

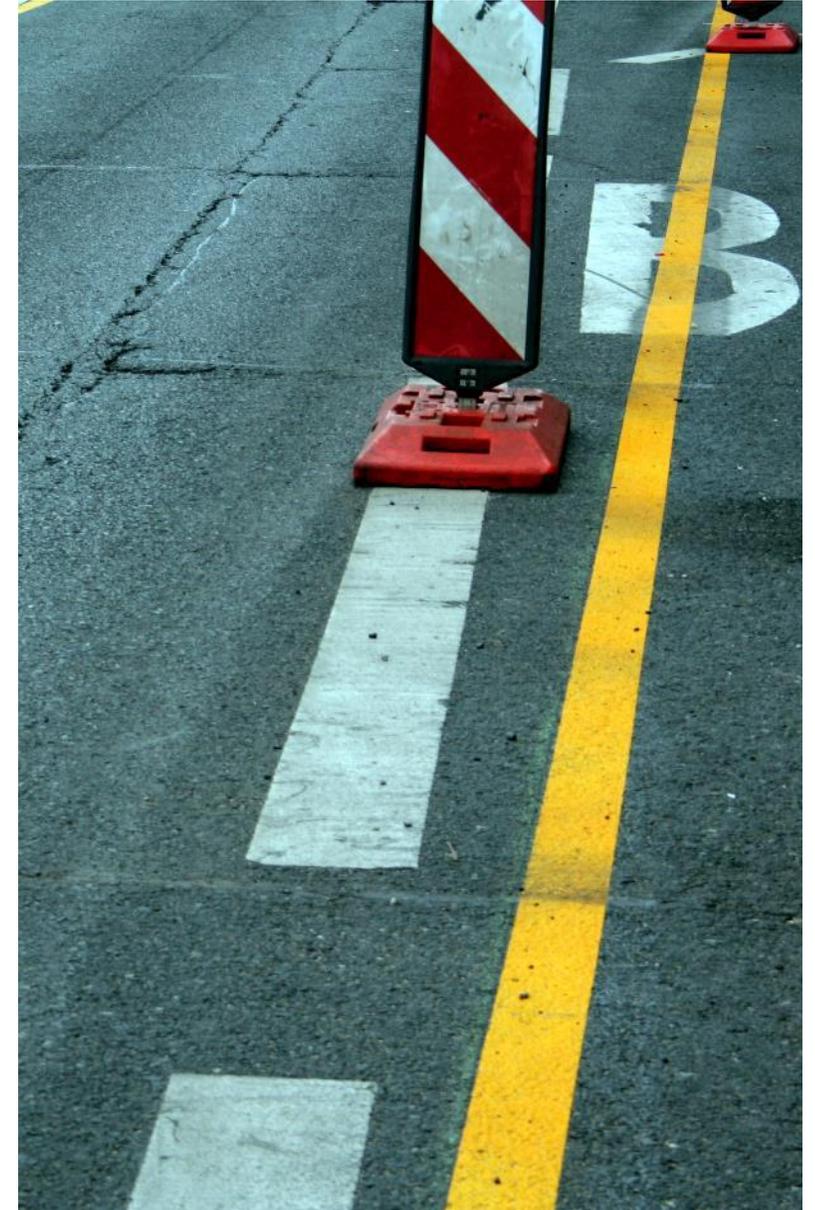
# IMOK Paderborn

## Grundsätze

Arbeitsstand, Juni 2022

# Handlungsfelder

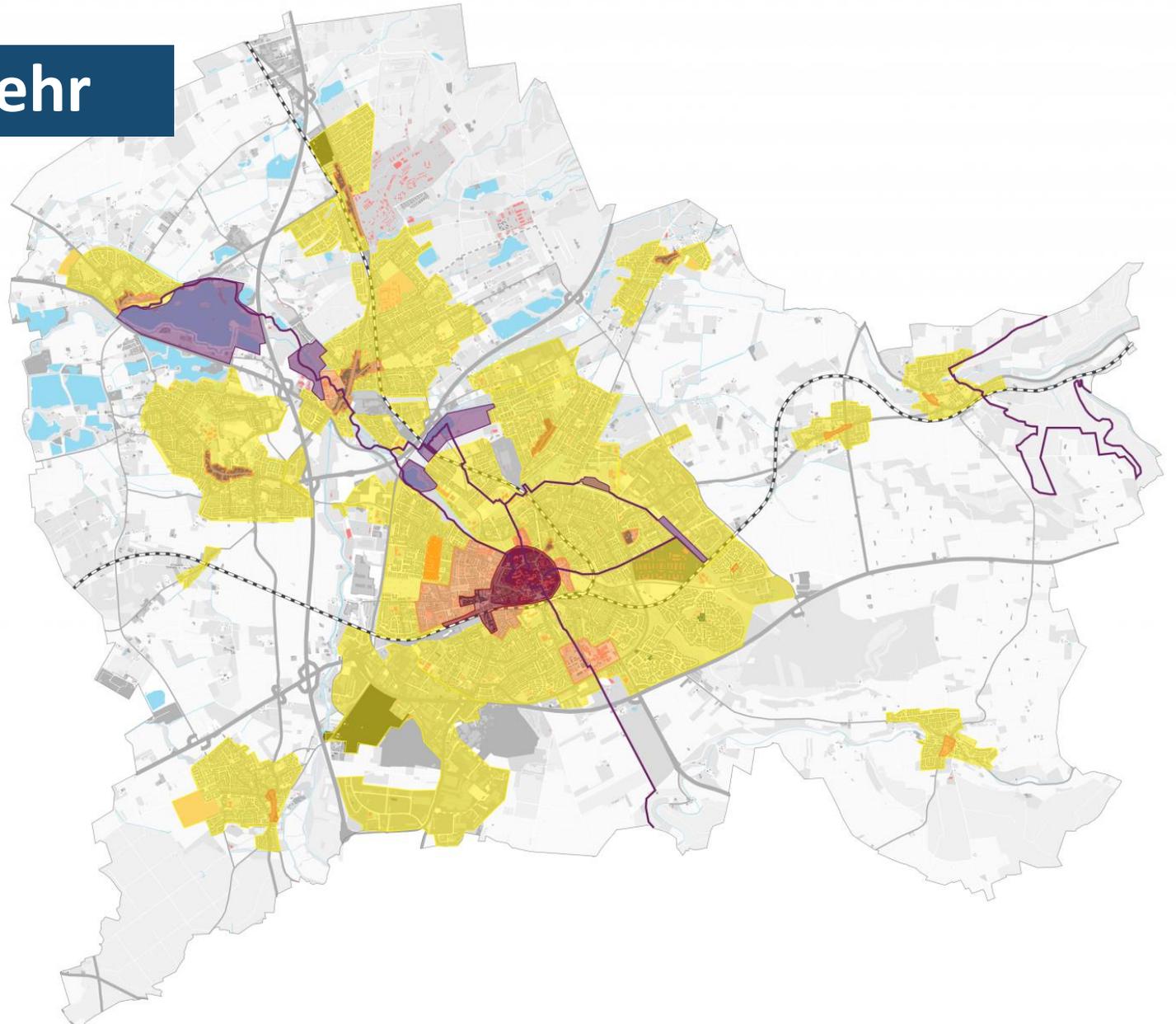
- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



