



# Paderborn

## Nahmobilitätskonzept

Workshop

7. November 2023

Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3584-450  
Telefax 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de

## Inhalt

- **Vorstellung SHP Ingenieure**
- **Einführung Nahmobilitätskonzept für die Stadt Paderborn**
- **Umfrage**
- **Fußverkehr**
  - Bestandsaufnahme und Netzentwicklung
- **Radverkehr**
  - Bestandsaufnahme und Wunschliniennetz
- **Diskussion in Gruppen**

## Anschließend ca. 10 Minuten Pause

- **Zusammenfassung der Diskussion in Gruppen**
- **Ausblick**

# VORSTELLUNG SHP INGENIEURE

# SHP Ingenieure – Wir planen Mobilität

VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG // MOBILITÄTSKONZEPTE // RADVERKEHR // FUSSVERKEHR UND NAHMOBILITÄT // ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR // PARKRAUMMANAGEMENT // TOURISTISCHE VERKEHRSKONZEPTE // ERSCHLIESSUNGSPLANUNG // PROZESSMODERATION // **VERKEHRSPPLANUNG** // LEISTUNGSFÄHIGKEITSUNTERSUCHUNGEN // FORSCHUNG/EN // VERKEHRSSICHERHEIT // FERNBUSVERKEHR // VERKEHRSERHEBUNGEN // LUFTREINHALTEPLÄNE // LÄRMAKTIONSPLÄNE // STRASSEN- UND PLATZGESTALTUNG // OBJEKTPLANUNG VERKEHRSANLAGEN // AUSSCHREIBUNG // ÖRTLICHE BAUÜBERWACHUNG // **STRASSENENTWURF** // SICHERHEITSAUDIT // PROJEKTSTEUERUNG // SCHALLSCHUTZ // SICHERHEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZKOORDINATION // MOBILITÄTS- UND VERKEHRSMANAGEMENT // STEUERUNGSSTRATEGIEN UND SIGNALSTEUERUNGEN WEGWEISUNGSSYSTEME // PARKLEITSYSTEME LSA-PROJEKTIERUNGEN // DATENBANKEN UND GEOGRAFISCHE INFORMATIONSSYSTEME // NETZ- UND VERKEHRSBEEINFLUSSUNGSANLAGEN // BAUSTELLENMANAGEMENT // VERKEHRSENTWICKLUNGSPLANUNG // MOBILITÄTSKONZEPTE // RADVERKEHR // **VERKEHRSSTEUERUNG** // FUSSVERKEHR UND NAHMOBILITÄT // ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR // PARKRAUMMANAGEMENT // TOURISTISCHE VERKEHR



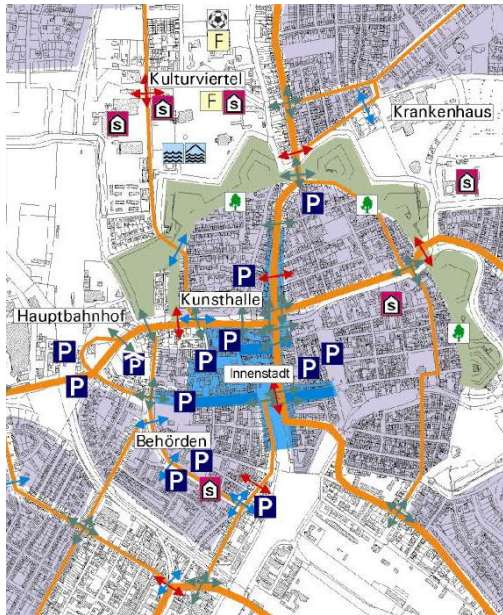
seit 1986  
deutschlandweit  
aus Hannover tätig

28 IngenieureInnen,  
Architektin,  
Stadtplaner

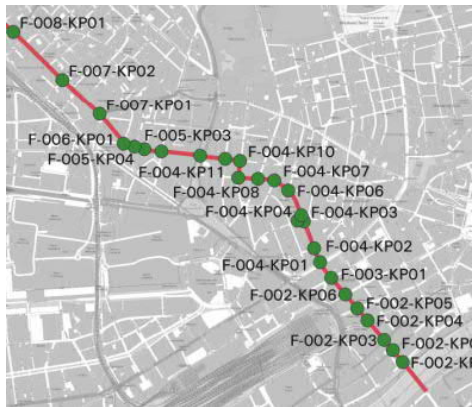
10 technische  
Beschäftigte



# Verkehrsplanung



- Verkehrsentwicklungspläne
- Mobilitätskonzepte
- Entwicklungskonzepte
- Radverkehrskonzepte
- Nahverkehrspläne
- Verkehrsuntersuchungen
- Moderation und Konsensfindung



# Straßenentwurf

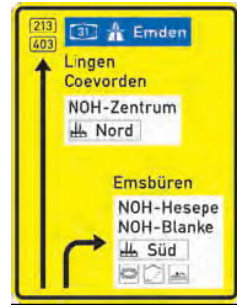


- Umwelt- und sozialverträgliche Gestaltung
- Konsensfindung und praktische Umsetzung
- Ganzheitlicher Straßenentwurf

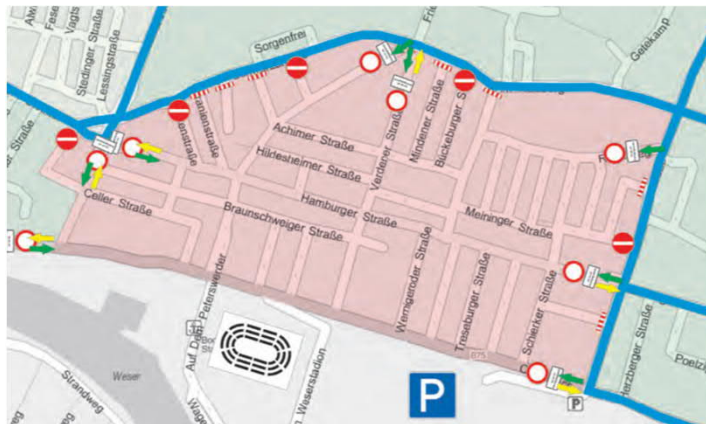




# Verkehrssteuerung



- Verkehrsbeeinflussungsanlagen
- Lichtsignalanlagen
- Wegweisung
- Georeferenzierte Datenbanken

