x	(x)	(x)	-	-	-	-	-
XS	Mobilpunkte (ohne ÖV-Anbindung)	X	-	(x)	(x)	(x)	(x)	-	(x)	-	-	-	-	(x)	-	(x)	-	-	-	-	-
Ausstattungs-merkmale je Kategorie: x erforderlich (x) optional - nicht erforderlich		Radabstell-anlagen (nicht überdacht)	Radabstell-anlagen (überdacht)	Fahrrad ver-leihstation	öffentliches Fahrrad-werkzeugset	E-Scooter-verleih	Lastenrad-verleih	E-Bike-Lade-möglichkeit	Carsharing-Station	Taxi-Stand	P+R-Angebote	Bring- und Holzone	Normalladeinfrastruktur	Informationsangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	überdachte Sitz- und Warte-möglichkeiten	Paket-station	Kiosk/ Verkaufsautomat	Gepäck-schließ-fächer	W-Lan	Aufenthalts-raum und WC	Service-punkt
		Radverkehr							**Motorisierter Verkehr**					**Weitere Angebote**							
		Ausstattungsmerkmale																			

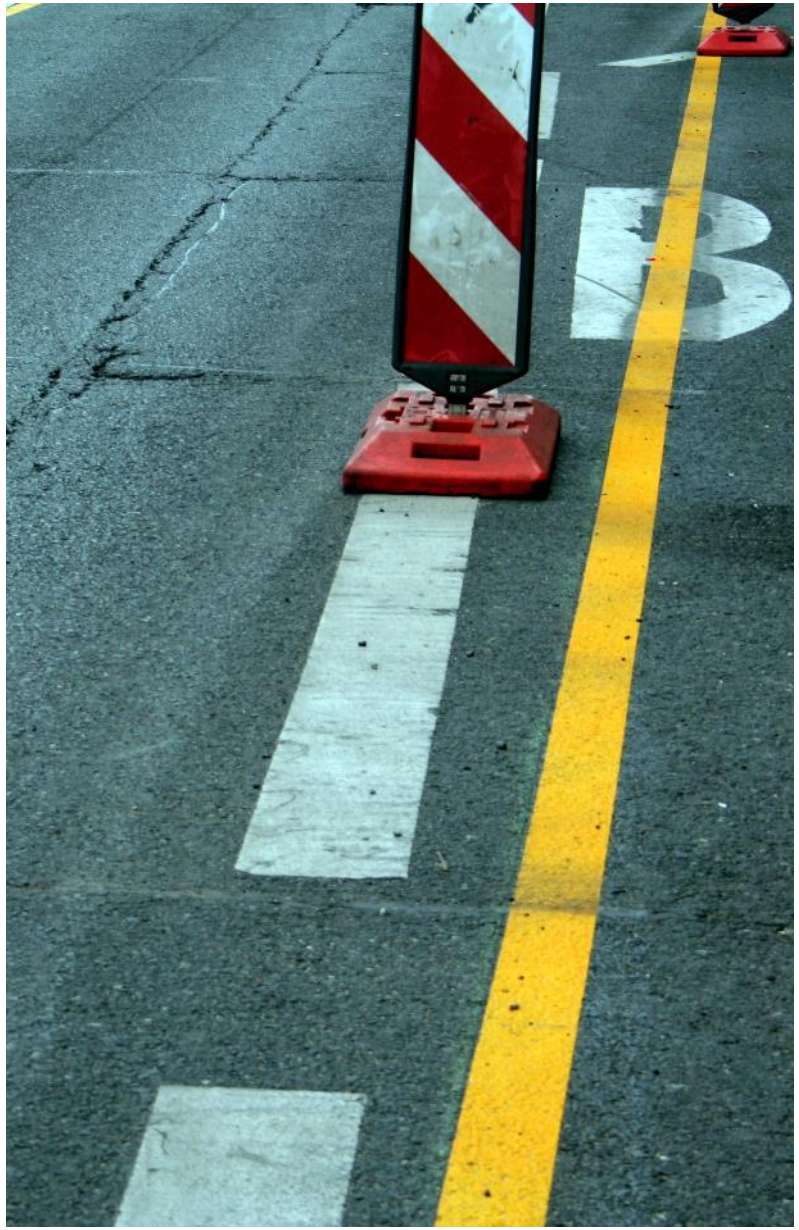
Maßnahmen

ÖPNV & Intermodalität

★ Ausbau des SPNV-Angebots

★ Qualitätsoffensive im ÖPNV

- Qualifizierung der Haltestellen
- Fortschreibung des ÖPNV-Konzepts
- Weiterentwicklung von Tarifstrukturen und Ticketing (z.B.Jobticket, Mieterticket, ...)