# Übersichtskarte Fußverkehr

## Fußverkehrsbereiche

-  Komfortbereich
-  Freizeitbereiche/ -netz
-  Hauptbereich
-  Nebenbereich



# A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
<b>Komfortbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Bereiche mit besonderer Versorgungsfunktion bzw. touristischen Attraktionen</li><li>• Hohe Passantenfrequenz</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gehwegbreite von 4,5 Metern und mehr wo möglich</li><li>• Barrierefreie Gestaltung, taktiler Leitsystem, ggf. Wegweisung, Vorrang an Knotenpunkten (z.B. Fußgängerzone, -überweg, Gehwegüberfahrten)</li><li>• Weitere Gestaltungsaspekte zur Aufenthaltsqualität (z.B. Bank, Begrünung etc.)</li></ul>
<b>Freizeitbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Freizeitwege und Wanderrouten</li><li>• Eher aktivere NutzerInnen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erkennbare Wegführung</li><li>• Klare Wegweisung</li></ul>
<b>Hauptbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Weitere lokale Nahversorgungszentren, Ortsmitten sowie dichte Wohnbereiche der Kernstadt</li><li>• Daran anliegende soziale Einrichtungen und Schulen</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gehwegbreite von min. 3 Metern wo möglich</li><li>• In der Regel barrierefreie Gestaltung</li></ul>
<b>Nebenbereich</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Restliche Wohnbereiche und Gewerbegebiete</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Gehwegbreiten von 2,5 Metern wo möglich</li><li>• In der Regel barrierefreie Gestaltung</li></ul>