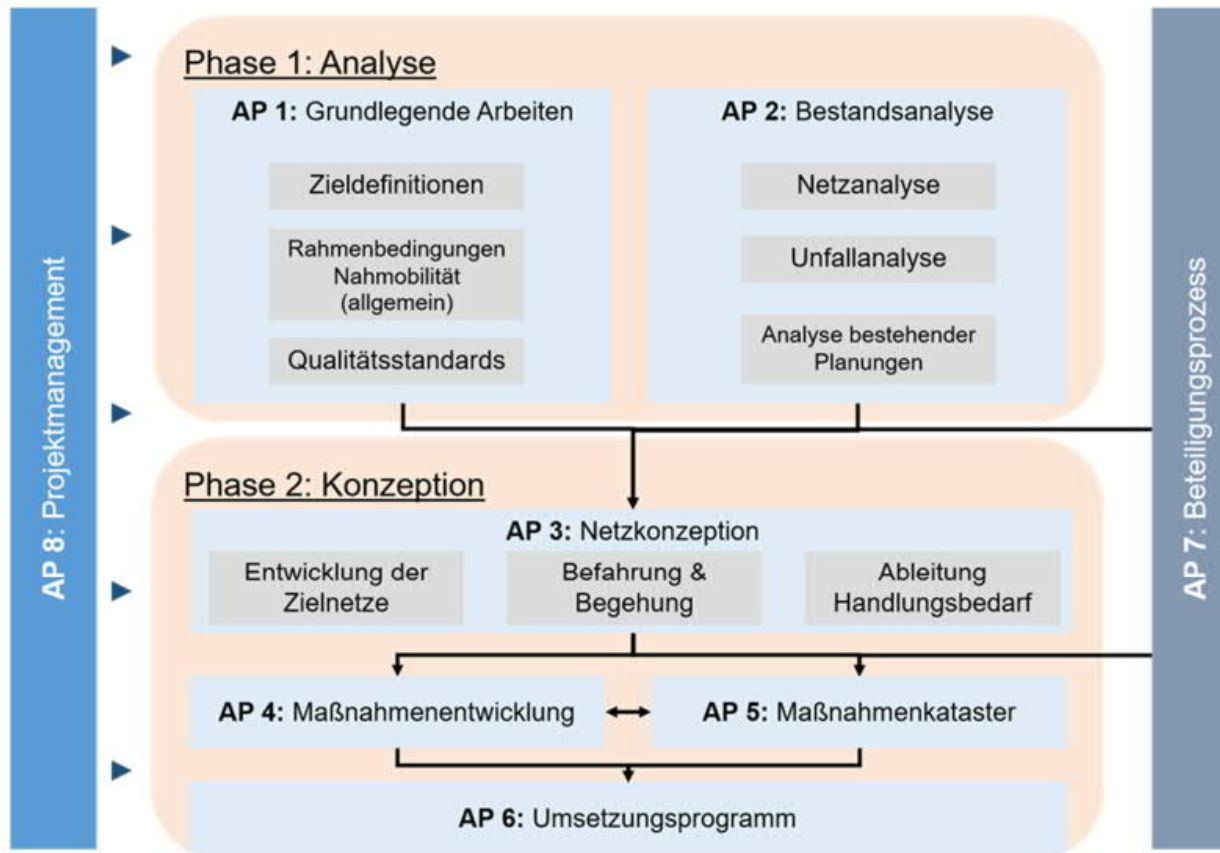


# EINFÜHRUNG NAHMOBILITÄTSKONZEPT

## Nahmobilitätskonzept Stadt Paderborn: Anlass und Zielsetzung

- Das **IMOK** steckt die langfristigen Ziele und Strategien der Verkehrsentwicklung Paderborn ab
- Das **Nahmobilitätskonzept** geht als Maßnahme mit dem Ziel zur langfristigen Stärkung des Fuß- und Radverkehrs hervor
- Radverkehr:
  - Bislang gibt es in Paderborn mehrere Radverkehrsnetze und -planungen, an die angeschlossen werden kann u.a. Radverkehrsnetz NRW und lokales Netz Kreis Paderborn. Für den Kreis Paderborn wurde erst 2023 ein kreisweites Radnetz erstellt.
  - Mit dem Straßen- und Brückenbauamt, der Initiative für Radfahrende und dem Rundem Tisch Radverkehr wurden Hauptverbindungsrouen für den Alltagsradverkehr definiert.
- Fußverkehr: Bislang nur sektorale Betrachtungen, wie z.B. ISEK Innenstadt Paderborn, an die angeschlossen werden kann.

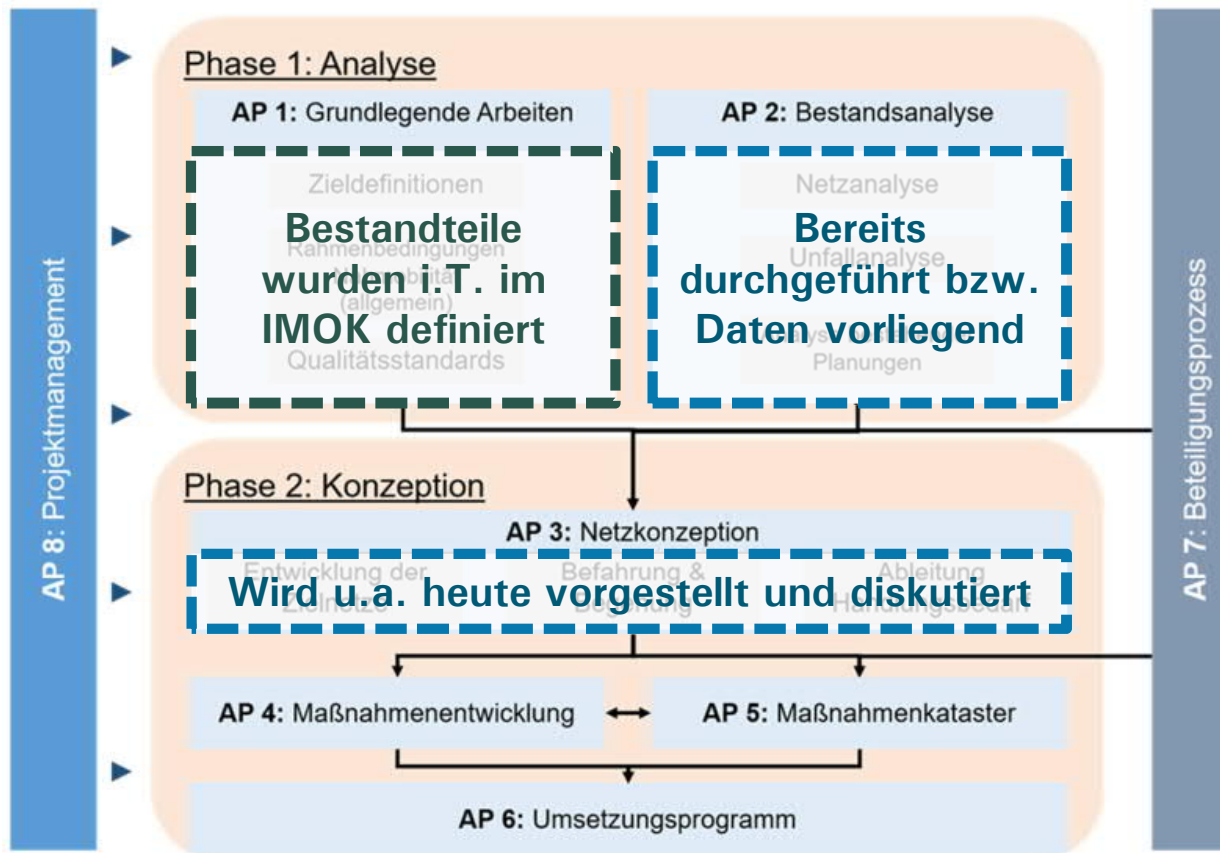
# Nahmobilitätskonzept Stadt Paderborn: Arbeitsprogramm



