

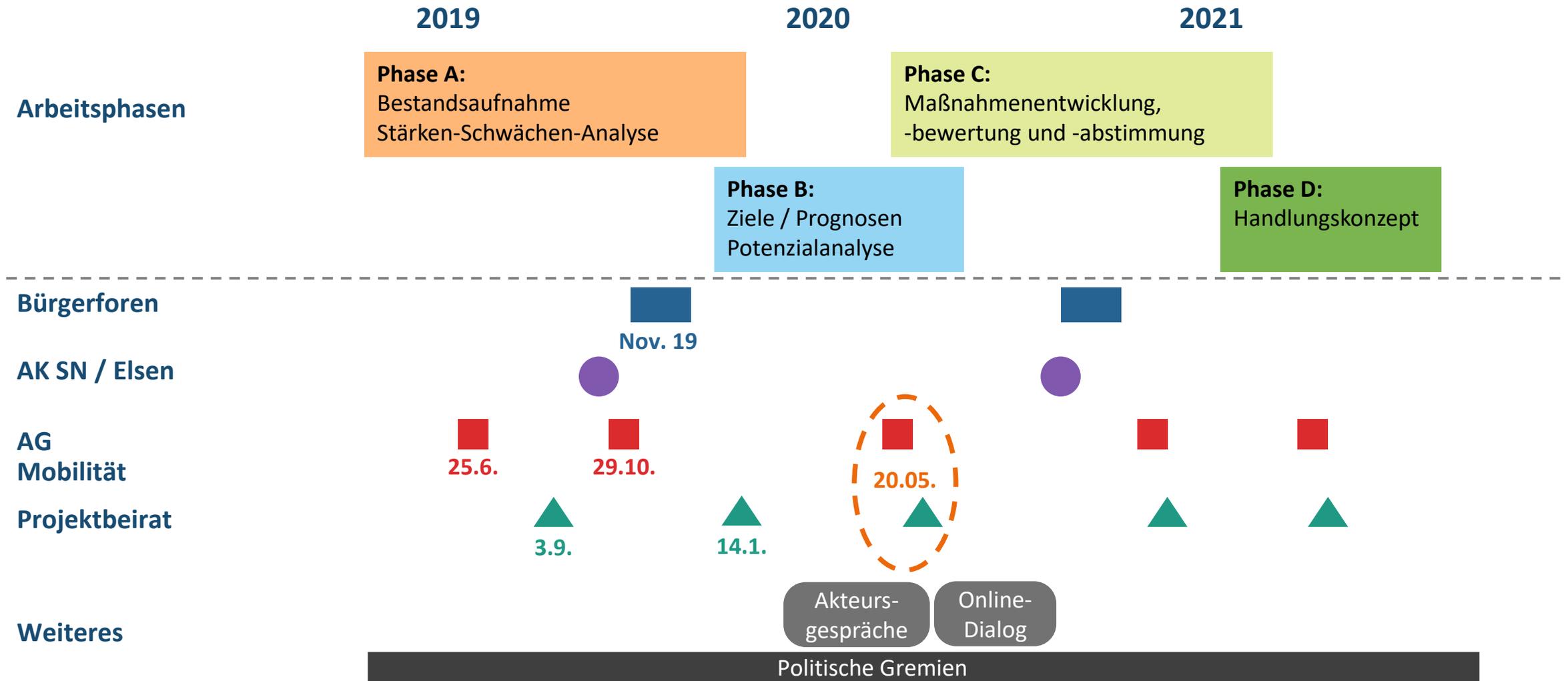
Ausschuss für Bauen, Planen und Umwelt

**IMOK Paderborn**

**Zwischenstand / Zielkonzept**

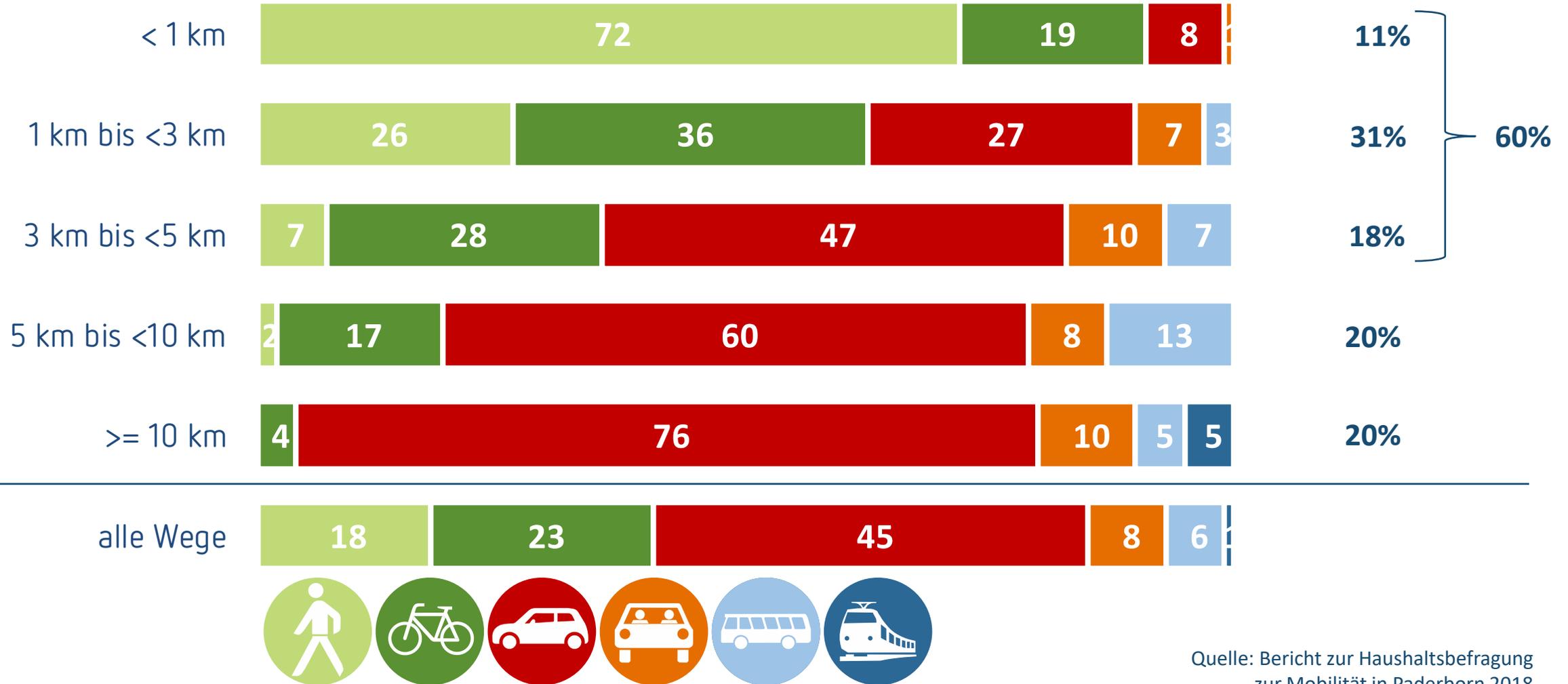
18.06.2020

# Arbeitsschritte und Dialogelemente





# Modal Split auf unterschiedlichen Wegelängen



Quelle: Bericht zur Haushaltsbefragung zur Mobilität in Paderborn 2018

## Interessante Zahlen

**52%** der Bushaltestellen sind barrierefrei (Stand 2019)

in **5%** der Verkehrsunfälle sind Kinder involviert

**Jeder 10.** Haushalt verfügt nicht über einen Pkw

**0** Fahrräder stehen zur Ausleihe bereit (Bikesharing)

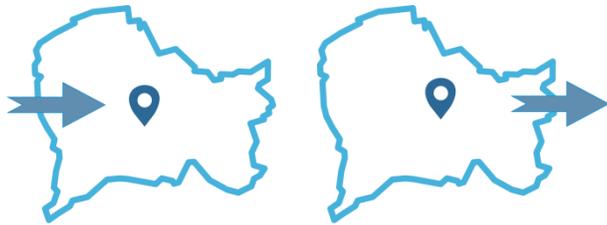
**83%** der Wege der Paderborner\*innen verbleiben innerhalb der Stadtgrenze