Übersicht

Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

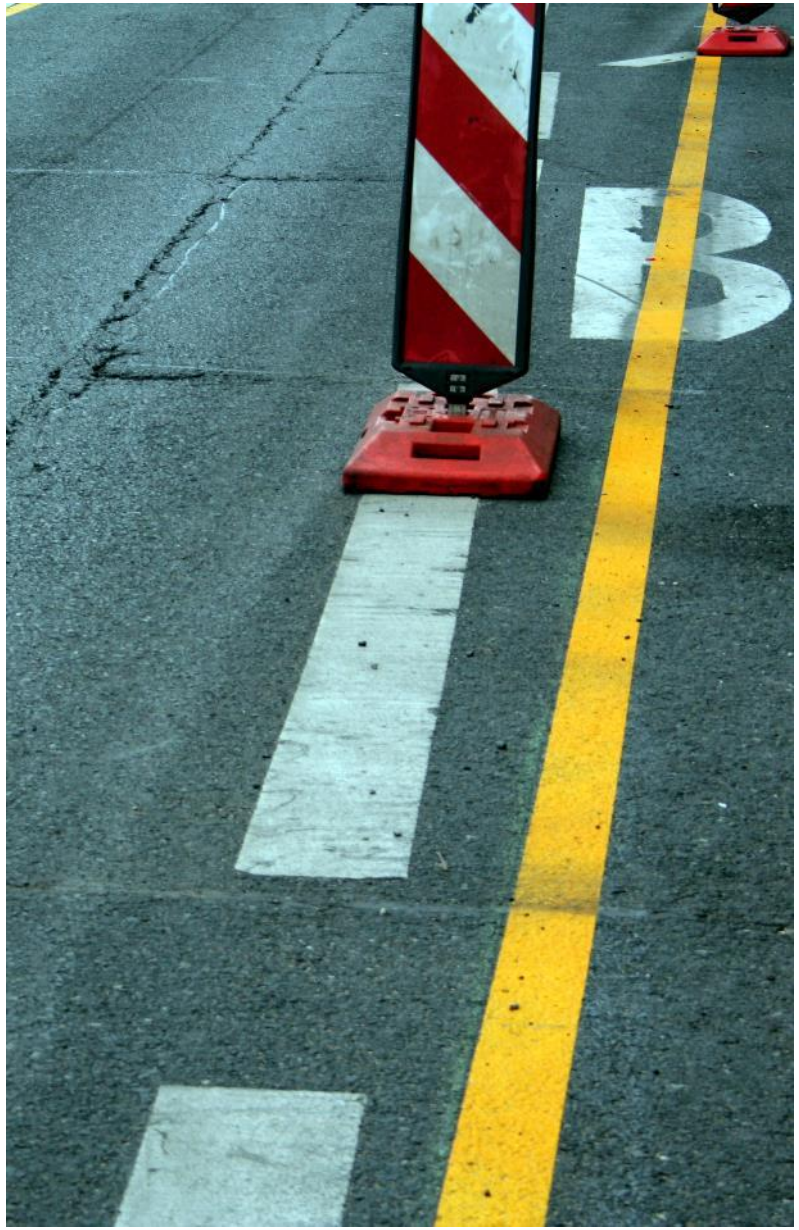
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



D. Übersichtskarte MIV

MIV & Wirtschaftsverkehr
MIV-Perspektivnetz

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

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

Perspektivkategorie	Verbindungsfunktion / Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
Überörtliche Verbindung	Schnelle, überörtliche und teils (inter-) nationale Verbindungen	• weitgehend anbaufreie Gestaltung • Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten • eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten
Gesamtstädtische Verbindungen	Vorrangig örtliche Verbindungsfunktion; Straße wird vorrangig als Zubringer zu überörtlichen Verbindungen oder weiteren Wegen zwischen Stadtteilen Paderborns genutzt	• Trennung von anderen Verkehrsarten, • Kurze Wartezeiten an Knotenpunkten • mindestens Tempo 50
Örtliche Verbindungen	Vorrangig kleinräumige Verbindungen, teils auch zwischen nahegelegenen Stadtteilen	• Gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich, • längere Wartezeiten zugunsten des Umweltverbunds sind möglich • In der Regel Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich
Weitere Verbindungen	Hauptsammel- und Erschließungsstraßen (vorrangig Verbindung von Grundstücken zu übergeordnete Straßen). Eine weitere Ausdifferenzierung dieser Straßen kann bspw. im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen.	• gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich • kein besonderer Vorrang an Knotenpunkten • Tempo 30 oder weniger

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Reduktion des Kfz-Verkehrs am inneren Ring**
  - Kfz-Reduktion durch Verlagerung der Durchgangsverkehre (Start & Ziel d. Verkehre liegen außerhalb des inneren Rings) auf den äußeren Ring
  - Innerer Ring übernimmt primär Erschließungsfunktion für Anwohner:innen, Besucher:innen, angrenzende Parkierungsanlagen, u.ä.