Q: Stadt Paderborn



# Nahmobilitätskonzept Stadt Paderborn: Arbeitsprogramm

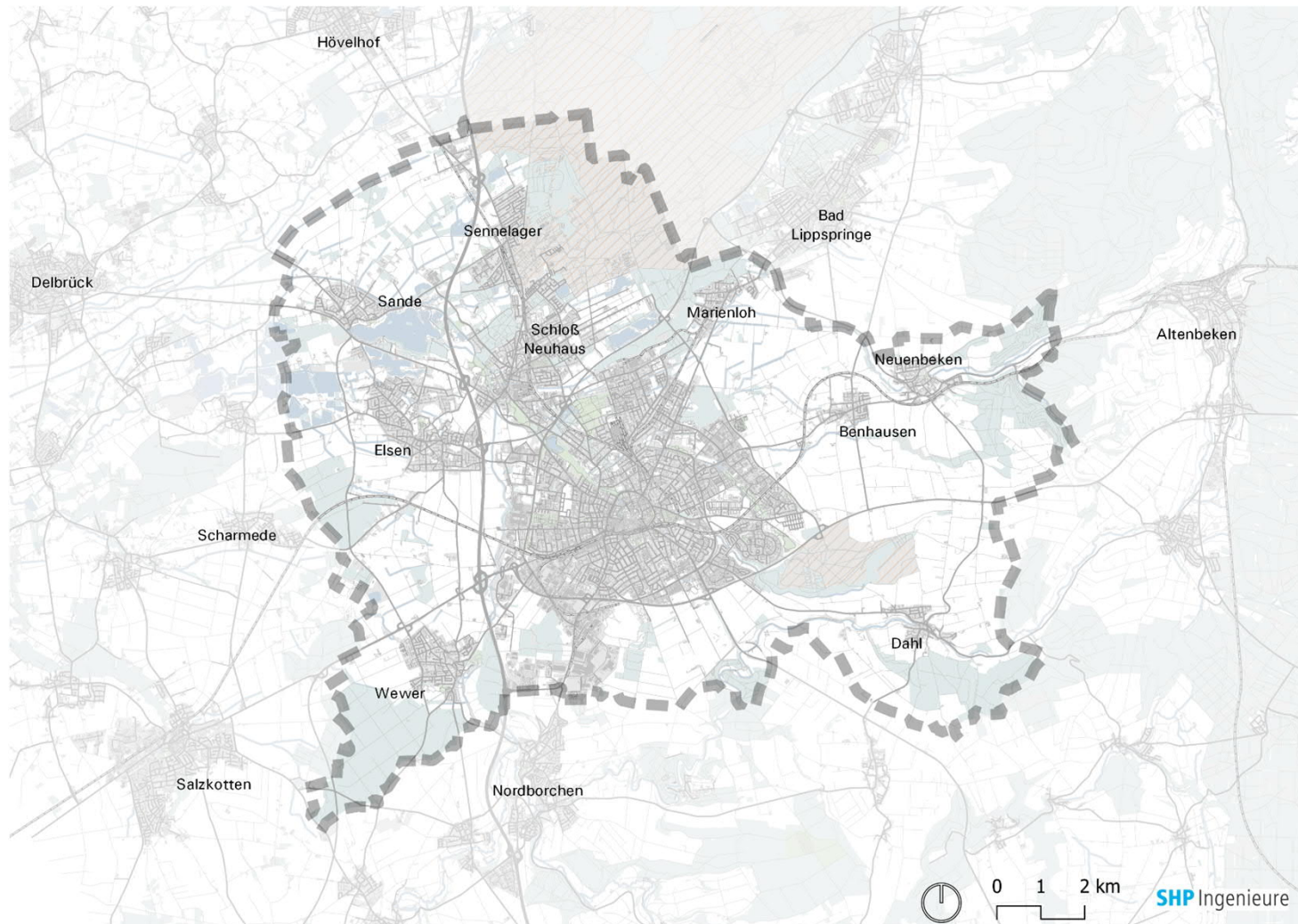


Q: Stadt Paderborn

# Ziele aus dem IMOK Nahmobilität betreffend

Zielwerte / Indikatoren	Erhöhung des Modal Split-Anteils des Umweltverbunds von 47% (2018) um mindestens 20 Prozentpunkte (= 67%) bis zum Jahr 2035 (s. Haushaltsbefragung 2018)	Steigerung des Anteils des Umweltverbunds auf Wegen bis 5km Länge auf mindestens 80% bis 2035 (2018: 63%) (s. Haushaltsbefragung 2018)	Regelmäßige Befragungen zur Zufriedenheit insbes. bzgl. Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität.	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.	Verkehrsartenübergreifende Erfassung der Verkehrsmengen auf den Hauptverkehrsrouten in Paderborn bis 2028.	Reduktion des Kfz-Verkehrs an den verkehrlichen Hot Spots um mindestens 10 % bis 2035 (s. Daten der Verkehrszählung 2018)	Deutliche Erhöhung des Anteils von Elektro- und Brennstoffzellen-Kfz am Kfz-Bestand und entsprechender Ausbau öffentlicher Ladepunkte gemäß Ladeinfrastrukturkonzept 2019.
	Anbindung aller Stadtteile mit der Innenstadt mit einem ÖPNV-Fahrzeitverhältnis von max. 1,5 und mit einer hochwertigen Radverbindung	Kontinuierliche Reduktion der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr („Vision Zero“)		Auf den bedeutendsten Pendlerrelationen (Volumen von > 2.000 Pendlern) werden ÖPNV-Angebote realisiert, die im Vergleich zw. Bus und PKW ein Fahrzeitverhältnis von min. 1,25 & zw. Bahn und PKW min. 1,0 aufweisen	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	Bis 2025 exakte Anzeige und Prognose freier Parkstände sowie im rechtl. Rahmen online Reservierungsmöglichkeit der Parkstände der Kernstadt.	
		Erhöhung des Anteils barrierefreier Haltestellen von 52% (2019) auf mindestens 70% bis 2022 und aller angebauten Haltestellen bis zum Jahr 2025			Bis spätestens 2025 wird eine Opendata-Plattform eingerichtet.	Etablierung eines umweltfreundlichen Lieferungskonzeptes mindestens in der Innenstadt bis 2025.	Reduzierung der verkehrsbedingten CO <sub>2</sub> -Emissionen gemäß Klimaschutzkonzept 2021.