Platz **126** von **144** belegt Paderborn im Carsharing-Ranking, vier Carsharing-Fahrzeuge stehen im Stadtgebiet zur Verfügung

**3,7%** der Bevölkerung sind durch Straßenlärm betroffen (Quelle: LAP Stadt PB Stufe II 2017)

# Zielgruppenbetrachtungen: Wie läuft es in PB aus Sicht der ...?

## Beispielgruppe: Pendler\*innen



Ø pro Tag (2017):  
46.800 Einpendler / 26.900 Auspendler



PB Hbf + vier Bahnhaltedpunkte, 60'-Takt an allen Tagen (außer RB89 Takt 30 nach Hamm), werktags zu Stoßzeiten teilweise Takt 30 (z.B. RB74), u.a. Neubauplanungen Hbf, Ausstattung Haltepunkte aber optimierbar



dichtes Netz an Regionalbuslinien mit i.d.R. Stundentakt Mo-Fr, 15'-Takt zw. Bad Lippspringe, JobTicket-Angebot (Fahrradmitnahme nur in Randzeiten), überwiegend gute Erschließung großer Arbeitsplatzstandorte



sehr gute Erreichbarkeit (u.a. 5 Anschlussstellen A33), ausreichendes Stellplatzangebot, Mitfahrerparkplätze, adäquate Parktarife (auch für Dauerparker), Parkleitsystem (Echtzeitbelegung jedes PP geplant), Netzüberlastungen in Spitzen-Std.