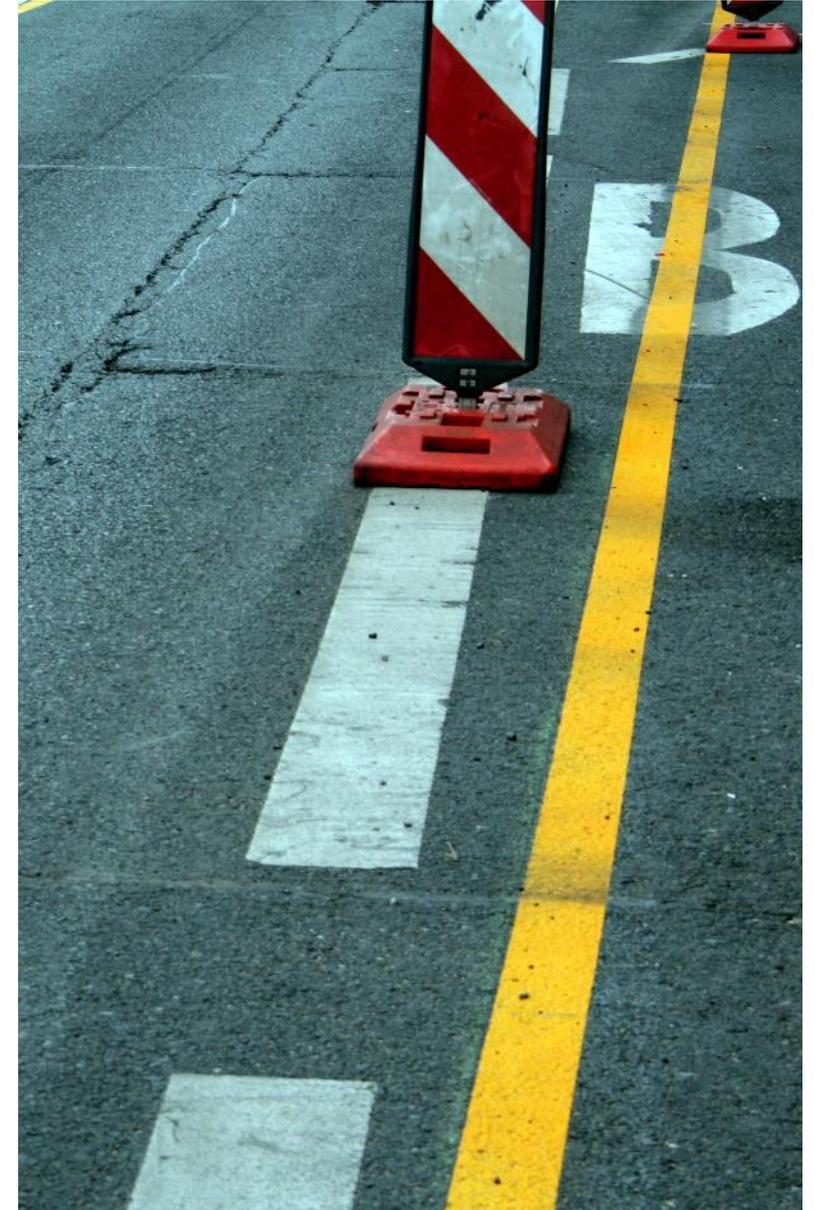
# A. Fußverkehr & Barrierefreiheit

### 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)
- **Nutzung niveaugleicher Zufahrten im Neubau**

# Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



## Übersicht

# Übersichtskarte Radverkehr

### Verbindungskategorie

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

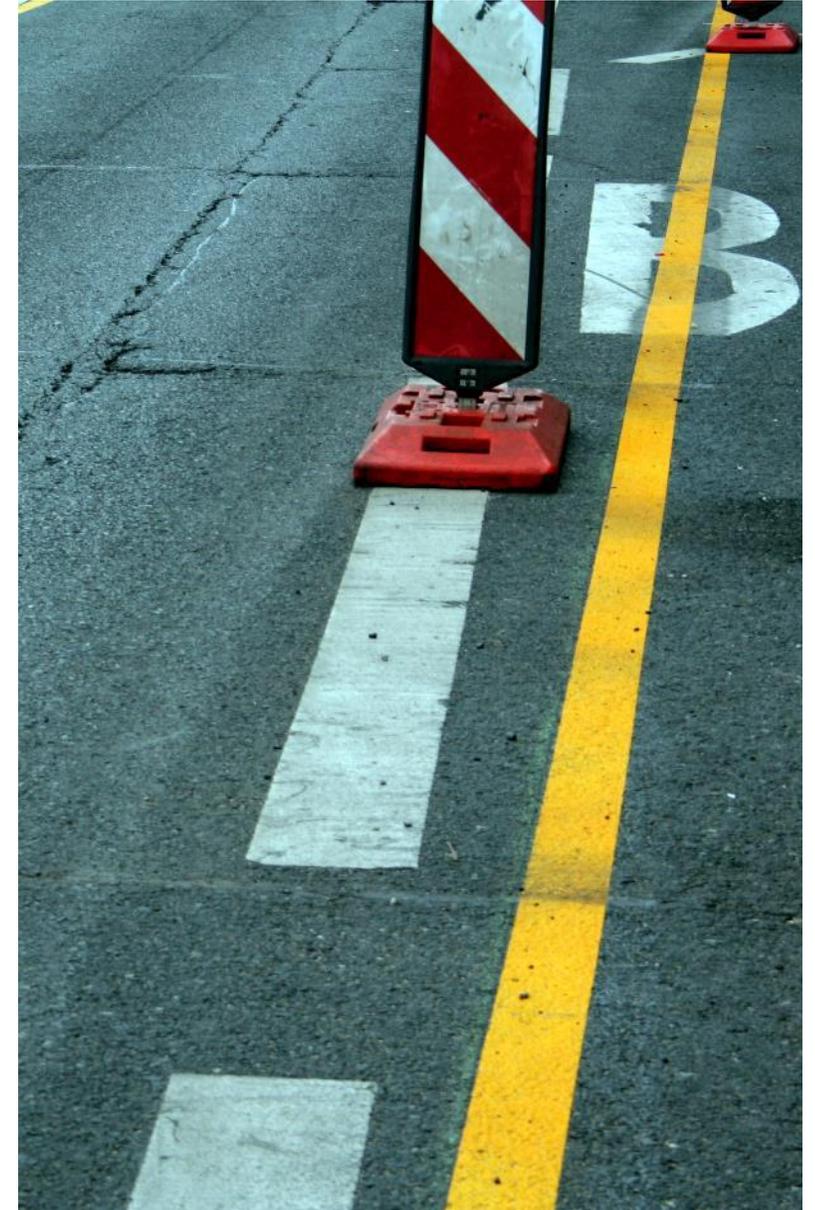


## B. Radverkehr & Mikromobilität

Netztyp	Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
<b>Überörtliche Verbindungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Übergeordnete Verbindungen in anliegende Städte und Gemeinden</li> <li>• schnelle, überörtliche Verbindungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigenständiger Trassenverlauf, zu prüfen sind: Radschnellverbindung, Fahrradstr., Radfahrstreifen, baulich getrennte Radstreifen (min. 2,30 Meter wo möglich) ...</li> <li>• An Kreuzungspunkten mit Vorrang</li> </ul>
<b>Gesamtstädtische Verbindungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anbindung äußerer Stadtteile an die Innenstadt, sowie grenzüberschreitend in Nachbarkommunen</li> <li>• Fokus liegt auf schnellen, direkten Verbindungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Min. eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, baulich getrennte Radstreifen (min. 2,30 Meter wo möglich), Schutzstreifen (min. 1,50 m ohne Sicherheitstrennstreifen)</li> <li>• Knotenpunkte: Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden</li> </ul>
<b>Innerörtliche Verbindungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verbinden die Stadtteile untereinander, sowie Ziele innerhalb der Kernstadt (Wohn- und Gewerbegebiete, Naherholung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigene Infrastruktur, zu prüfen sind: Fahrradstraße, Radfahrstreifen, baulich getrennte Radstreifen (min. 2,30 Meter wo möglich), Schutzstreifen (min. 1,50 m ohne Sicherheitstrennstreifen), Mischverkehr mit Radpiktogramm</li> <li>• Knotenpunkte: kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeits-niveau und Kfz-Aufkommen im Mischverkehr</li> </ul>