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Optimierung der Parkraumstrategie**
  - Kernstadt
    - Kfz-Parken auf Großparkplätze, Parkbauten und privaten Raum verlagern, Aufwertung des öffentlichen Raums
    - Abwicklung Parken in Wohnquartieren (z.B. Ausweitung Bewohnerparken, Rücknahme von halbseitigen Gehwegparken)

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Optimierung der Parkraumstrategie**
  - Innenstadt
    - Zahl der Parkplätze soll nicht erhöht werden, sukzessiver Abbau der Parkraumkapazitäten im Straßenseitenraum
    - Fokus auf Nutzung der Parkbauten und Großparkplätze
    - Parktarife in Parkbauten und Großparkplätzen niedriger als im öffentlichen Raum
    - Sukzessive und sachgerechte Erhöhung der Parktarife (zeitliche und räumliche Differenzierung der Parktarife, abhängig von der Entwicklung der ÖPNV-Ticketpreise und der allg. Preisentwicklung)
    - Digitalisierung des Parkleit- und Buchungssystems
  - Abwicklung Parken in Wohnquartieren (z.B. Ausweitung Bewohnerparken, Rücknahme von halbseitigen Gehwegparken)
  - Bei Flächenkonkurrenz ist stärker als bisher das Parken in Frage zu stellen: Wenn Mindestmaße entstehen oder die Sicht behindert wird, soll die Abwägung zugunsten des Radverkehrs ausfallen.

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Wohnquartiere: Lieferzonen**
  - Temporäre Lieferzonen in dicht besiedelten Quartieren (tagsüber Lieferzone, nachts Anwohnerparken)
  - Bei Flächenkonkurrenz ist stärker als bisher das Parken in Frage zu stellen: Wenn Mindestmaße entstehen oder die Sicht behindert wird, soll die Abwägung zugunsten des Radverkehrs ausfallen. Das Bordsteinparken soll generell vermieden werden.

D. MIV & Wirtschaftsverkehr

- **Weiterentwicklung des Hauptverkehrsstraßennetzes**
  - Stadtverträgliche Geschwindigkeiten
  - Verbesserung der Verkehrslenkung
  - Weiterentwicklung des LKW-Führungsnetz
- **Zukunftsfähige Strategie zum Lieferverkehr**
  - Zuständigkeit festlegen
  - Innenstadt: Lieferzonen und Zufahrtsregelungen
  - Wohngebiete: Lieferzonen einrichten
  - Pilotprojekt Mikrodepot in der Kernstadt
- **Unterstützung von Carsharing in Paderborn**
  - Verfügbarkeit von Flächen
  - Beibehaltung der ständigen Überprüfung zur Bereitstellung finanzieller Mittel
- **Parkraumbewirtschaftung**

Übersicht

Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

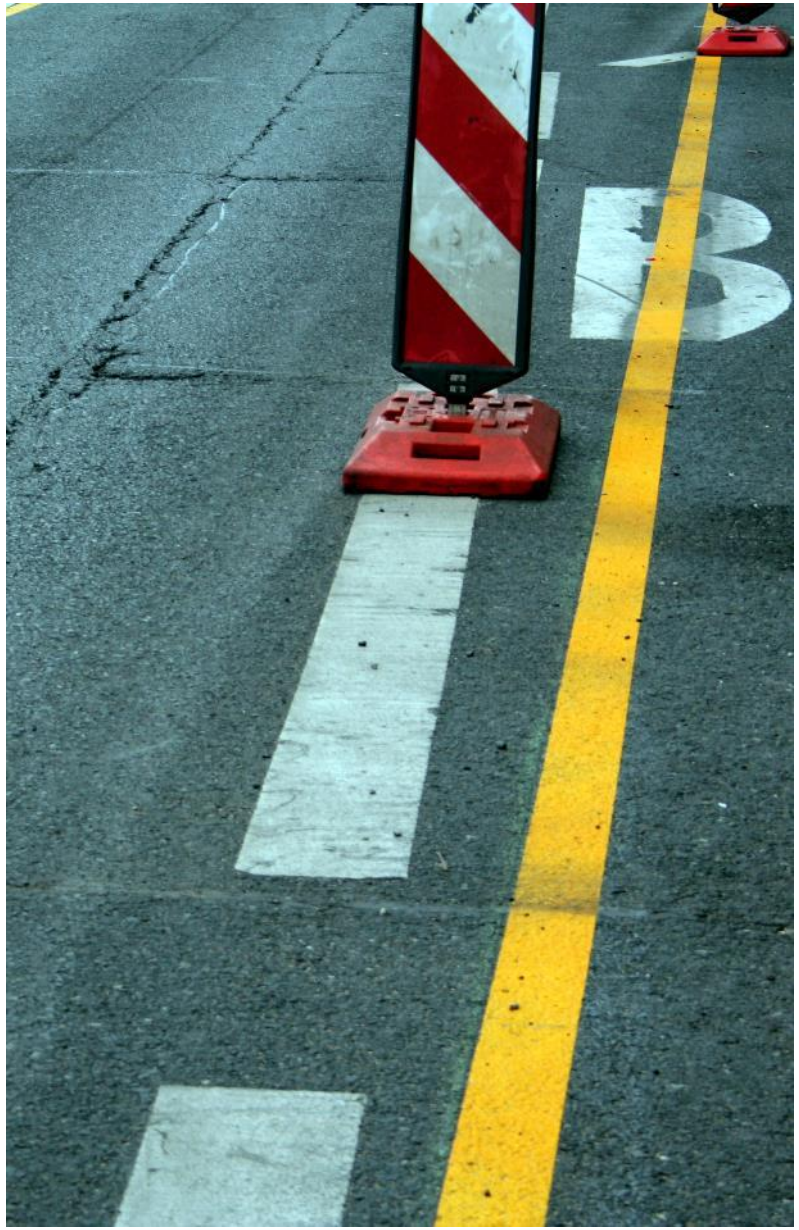
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