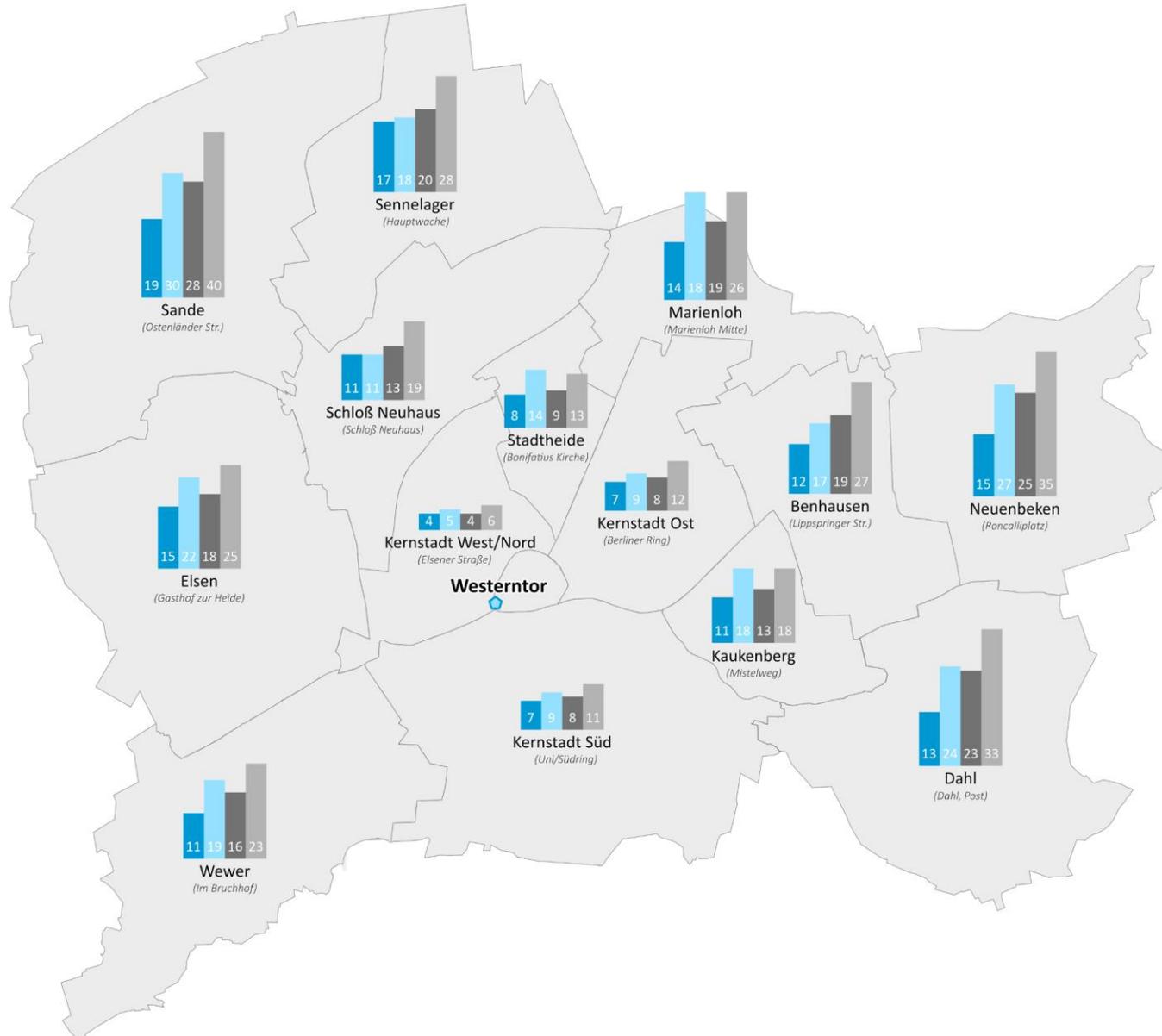


kreisweites Radverkehrskonzept in Aufstellung, nur wenige spezielle Abstellmöglichkeiten für Langzeitparker (Fahrradboxen)

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt

Erreichbarkeit Zentrum (Westerntor)