<b>Weitere Verbindungen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erschließung innerhalb der Quartiere und Anbindung an übergeordnete Verbindungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Zur prüfen sind: Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr</li> <li>• Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich</li> </ul>

# Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz

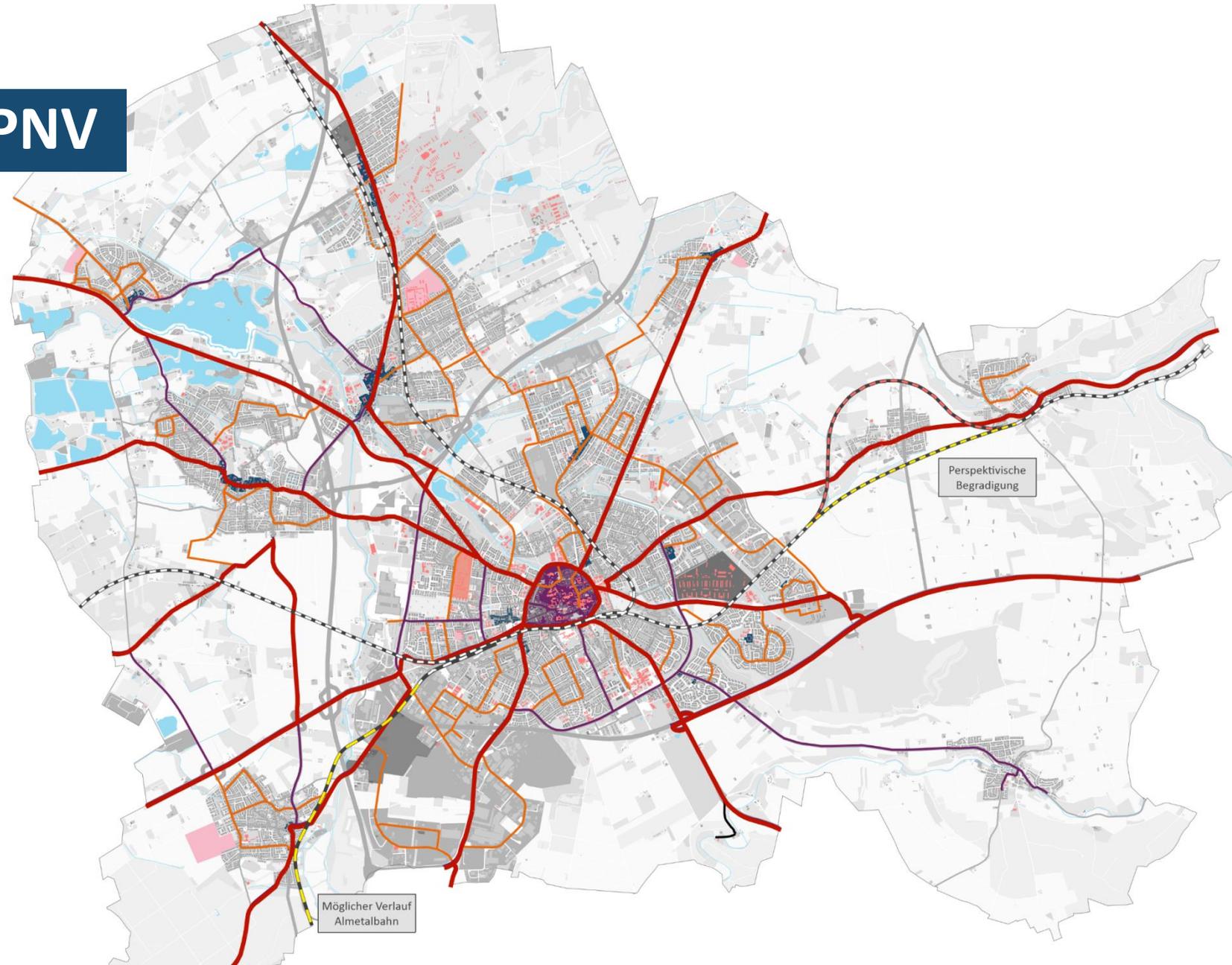


## C. Übersichtskarte ÖPNV

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)
<b>Überörtliche Verbindungen (Bus)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Anbindung umliegender Städte und Gemeinden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mögl. Einsatz von Busspuren, innerhalb des im Zusammenhang bebauten Siedlungsbereiches</li> <li>Vorrang an LSA-Knotenpunkten</li> <li>Mind. 6,5 m Fahrbahnbr. (zweispuriger Straße)</li> </ul>
<b>Gesamtstädtische Verbindungen (Bus)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Verbindungen zwischen den Stadtteilen Paderborns</li> <li>Fokus liegt auf <i>schnellen Verbindungen</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der Regel Einsatz von Bus- ggf. Umweltspuren</li> <li>Min. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.)</li> <li>In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten</li> <li>In der Regel Busspuren an Knotenpunkten</li> </ul>
<b>Örtliche Verbindungen (Bus)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sichern die Verbindung innerhalb Paderborns / der Kernstadt</li> <li>Fokus liegt in <i>Flächenerschließung</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der Regel 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispurige Str.)</li> <li>In der Regel Bevorrechtigung an (LSA-)Knotenpunkten</li> <li>Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten</li> </ul>
<b>Weitere Verbindungen (Bus)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Unregelmäßige, räuml. / zeitl. Fahrtenangebote</li> <li>maximal mit Kleinbussen, wie ALF oder ggf. OnDemand-Verkehren (bspw. Haxtergrund)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse</li> </ul>