## Betrachtungsgebiet Radverkehr: Stadtgebiet Paderborn

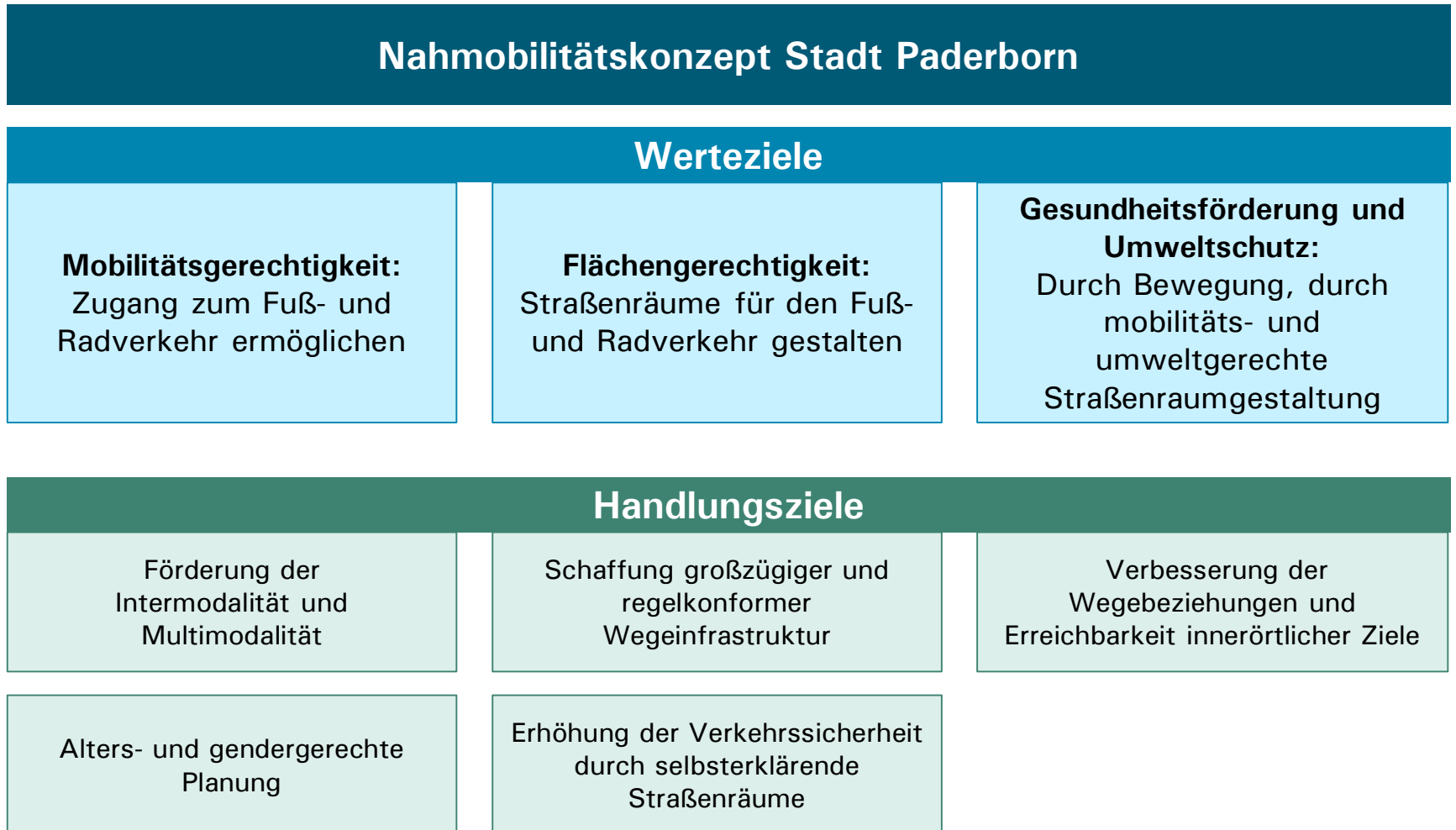




## Betrachtungsgebiet Fußverkehr: Kernstadt Paderborn



# Leitbild Nahmobilitätskonzept (Vorschlag)



# UMFRAGE



## Link zur Umfrage

Besuchen Sie

[www.menti.com](https://www.menti.com)

Und geben folgenden Code ein: **4640 0736**

Oder scannen Sie folgenden QR-Code:



# FUßVERKEHR



## Einführung Zufußgehen...

ist die ursprünglichste und sozialste Form der Mobilität

verursacht keine Emissionen und benötigt vergleichsweise wenig Flächen

steht jedem zur Verfügung und ist kostenlos

fördert die Gesundheit

## Einführung Zufußgehen...

- Jeder Weg beginnt und endet mit einem Fußweg
- Zufußgehende beleben Orte, beeinflussen die Lebendigkeit
- Aber: Fußverkehr steht oftmals im deutlich Missverhältnis zur gebauten Realität
- Hinzu kommen die Anforderungen durch eine alternde Gesellschaft und dem Zuzug neuer Menschen, durch junge Menschen
- Grundsätzlich steht im Stadtgebiet ein großes Angebot im Einzelhandel, der Gastronomie, der Bildung... zu Verfügung, die fußläufig erreichbar sind

# Grundsätze der Fußverkehrsplanung

## Fußverkehrsstrategie

- Urbanität erhöhen
- Sicherheit verbessern
- Barrierefreiheit umsetzen
- Kinder und Senioren berücksichtigen
- Gesundheit fördern
- Emissionen vermindern
- Flächen effektiver nutzen
- Grün vermehren
- Lokale Wirtschaft stärken
- Eigene Ziele setzen

## Fußverkehrsförderung

- Öffentliche Räume gestalten
- Fußwege vernetzen
- Gehwege aufwerten
- Angenehme Plätze schaffen
- Querungsanlagen schaffen
- ÖV einbinden
- Konflikte mit dem Radverkehr entschärfen
- MIV vermindern
- Mobilitätsmanagement durchführen

Q: Schritte zur Einführung einer kommunale Fußverkehrsstrategie – Handlungsleitfaden; FUSS e.V. [2018]

# Grundsätze der Fußverkehrsplanung



**Paderborn ist zudem Mitglied in der  
AGFS - Arbeitsgemeinschaft  
fußgänger- und fahrradfreundlicher  
Städte, Gemeinden und Kreise in  
NRW e.V.**

Q: Urban Mobility: Accessibility for ALL; EIT Urban Mobility [2022]

Paderborn – Nahmobilitätskonzept | Workshop 07.11.2023



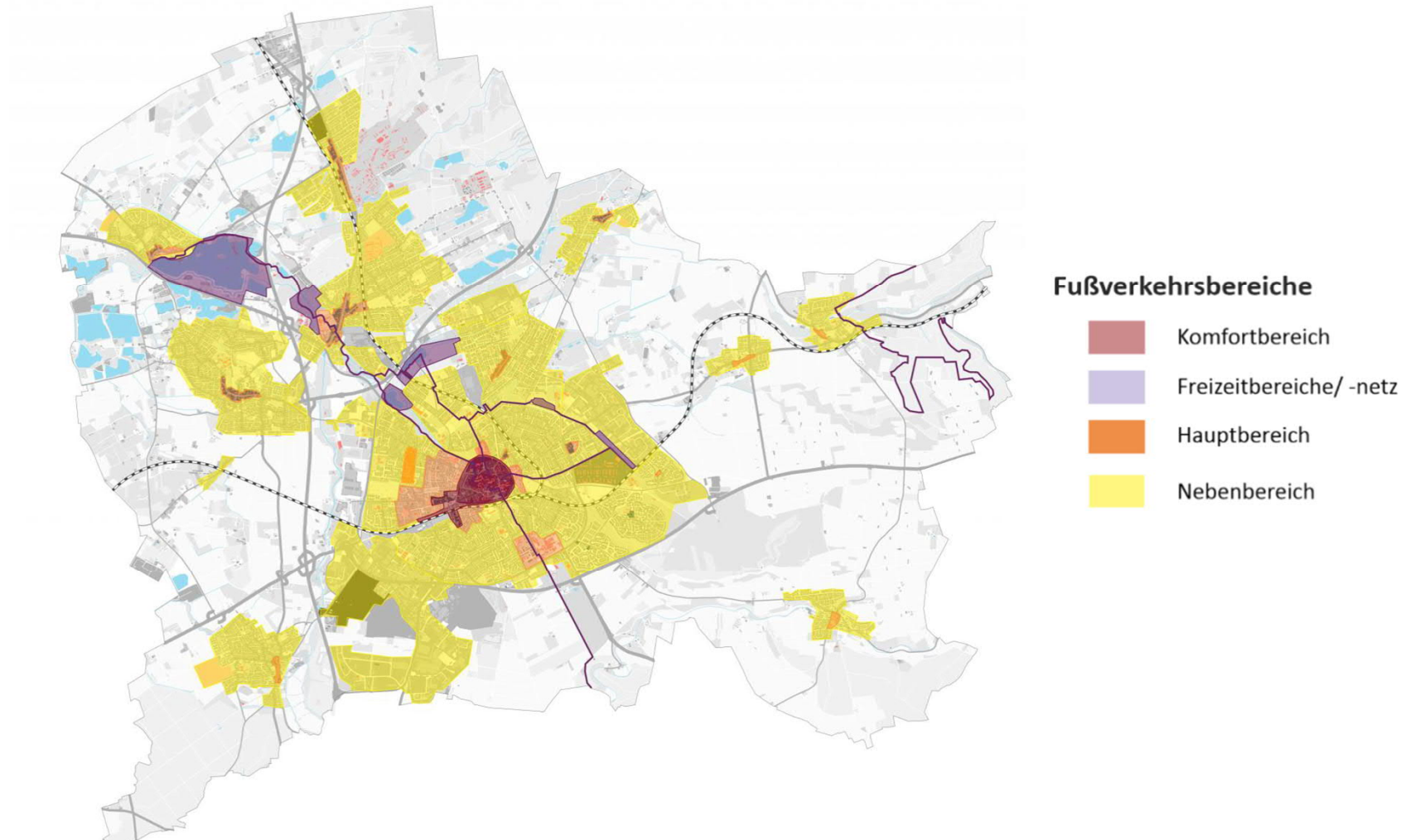
## Grundsätze der Fußverkehrsplanung



Q: Urban Mobility: Accessibility for ALL; EIT Urban Mobility [2022]

In der Fußverkehrsplanung wird ein integrativer Ansatz verfolgt, der die Belange aller Menschen beachtet.