Übersicht

Integrierte Netzkarte

Kfz-Verbindungsfunktion

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

ÖPNV-Verbindungsfunktion

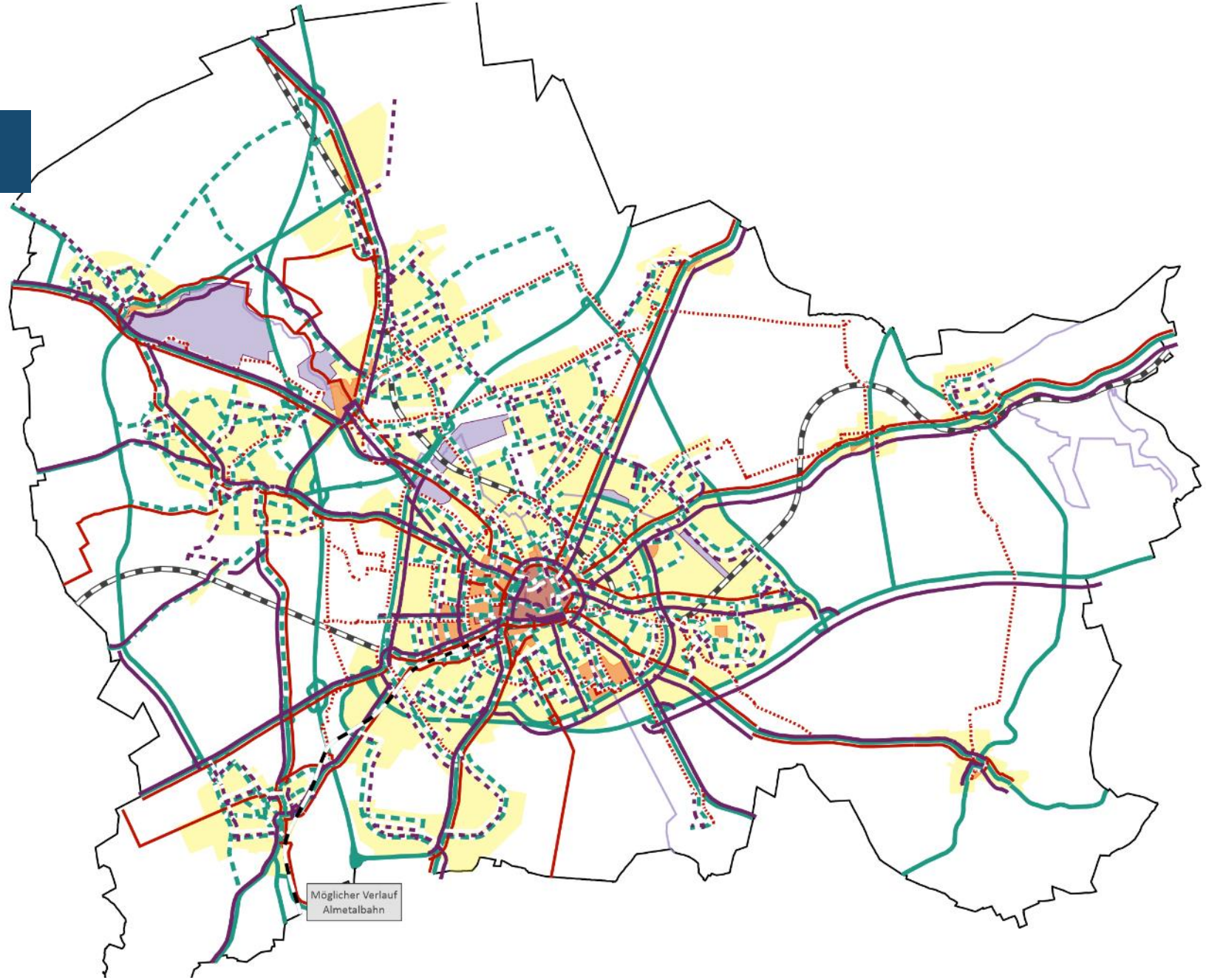
- Bahnverbindungen
- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche & weitere Verbindungen