# C. ÖPNV & Intermodalität

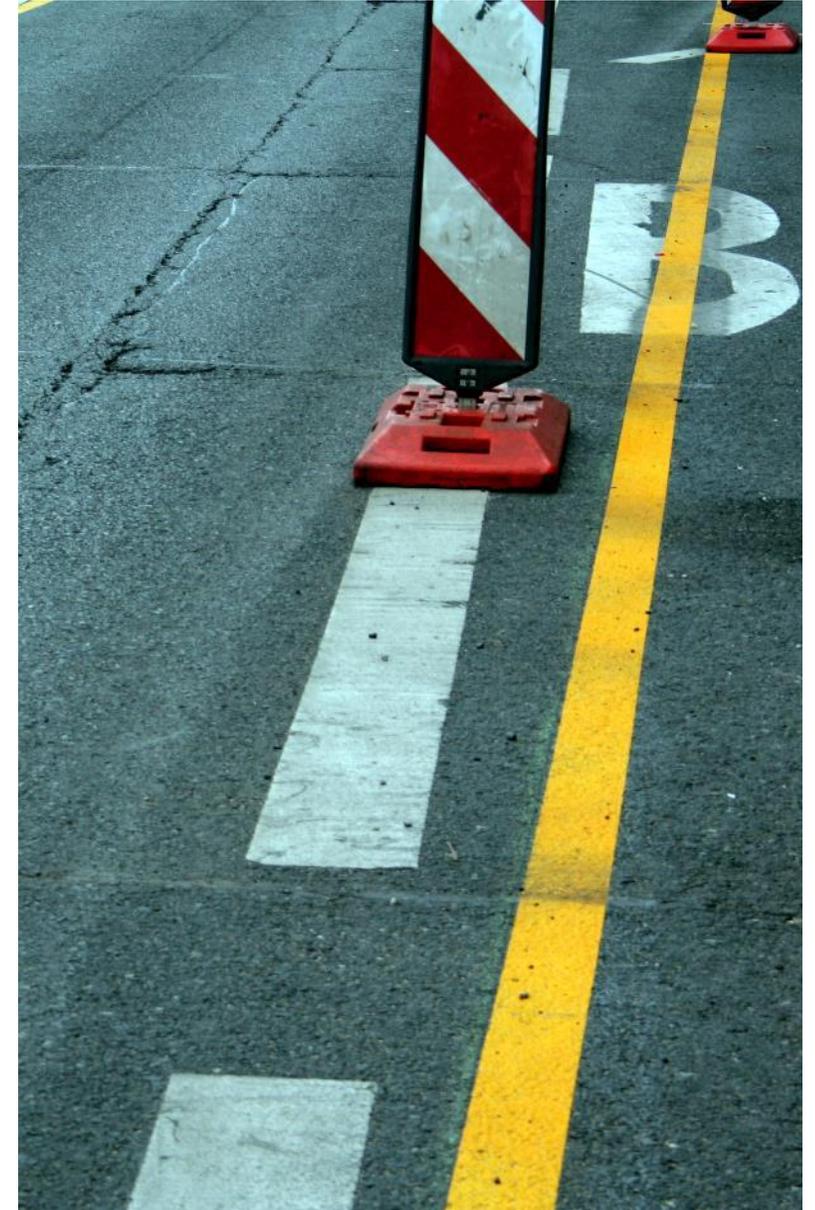
- Forcierung und konsequente Umsetzung der Busbeschleunigung auf den Hauptachsen (baulich, verkehrsrechtlich und technisch, ÖPNV-Vorbehaltsnetz)
- Aufbau eines Systems von Mobilstationen

Mobilstationen: Kategorien und Ausstattungsmerkmale

	L	M	S	X	S																
Bahnhaltepunkt	X	X	X	X	X	(X)	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
SB-Halte, weitere zentrale Haltestellen	X	X	X	X	X	(X)	(X)	X	(X)	(X)	(X)	-	X	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	-
Weitere Bushaltestellen	X	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)	-	(X)	-	-	-	-	X	(X)	(X)	-	-	-	-	-	
Mobilpunkte (ohne ÖV-Anbindung)	X	-	(X)	(X)	(X)	(X)	-	(X)	-	-	-	-	(X)	-	(X)	-	-	-	-	-	
<b>Ausstattungsmerkmale je Kategorie:</b>	Radabstellanlagen (nicht überdacht)	Radabstellanlagen (überdacht)	Fahrradverleihstation	öffentliches Fahrradwerkzeugset	E-Scooter-verleih	Lastenrad-verleih	E-Bike-Lademöglichkeit	Carsharing-Station	Taxi-Stand	P+R-Angebote	Bring- und Holzone	Normale-Infrastruktur	Informationsangebote, Notruf, DFI-Anzeigen	überdachte Sitz- und Wartemöglichkeiten	Paketstation	Kiosk/ Verkaufsautomat	Gepäckschließfächer	W-Lan	Aufenthaltsraum und WC	Servicepunkt	
x erforderlich	Radverkehr			Motorisierter Verkehr				Weitere Angebote													
(x) optional	Ausstattungsmerkmale																				
- nicht erforderlich																					