## Fahrtzeiten in Minuten

- Pkw
- ÖPNV (Bus)
- Pedelec
- Fahrrad

(Roncalliplatz) Bezugshaltestelle

Datengrundlage:  
Google Maps, Elektronische  
Fahrplanauskunft

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

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

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt  
Radverkehrsnetz



## Fahrradrouten

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

## Radabstellanlagen

- Radabstellanlage

## Netzlücken

- beidseitig
- einseitig

Quelle: Stadt Paderborn, sowie eigene Befahrungen

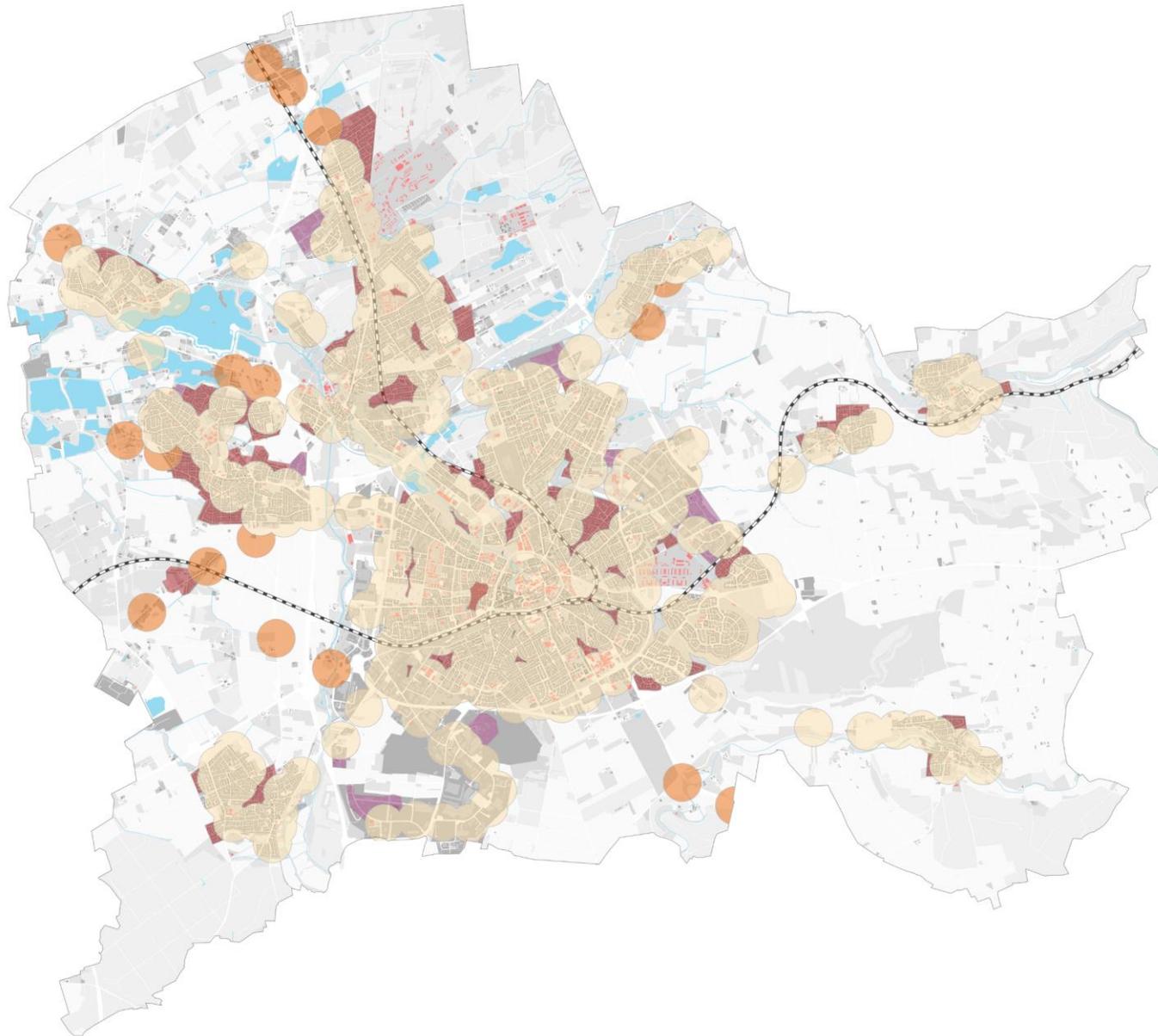
## besonders defizitäre Stellen

- besondere Gefahrenstelle (s. Erläuterung)

# Integriertes Mobilitätskonzept Stadt Paderborn

Bestandsanalyse Gesamtstadt

ÖPNV: Haltestellenerschließung



## Erschließung

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

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

# Woraus leitet sich das Zielkonzept ab?

- **aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse**  
(z.B. Nachholbedarf beim Thema Barrierefreiheit)
- **aus Vorgaben und Empfehlungen anderer Planwerke und Konzepte sowohl auf kommunaler**  
(z.B. Klimaschutzkonzept, E-Mobilitätskonzept) **als auch auf übergeordneter Ebene** (z.B. Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020)
- **aus den Rückmeldungen des bisherigen Beteiligungsprozesses**  
(AG Mobilität, Projektbeirat, Mobilitätstag, Bürgerforen)
- **aus den Erfordernissen und Chancen von Megatrends**  
(z.B. demographischer Wandel, Digitalisierung)
- **aus gesetzlichen Vorgaben und Regelungen**  
(z.B. Barrierefreiheit im PBefG)

# Die 4 „V“ als Prämissen der Verkehrsplanung

### Verkehere vernetzen und Mobilität verbessern

Durch integrierte Standort- und Verkehrsplanung mit barrierefreien, vernetzten und vielfältigen Mobilitätsangeboten  
Sicherung von Mobilität und Erreichbarkeit auch ohne Pkw  
Multimodalität als Grundlage für nachhaltigen Individualverkehr

### Verkehere verträglich und sicher abwickeln

„Sicherer + leiser + weniger Emissionen“  
v.a. Handlungsrahmen des Bundes und der EU  
Verkehrsräume verkehrssicher sowie zu Gunsten der Belange des Umweltverbundes und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität gestalten

### Verkehere auf den Umweltverbund verlagern

Intensive Stärkung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs (Angebotsoptimierung und -ausweitung)  
Neben einer guten Infrastruktur v.a. auch Akzeptanzsteigerung für klimafreundliche Mobilität als maßgebliche Voraussetzung

### Verkehrszunahme vermindern

Verkehrsminimierung durch kurze Wegebeziehungen in der Stadt („Stadt der guten Naherreichbarkeit“)  
Langfristige Strategie mit raumstrukturellen Ansätzen der kompakten und durchmischten Stadt