Rad-Verbindungsfunktion

- Überörtliche & gesamtstädtische Verbindungen
- Örtliche Verbindungen

Fußverkehrsbereiche

- Komfortbereich
- Freizeitbereiche/ -netz
- Hauptbereich
- Nebenbereich



E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Netztyp	Ansprüche Fußverkehr	Ansprüche Radverkehr	Ansprüche ÖPNV	Ansprüche Kfz-Verkehr
Überörtliche Verbindungen **(Fußverkehr: Komfortbereich)**	• mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf • Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.)	• mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf	• Vorrang an LSA-Knotenpunkten • Mind. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispuriger Straße)	• mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf • Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten
Gesamtstädt. Verbindungen **(Fußverkehr: Freizeitbereich)**	• Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.) • Gehwegbreite von min. 3 Metern, barrierefreie Gestaltung	• Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden	• In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten • Möglichst Busspuren an Knotenpunkten	• In der Regel kurze Wartezeiten
Innerörtliche Verbindungen **(Fußverkehr: Hauptbereich)**	• Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 40 Sek.) • Gehwegbreite von min. 2,5 Metern, barrierefreie Gestaltung	• Kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeitsniveau und Kfz-Verkehrsaufkommen auch im Mischverkehr	• In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten • Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten	• Längere Wartezeiten zu Gunsten des Umweltverbunds möglich
Weitere Verbindungen **(Fußverkehr: Nebenbereich)**	• In der Regel barrierefreie Gestaltung • Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 55 Sek.)	• Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr • Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich	• Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse	• generell kein besonderer Vorrang

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Prämissen der Knotenpunktgestaltung

- Grundsätzliche Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Knotenpunkten und im LSA-Umlauf (Vermeidung von Anforderungsampeln und Senkung der Wartezeit in der Nahmobilität)
- Anforderungsampeln erkennen den Bedarf frühzeitig und berührungslos
- Barrierefreie Gestaltung: durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen, akustische Signale an LSA-Knoten
- Direkte Wegeführung: für den Radverkehr bspw. durch direkte Linksabbiegespuren, für den Fußverkehr bspw. durch das Ermöglichen der Querung von mehrspurigen Straßen in einem Zug oder auch Diagonalquerungen
- Keine freien Rechtsabbieger im innerörtlichen Bereich

Hinweise zum Umgang mit Zielkonflikten

- Ergeben sich insbes. aus Anforderungen der Verkehrsarten, bspw. ausreichende Querungszeiten für Senioren und Beschleunigung des Busverkehrs
- Abwägung der Zielkonflikte vor dem Hintergrund des räumlichen Umfelds und der Bedeutung der Verkehrsarten auf dem jeweiligen Netzabschnitt
- Bei Baustellen ist die sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umleitungen sind bei Baumaßnahmen auf Strecken des Radverkehrsnetzes erforderlich und müssen ausreichend beschildert werden.

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

★ **Integrierte Straßenraumgestaltung**

- Aufwertung von Hauptverkehrsstraßen
- Aufwertung von Wohnstraßen und -quartieren
- Einrichtung von Sitz- und Spielrouten
- Aufwertung des Umfelds sensibler Einrichtungen

★ **Gestaltung von integrierten Knotenpunkten**

- Umgestaltung von Knotenpunkten an Hauptverkehrsstraßen
- Sicherere Knotenpunkte

- **Weiterentwicklung der Strategie zur Verkehrssicherheit**
  - Verkehrssicherheitsarbeit; Verkehrsüberwachung
  - Bauliche Maßnahmen