## Klassifizierung Fußverkehrsnetz im IMOK (Stand Juni 2022)



Q: Planersocietät, Stadt Paderborn: IMOK Paderborn Grundsätze – Arbeitsstand, Juni 2022 [2022]

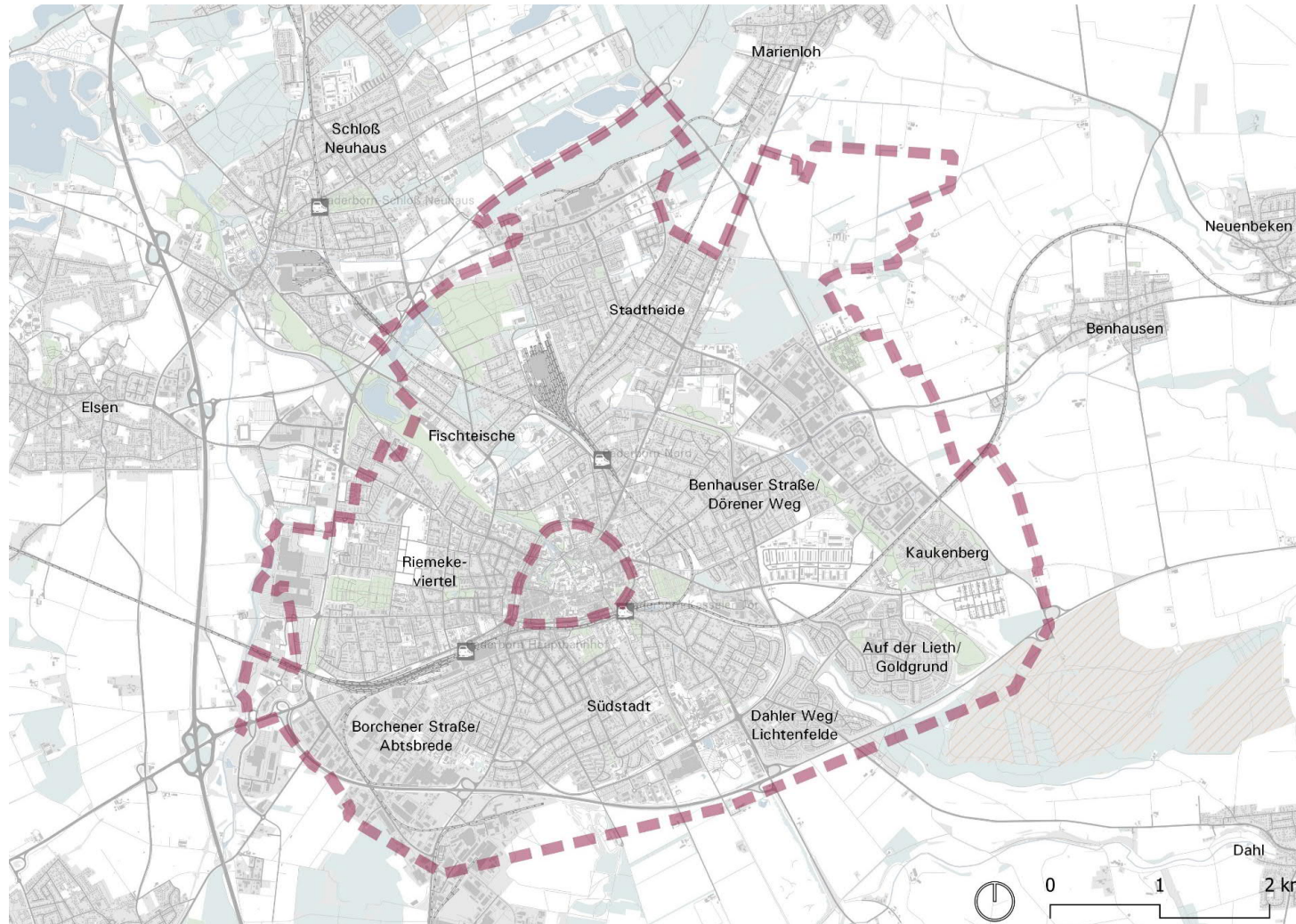
## Klassifizierung Fußverkehrsnetz im IMOK (Stand Juni 2022)

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, taktiles 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>

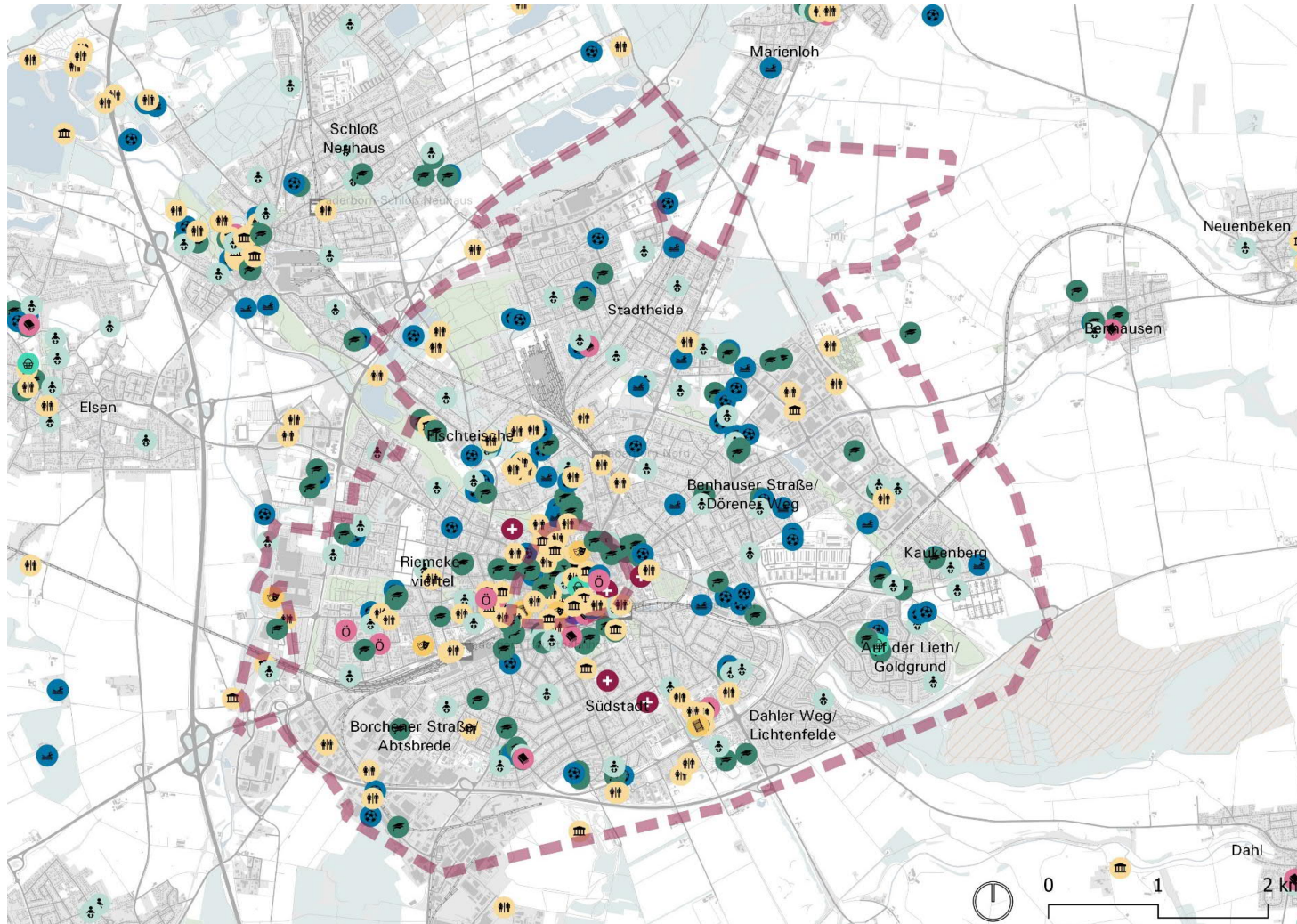
Q: Planersocietät, Stadt Paderborn: IMOK Paderborn Grundsätze – Arbeitsstand, Juni 2022 [2022]