# 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

Netztyp	Verbindungsfunktion / Beschreibung	Ansprüche (müssen mit weiteren verkehrlichen und nutzungsbedingten Ansprüchen abgewogen werden)
<b>Überörtliche Verbindung</b>	Schnelle, überörtliche und teils (inter-) nationale Verbindungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• weitgehend anbaufreie Gestaltung</li> <li>• Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten</li> <li>• eigene Trasse: bauliche Trennung von anderen Verkehrsarten</li> </ul>
<b>Gesamtstädtische Verbindungen</b>	Vorrangig örtliche Verbindungsfunktion; Straße wird vorrangig als Zubringer zu überörtlichen Verbindungen oder weiteren Wegen zwischen Stadtteilen Paderborns genutzt	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trennung von anderen Verkehrsarten,</li> <li>• Kurze Wartezeiten an Knotenpunkten</li> <li>• mindestens Tempo 50</li> </ul>
<b>Örtliche Verbindungen</b>	Vorrangig kleinräumige Verbindungen, teils auch zwischen nahegelegenen Stadtteilen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gemeinsame Führung mit Radverkehr möglich,</li> <li>• längere Wartezeiten zugunsten des Umweltverbunds sind möglich</li> <li>• In der Regel Tempo 30, maximal Tempo 50; in anbaufreien Bereichen auch höhere Geschwindigkeiten möglich</li> </ul>
<b>Weitere Verbindungen</b>	Hauptsammel- und Erschließungsstraßen (vorrangig Verbindung von Grundstücken zu übergeordnete Straßen). Eine weitere Ausdifferenzierung dieser Straßen kann bspw. im Rahmen von Quartierskonzepten erfolgen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gemeinsame Führung mit anderen Verkehrsarten möglich</li> <li>• kein besonderer Vorrang an Knotenpunkten</li> <li>• Tempo 30 oder weniger</li> </ul>

# 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 Parkieranlagen, u.ä.
  - Erreichbarkeit der Innenstadt per Kfz bleibt gewährleistet

# 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

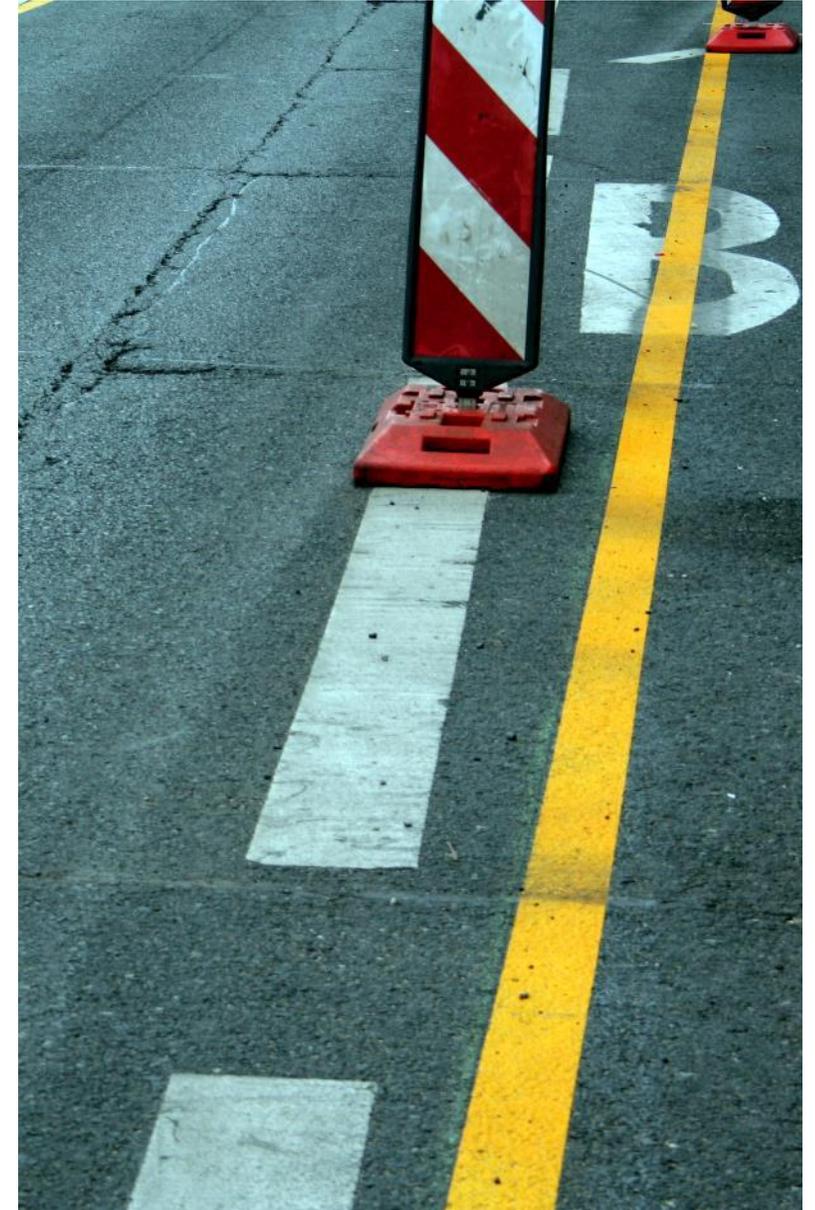
- **Optimierung der Parkraumstrategie**
  - Innenstadt
    - Zahl der Parkplätze soll nicht erhöht werden, sukzessiver Abbau der Parkraumkapazitäten im Straßenseitenraum
    - Fokus auf Nutzung der Parkbauten und Großparkplätze
    - Parktarife in Parkbauten und Großparkplätzen niedriger als im öffentlichen 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.

# Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit
- G. Umwelt & Klimaschutz



## 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



## Grundsätze für Knotenpunkte

# E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

Netztyp	Ansprüche Fußverkehr	Ansprüche Radverkehr	Ansprüche ÖPNV	Ansprüche Kfz-Verkehr
<b>Überörtliche Verbindungen</b> (Fußverkehr: Komfortbereich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf</li> <li>Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vorrang an LSA-Knotenpunkten</li> <li>Mind. 6,5 m Fahrbahnbreite (zweispuriger Straße)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mit Vorrang / Eigenständiger Trassenverlauf</li> <li>Vorrang an Knotenpunkten, kurze Wartezeiten</li> </ul>
<b>Gesamtstädt. Verbindungen</b> (Fußverkehr: Freizeitbereich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 30 Sek.)</li> <li>Gehwegbreite von min. 3 Metern, barrierefreie Gestaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kann im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn geführt werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten</li> <li>Möglichst Busspuren an Knotenpunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der Regel kurze Wartezeiten</li> </ul>
<b>Innerörtliche Verbindungen</b> (Fußverkehr: Hauptbereich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 40 Sek.)</li> <li>Gehwegbreite von min. 3 Metern wo möglich, barrierefreie Gestaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kann auch im Seitenraum geführt werden und je nach Geschwindigkeitsniveau und Kfz-Verkehrsaufkommen auch im Mischverkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der Regel bevorrechtigt an LSA-Knotenpunkten</li> <li>Ggf. Umweltspuren an Knotenpunkten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Längere Wartezeiten zu Gunsten des Umweltverbunds möglich</li> </ul>
<b>Weitere Verbindungen</b> (Fußverkehr: Nebenbereich)	<ul style="list-style-type: none"> <li>In der Regel barrierefreie Gestaltung</li> <li>Gehwegbreite von min. 2,5 Metern wo möglich</li> <li>Kurze Wartezeiten (falls Anforderungstaster max. 55 Sek.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fahrradzone, Fahrradstraße, Führung im Mischverkehr</li> <li>Bei besonderer Gefahrenlage auch eigene Infrastruktur möglich</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gewährleistung der Durchfahrt der Kleinbusse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>generell kein besonderer Vorrang</li> </ul>

# E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit

### Prämissen der Knotenpunktgestaltung

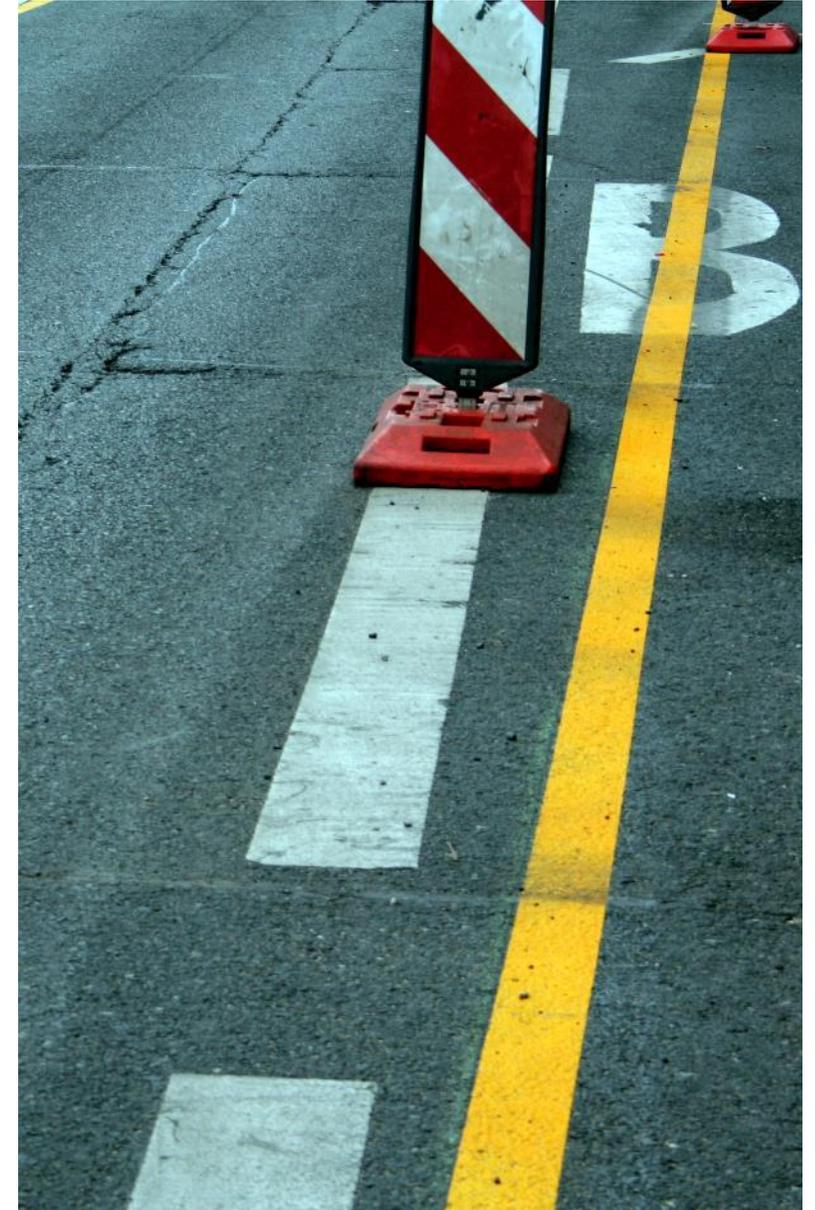
- Grundsätzliche Berücksichtigung aller Verkehrsarten an Knotenpunkten und im LSA-Umlauf (Vermeidung von Anforderungsampeln und Senkung der Wartezeit in der Nahmobilität)
- Anforderungsampeln erkennen den Bedarf frühzeitig und berührungslos
- Barrierefreie Gestaltung: durch taktile Leitelemente und niveaugleiche Querungen, akustische Signale an LSA-Knoten
- Direkte Wegeföhrung: 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 (Flächengerechtigkeit) und der Bedeutung der Verkehrsarten bezüglich ihres Netztyps
- Bei Baustellen ist die sichere Führung des Radverkehrs zu gewährleisten. Umleitungen sind bei Baumaßnahmen auf Strecken des Radverkehrsnetzes erforderlich und müssen ausreichend beschildert werden.
- Eine bauliche Abtrennung der Radverkehrsanlage ist an überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen gemäß IMOK-Kategorisierung zu prüfen. Dabei ist eine intensive Abwägung der Interessen aller beteiligten Verkehrsträger unter Berücksichtigung der Priorisierungen aus dem IMOK durchzuführen.