- **Pflege und Instandsetzung von Verkehrswegen**

Übersicht

Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

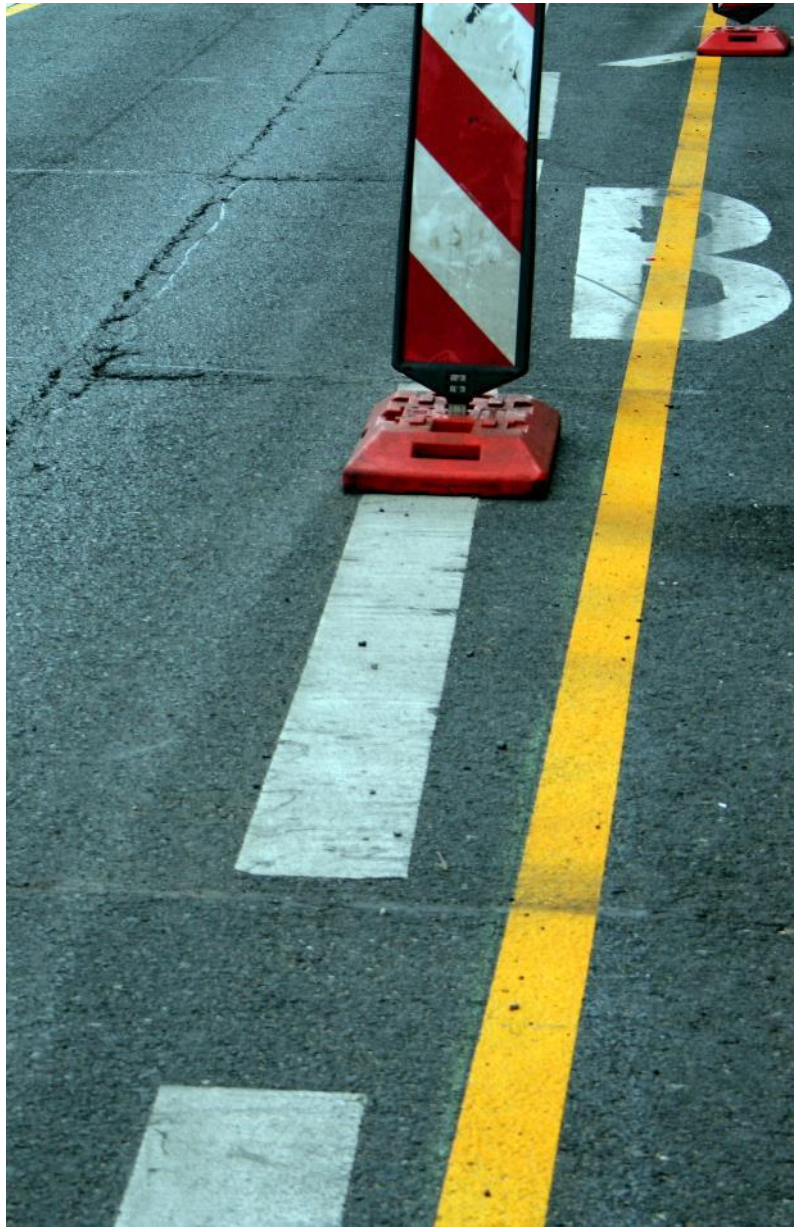
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

★ **Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung**

- Ausbau kommunales Mobilitätsmanagements / Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) in Verwaltung / Verankerung nachhaltiger Mobilität in der Planung

★ **Zielgruppenspezifische Angebote**

- Unterstützung von Unternehmen beim BMM / Sicherere Schulwege / Erreichbarkeitschecks/ Neubürgermarketing/ Veranstaltungsverkehre

- **Einrichtung und Pflege einer Mobilitätsplattform Paderborn**
- **Öffentlichkeitskampagnen zur Förderung des Umweltverbundes**