## Bestandsaufnahme: Ortsteile Kernstadt



# Bestandsaufnahme: POI Kernstadt



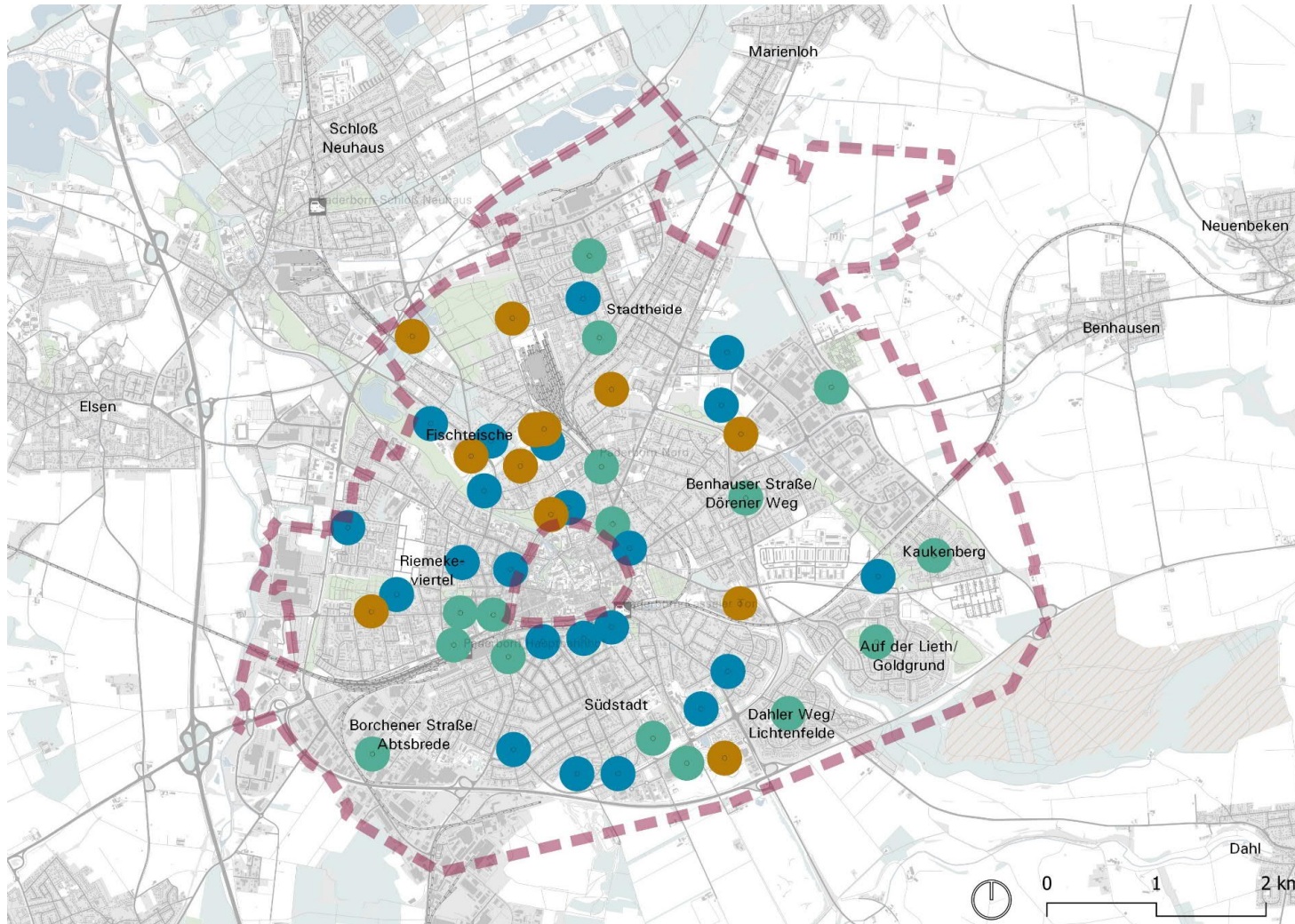
Fußwegenetzkonzept  
Nahmobilitätskonzept  
Stadt Paderborn

- POI Punkte
- Touristisches Ziel
  - Öffentliche Toilette
  - Kino
  - Theater
  - Bücherei
  - Öffentliche Gebäude
  - Wochenmarkt
  - Kita/Kindergarten
  - Bildungseinrichtung
  - Krankenhaus
  - Sportplatz
  - Spielplatz
  - Schwimmbad

Suche von POI  
(Points of Interest), d.h.  
Orte von öffentlichem  
Interesse



# Bestandsaufnahme: POI Cluster

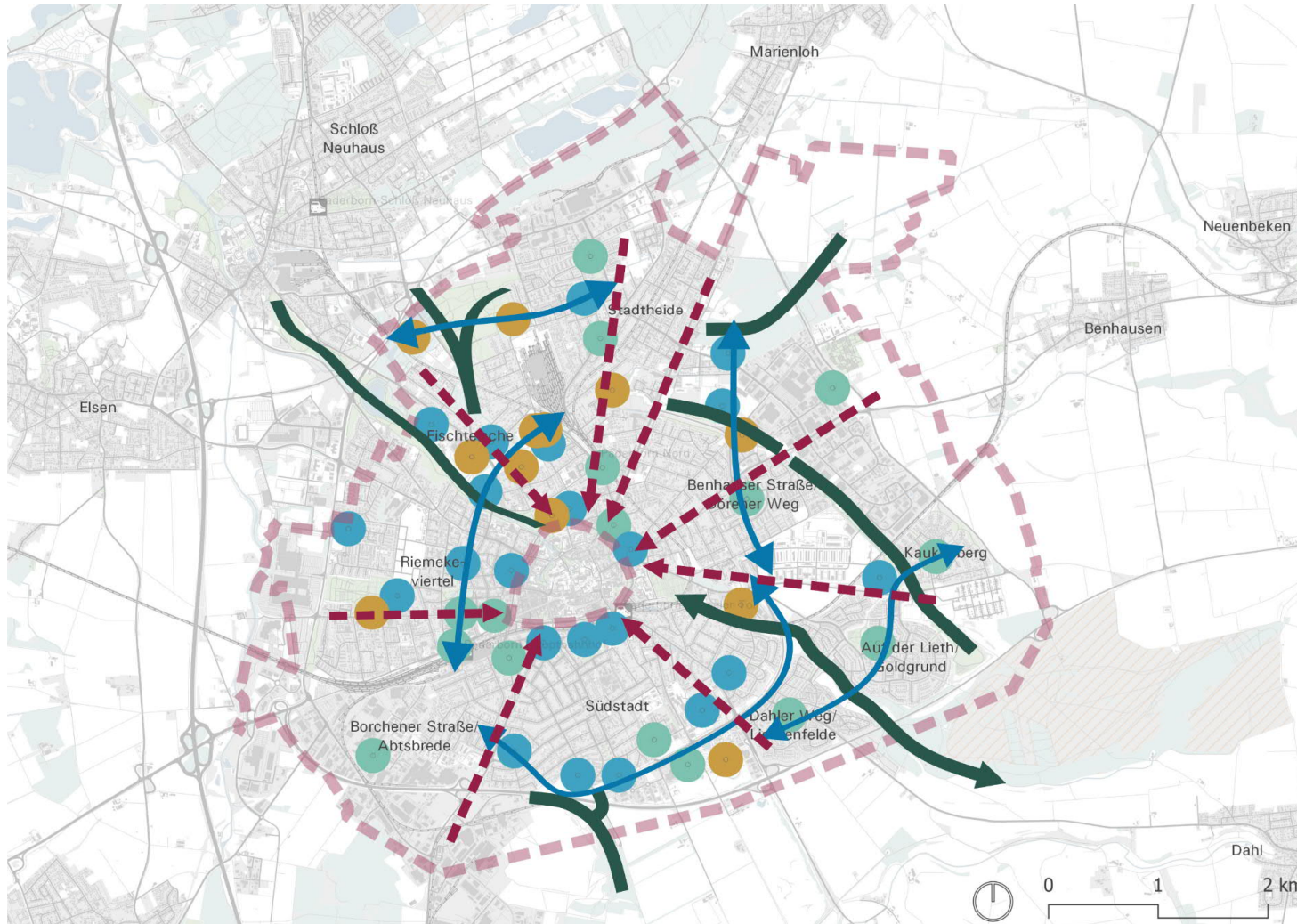


Zusammenfassung in Clustern

-  Bildung
-  Einzelhandel, Dienstleistung
-  Sport- und Freizeitstätten



# Bestandsaufnahme: Wegeachsen (Betrachtungsebene 1)



- Hauptachsen
- Querachsen
- Grünzüge
- Bildung
- Einzelhandel, Dienstleistung
- Sport- und Freizeitstätten