# Leitgedanken zum Zielkonzept - 1

- Generell soll eine integrierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zur Förderung einer menschengerechten Stadt unterstützt werden, beispielsweise durch ...
  - ... die prioritäre Ausweisung von Entwicklungsschwerpunkten an bereits gut mit dem Umweltverbund erschlossenen Standorten
    - *Größere Siedlungserweiterungen finden vorrangig an Standorten im Umfeld von bestehenden SPNV-Haltepunkten und/oder ÖPNV- bzw. SPNV-Achsen statt*
  - ... die parallele Entwicklung einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur im Rahmen der Siedlungs- und Gewerbeentwicklung
    - *Bei Standortentwicklungen werden von Anfang an Qualitätskriterien und Vorgaben definiert, welche Maßnahmen im Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt umzusetzen sind*
  - ... eine stärkere innere Verdichtung und Nutzungsmischung
    - *Fokussierung auf Siedlungslücken, Wiedernutzung brach gefallener Flächen, lokal verträgliche Nachverdichtung, dichte Strukturen bei Siedlungserweiterungen*

# Leitgedanken zum Zielkonzept - 2

- Generell soll eine integrierte und abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zur Förderung einer menschengerechten Stadt unterstützt werden, beispielsweise durch ...
  - ... die Erarbeitung von Mobilitätskonzepten im Rahmen von Siedlungs- und Gewerbeentwicklungen zur Schaffung attraktiver Mobilitätsalternativen
    - *Qualifizierte Mobilitätskonzepte als Teil der Standortentwicklung: Aufzeigen bzw. Vorhalten von am Standort geeigneten Maßnahmen, die ein multimodales Verkehrsverhalten unterstützen (z.B. Einbindung Car-/Bikesharing, Vergünstigungen für die Nutzung des ÖPNV wie beispielsweise Jobtickets, umfassende Information der Nutzer\*innen zu den nachhaltigen Mobilitätsangeboten)*
- Zur Erreichung der Ziele des IMOK erfolgt ein stärkeres Ineinandergreifen von Maßnahmen zu Angebotsverbesserungen (Pull-Strategien; z.B. *Verbesserung des ÖPNV-Angebots*) und Einschränkungen/Regularien (Push-Strategien; z.B. *Geschwindigkeitsreduzierungen*) der einzelnen Verkehrsmittel

# Oberziele

Qualitätsoffensive  
im  
Umweltverbund  
erreichen

Attraktive, sichere,  
gerechte und  
barrierefreie  
Straßen-/Lebens-  
räume 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

# 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 des <b>ruhenden Verkehrs</b> , Schaffung von <b>stadtverträglichem Parkraum</b> und Weiterentwicklung der <b>Parkraumbewirtschaftung</b>	Umweltschutz: <b>Minimierung</b> verkehrsbedingter <b>Umweltbelastungen</b>
<b>Weiterentwicklung des ÖPNV</b> als 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