Übersicht

Handlungsfelder

A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

B. Radverkehr & Mikromobilität

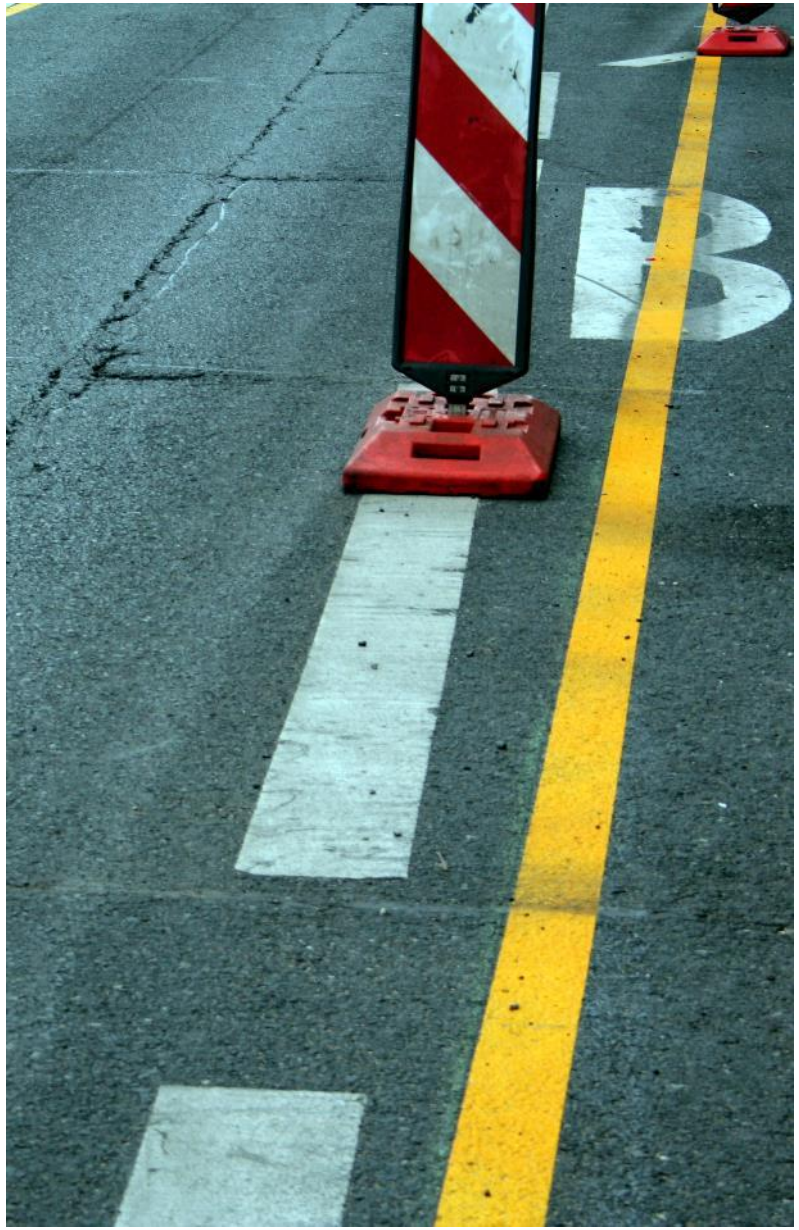
C. ÖPNV & Intermodalität

D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr

E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit

G. Umwelt & Klimaschutz



G. Umwelt & Klimaschutz

- **Ausbau der Ladeinfrastruktur**
  - **Umsetzung und Fortschreibung E-Ladeinfrastrukturkonzept 2019**
    - Kontinuierliche Beobachtung der Auslastung von Ladesäulen
    - Entwicklung von Geschäfts- und Preismodellen
    - Aktualisierung der Simulation bei geänderten Modellparametern
    - Aufbau Leitstelle Elektromobilität
    - Zentraler Anlaufpunkt für Personen und Unternehmen
    - Beratung zu Wallboxen und Ladesäulen
    - Konzentration von öffentlicher Ladeinfrastruktur
- **Ausweitung der Straßenraumbegrünung**
  - Dachbegrünung von Haltestellen (bei Neubau)
  - Mitdenken von Grün bei Umbauten
  - Festlegung von Standards der Straßenraumbegrünung

G. Umwelt & Klimaschutz

Verkehrliche Entlastung der Kernstadt

- Integrierte Maßnahme zur verkehrlichen Entlastung der Kernstadt
- Unterschiedliche Maßnahmenansätze des IMOKs werden vor dem Hintergrund der verkehrlichen Entlastung und Weiterentwicklung der Kernstadt / des Zentrums Paderborn im Zusammenhang gebracht und deren Ineinandergreifen dargestellt. Auf dieser Basis werden Optionen zur Weiterentwicklung des Zentrums dargestellt.

Beispiel anhand des Schlüsselprojekts „Verkehrliche Entlastung der Kernstadt“

Ansätze zur Aufwertung der Kernstadt

Ausgangslage

- Innenstadt: Aushängeschild der Stadt
- Zentrale Wohnstandorte
- Sehr hohe Flächennutzungskonflikte zwischen Verkehrsarten & umliegenden Nutzungen

Zielvorstellung und Leitprinzipien

- Attraktive Bewegungs- & Verweilräume
- Bevorzugung Fuß- und Radverkehr
- Gute Erreichbarkeit mit ÖPNV
- Kfz-Verkehr als Gast: möglichst nur Quell-/Zielverkehre mit Erschließungsfunktion

Push- & Pullstrategie

Zuwegung zur Innenstadt für den Umweltverbund verbessern
- Bewohner:innen
- Einpendler:innen

Aufwertung Innenstadt
- Umwandlung Kfz- Flächen
- Gestaltung von Aufenthaltsflächen und Begrünung

Langfristige Perspektive für den Inneren Ring

- Weitergehende Umbaumaßnahmen des Inneren Rings können zur Aufwertung des Zentrums beitragen und Qualitätssteigerungen des Umweltverbunds bewirken
- Dazu sind jedoch deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs am Wall erforderlich
  - Ergeben sich durch den Ausbau des Umweltverbunds (insbesondere Handlungsfelder A-C),
  - für eine weitere Reduzierung des Kfz-Verkehrs sind entsprechende Push-Maßnahmen erforderlich (wie Parkraumbewirtschaftung)
- Entsprechende Konzepte zur Weiterentwicklung des Inneren Rings sind daher voraussichtlich erst ab 2030 zu entwickeln

- Perspektiven, die auf eine deutliche Reduktion Kfz-Verkehrs angewiesen sind (und zu einer solchen beitragen), werden im Folgenden aufgezeigt