Herausstellen von Wegeachsen zwischen POI und entlang räumlicher Achsen





# Bestandsaufnahme: Begehung



## Fußverkehr: Entwicklung räumlich zugeschnittener Maßnahmen

**Fischteiche:** Überwiegend Einfamilien- und Mehrfamilienhäuser, Nähe zu den Naherholungsgebieten Padersee und Fischteiche, Hochschulstandorte

**Stadttheide:** Wohnbebauung und gewerbliche Nutzungen, Nähe zu Fischteiche

**Benhauser Straßen/Dörener Weg:** Überwiegend Wohnbebauung, verdichtete Blockrandbebauung in Kernstadt-Nähe mit Mischnutzungen, an den Hauptverkehrsstraßen gewerbliche Nutzungen

**Kaukenberg, Auf der Lieth/Goldgrund, Dahler Weg/Lichtenfelde:** Überwiegend Wohnbebauung, vermehrt auch mehrgeschössige Mehrfamilienhäuser. Ortsteile haben eigene Versorgungszentren.

**Südstadt:** Gründerzeitliche Strukturen, in Kernstadt-Nähe vermehrt verdichtete Blockrandbebauung, im Süden vermehrt Reihen-/EFH-Bebauung und Hochschulstandorte

**Borchener Straße/Abtsbrede:** Überwiegend gewerbliche Nutzungen

**Riemekeviertel:** Ähnlich wie Südstadt, nach Westen vermehrt Mehr- und Einfamilienhausbebauung, teilweise auch mehrgeschossig

## Fußverkehr: Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

- Auf Grundlage der definierten **Wegeachsen (1)** können sinnvolle Korridore dargestellt werden, die hohe Bedeutung für den Fußverkehr haben
- Aufgrund der naturgemäß Kleinteiligkeit des Fußverkehrsnetz ist es auf der Betrachtungsebene des Stadtgebiets **nicht möglich und auch nicht zielführend** gleichzeitig kleinteilig auf Maßnahmen hinzuweisen
- Daher werden auf der nächste Betrachtungsebene, d.h. exemplarisch für einen **Ortsteil (2)** Maßnahmen und –pakete entwickelt. Dazu gehören u.a.
  - Schaffung ausreichend bemessener und barrierefreier Wege
  - Verbesserung der Querungssituation
  - Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Auf Grundlage der **beiden Betrachtungsebenen (1 + 2)** können Barrieren innerhalb und zwischen den Ortsteilen identifiziert und abgebaut werden. Dazu zählen auch die Freiräume zwischen den Ortsteilen.

# RADVERKEHR





## Einführung Radverkehr

- Radverkehr spielt eine immer wichtigere Rolle für eine nachhaltige und gesunde Mobilität, doch auch der Radverkehr steht oftmals in einem Missverhältnis zur gebauten Umwelt.
- Das Nahmobilitätskonzept soll Grundlagen schaffen, das Potenzial des Radverkehrs voll auszuschöpfen und dabei die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmenden zu beachten.
- Verkehrssicherheit, Komfort und Attraktivität des Radverkehrs sollen herausgestellt werden. Bestehende Herausforderungen im Radverkehr sollen identifiziert, Ziele und Maßnahmen formuliert werden.
- Der Radverkehr stellt einen wichtigen Bestandteil des Alltagsverkehrs dar. In der Stadt Paderborn liegt der Anteil bei 23 % (Q: IMOK), im Bundesdurchschnitt bei 11 % (Q: MiD 2017). Unterstreicht damit die hohe Bedeutung des Radverkehrs in Paderborn. NRW-weit wird das Ziel von 25 % angestrebt (Q: FaNaG).

# Grundsätze der Radverkehrsplanung (u.a.)



## Ziel des Wunschliniennetzes

- Ein Wunschliniennetz für die Stadt Paderborn
  - Gewährleistet, dass Radverkehrsbelange bei verkehrlichen und städtebaulichen Vorhaben im Routenverlauf angemessen berücksichtigt werden können
  - Dient einer zielgerichteten Verwendung der Haushaltsmittel und der Beantragung von Fördermitteln
  - Ist öffentlichkeitswirksam vermarktbar und gewinnt dadurch Aufmerksamkeit für (noch) Nichtradfahrende
- Das Wunschliniennetz enthält zum einen Empfehlungen zu Verbindungen mit möglichst optimalen Fahrkomfort und hoher Sicherheit. Zum anderen zeigt es Entwicklungschancen für den Ausbau der Infrastruktur auf.
- Es schließt zudem an das Radverkehrsnetz des Kreis Paderborn an.
- **Grundlage stellt das Radverkehrsnetz aus dem IMOK dar, das durch die gutachterliche Befahrung und in Abstimmung mit der Stadt ergänzt wurde.**

# Klassifizierung Radverkehrsnetz im IMOK (Stand Juni 2022)



## Verbindungskategorie

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

Q: Planersocietät, Stadt Paderborn: IMOK Paderborn Grundsätze – Arbeitsstand, Juni 2022 [2022]

# Klassifizierung Radverkehrsnetz im IMOK (Stand Juni 2022)

## 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>

Q: Planersocietät, Stadt Paderborn: IMOK Paderborn Grundsätze – Arbeitsstand, Juni 2022 [2022]