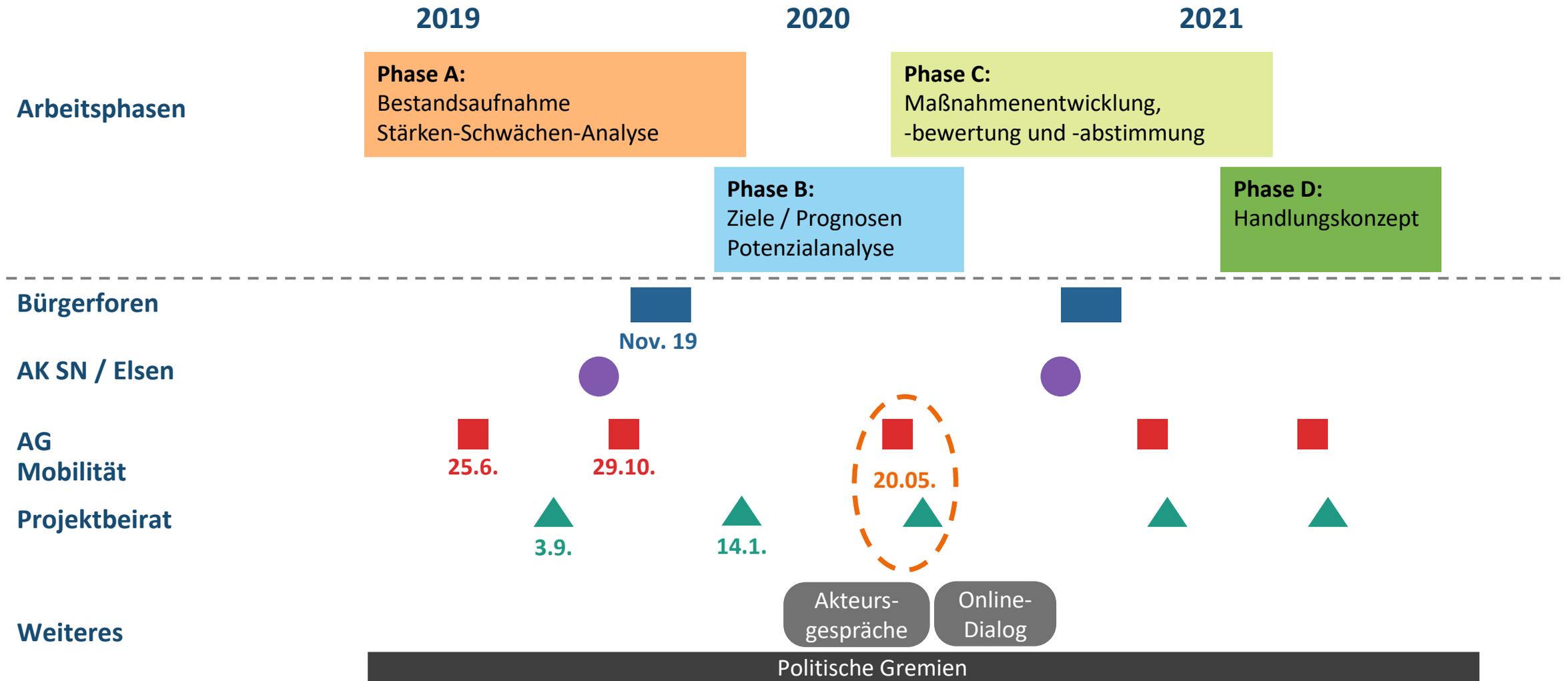
# Der nächste Schritt

- **Oberziele und Unterziele sind normativ und qualitativ formuliert**
- **Ableitung von Indikatoren und Zielwerte**
  - Zielerreichung möglichst messbar und prüfbar machen
  - spätere Evaluation der Maßnahmenumsetzung
  - Zusammenspiel aus quantitativen und qualitativen Zielwerten
- **zum Beispiel**
  - „Erhöhung des Anteils des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV) am Modal Split um xy % bis ...“
  - „Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen auf xy % bis ...“
  - „Senkung der Kfz-Verkehrsbelastung an besonders belasteten Abschnitten um xy % bis ...“
  - „Regelmäßiger institutionalisierter Austausch aller Akteure zu den Themen Verkehr und Mobilität“

## SMART-Formel:



# Arbeitsschritte und Dialogelemente



# Online-Dialog

- **Ziele**

- Information über das Zielkonzept und den Prozess
- Bewertung und Reflexion der (Ober-)Ziele
- Fragestellungen im Hinblick auf die Entwicklung der Handlungsfelder und Maßnahmen

- **Inhalte**

- Bewertung der Ziele
- Vorstellung der Mobilität im Jahr 2035
- Persönliche Angaben
- Ergänzende Anregungen



# Online-Dialog

- **Organisatorisches**
  - Beginn: vor den Sommerferien (Juni)
  - Laufzeit von mindestens acht Wochen (Berücksichtigung der Ferien)
  - Einbindung in [www.imok-paderborn.de](http://www.imok-paderborn.de)
  - einfache, verständliche und übersichtliche Umsetzung
- **Bekanntmachung über**
  - Pressemitteilung und ggf. Direkthinweis an Zeitung/Radio
  - Homepage der Stadt, IMOK-Seite selbst
  - mediale Kanäle (Facebook/Instagram)
  - Verbreitung über Mitglieder in AG Mobilität und Projektbeirat



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



 **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](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)