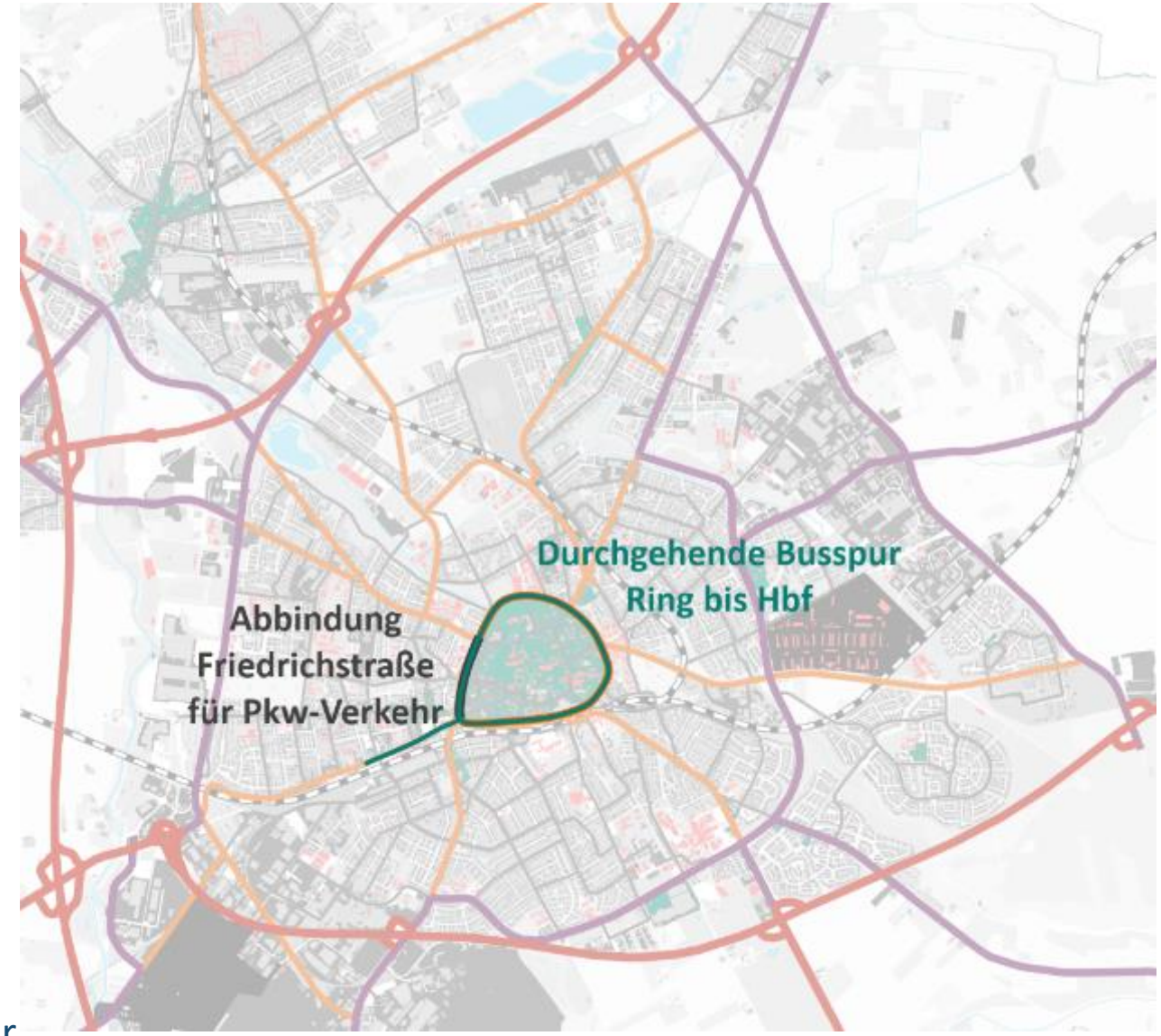
Perspektive Innerer Ring

Ziele

- Querbarkeit für Fuß- und Radverkehr verbessern
- Beschleunigung für Busverkehr

Mögliche Ansätze

- Einrichtung Busspuren
- Einrichtung breite Radfahrstreifen
- Begrünter Mittelstreifen zur Querung für den Fußverkehr (Dunkelampeln ermöglichen sichere Querung für vorsichtigere zu Fuß Gehende)
- Abbindung für den PKW-Verkehr (ggf. für Berechtigte (Anwohner:innen, Rettungsdienste, usw.) Nutzung der Busspur frei, über digitale Zugangsberechtigung)
- Umbau Knotenpunkte Neuhäuser Tor, Westerntor



www.planersocietaet.de

IKU_DIE DIALOGGESTALTER

Planersocietät
Mobilität. Stadt. Dialog.

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

Kontakt
Dipl.-Ing. Christian Bexen
Fon 0231 / 58 96 96-0
Fax 0231 / 58 96 96-18
bexen@planersocietaet.de