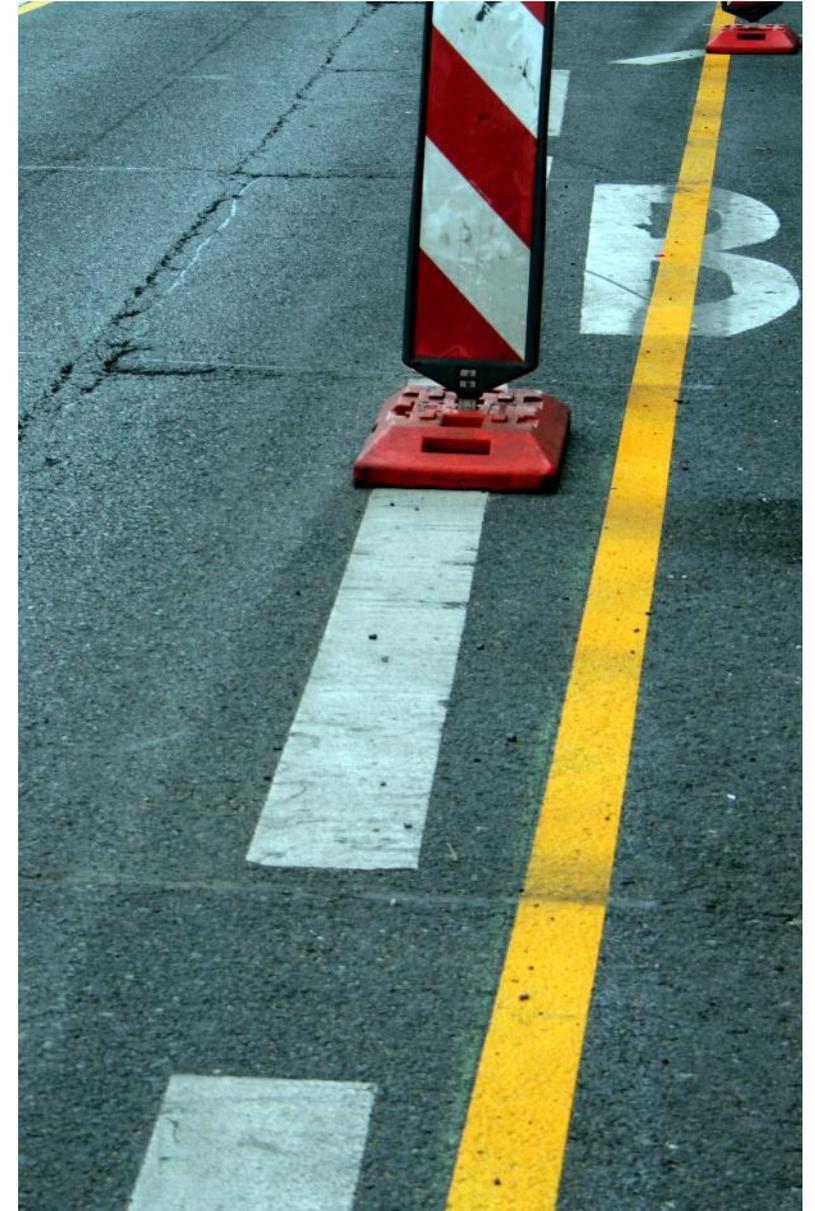
# Handlungsfelder

- A. Fußverkehr & Barrierefreiheit
- B. Radverkehr & Mikromobilität
- C. ÖPNV & Intermodalität
- D. Motorisierter Individualverkehr & Wirtschaftsverkehr
- E. Straßenraumgestaltung & Verkehrssicherheit
- F. **Mobilitätsmanagement & Öffentlichkeitsarbeit**
- G. Umwelt & Klimaschutz



# 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.