## Gestaltungsgrundsätze nach Richtlinien

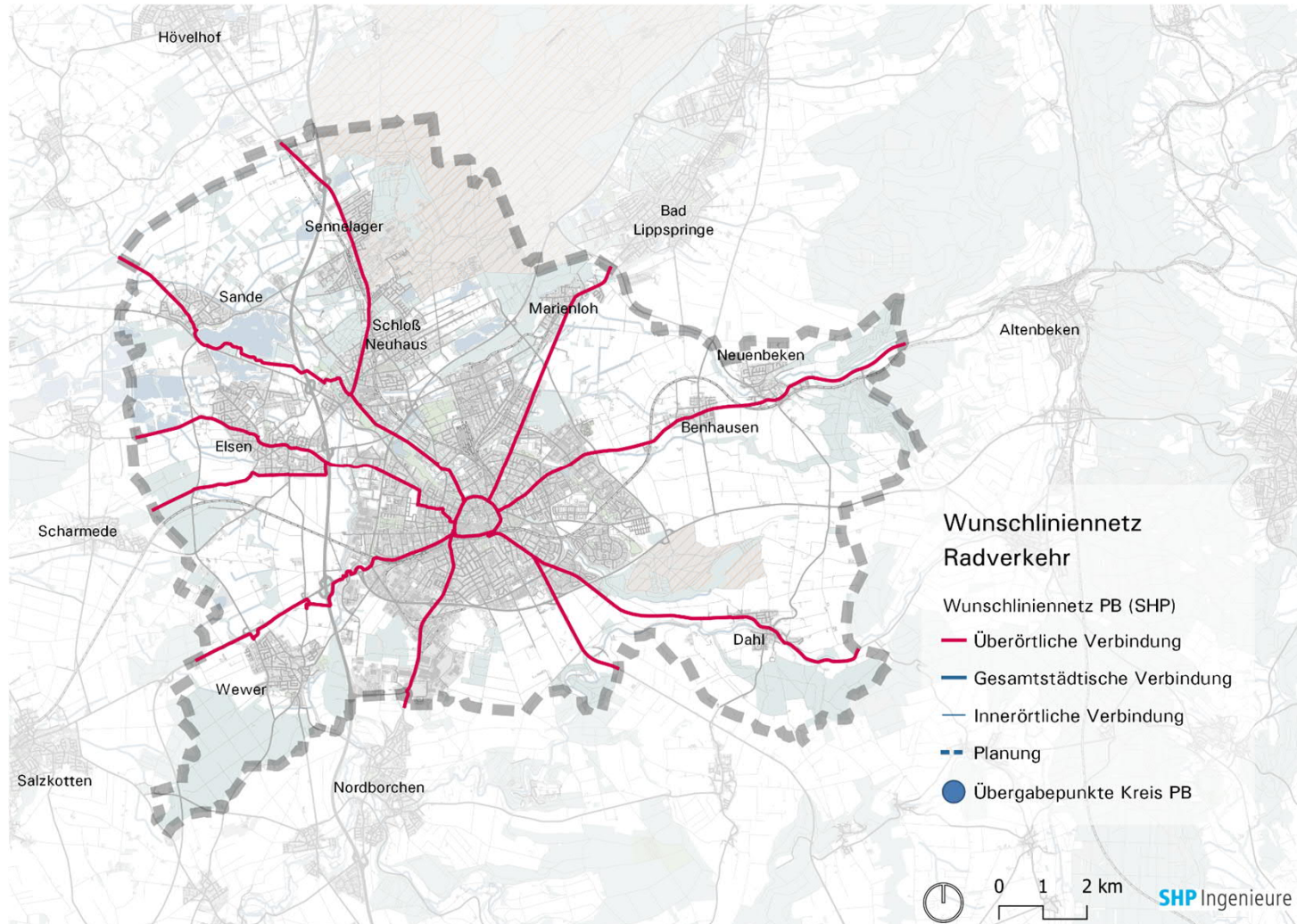
Art der RVA		Verkehrszeichen	Breite nach ERA	Breite nach RVR	Breite nach RSV
INNERORTS	1-Rtg.-Radweg		2,00 m	2,50 m	3,00 m
	2-Rtg.-Radweg (beidseitig)***		2,50 m	3,00 m	4,00 m
	2-Rtg.-Radweg (einseitig)		3,00 m		
	gem.GRW** (1-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m	3,00 m	-
	gem.GRW** (2-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m	4,00 m	-
	Gehweg, Radverkehr frei (1-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m	-	-
	Gehweg, Radverkehr frei** (2-Rtg.-Führung)		≥ 2,50 m		
	Schutzstreifen		1,50 m	2,00 m	-
	Radfahrstreifen bei Linienbusverkehr		1,85 m	2,75 m	3,25 m
			-	3,50 m	3,50 m
	Fahrradstraße mit Kfz in beide Richtungen			4,60 m (4,10 m)	5,00 m (4,60 m)
selbstständiger Radweg		≥ 2,50 m	3,00 m	4,00 m	

Breiten zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn/zum Parken (0,75 m)  
 \*\* nur in geeigneten Fällen oder bei geringem Fußverkehrsaufkommen  
 \*\*\* Benutzungspflicht beidseitig und gleiche Fahrtrichtung nur bei geteilter Fahrbahn/Mitteltrennung

Art der RVA		Breite
AUßERORTS	gem.GRW* (2-Rtg.-Führung)	≥ 2,50 m
	Gehweg, Radverkehr frei (2-Rtg.-Führung)	≥ 2,50 m
	Wirtschaftsweg*	≥ 4,00 m (RVR 4,50m)

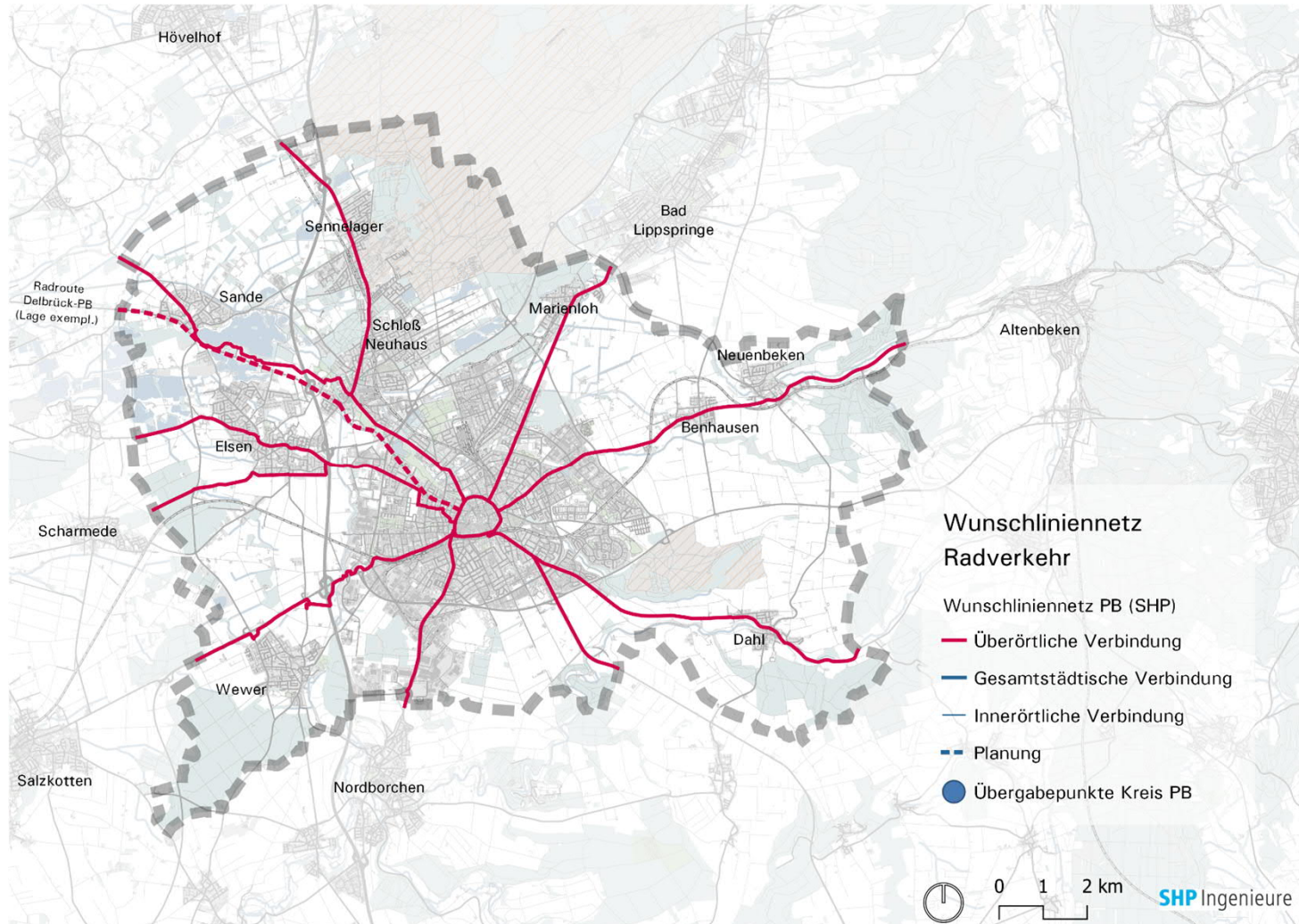
\* Neu gebaute/ gut erhaltene Wege in 2 m [3,5 m]  
 Ausbaubreite erhalten keinen akuten Handlungsbedarf

# Entwicklung einer Netzkonzeption

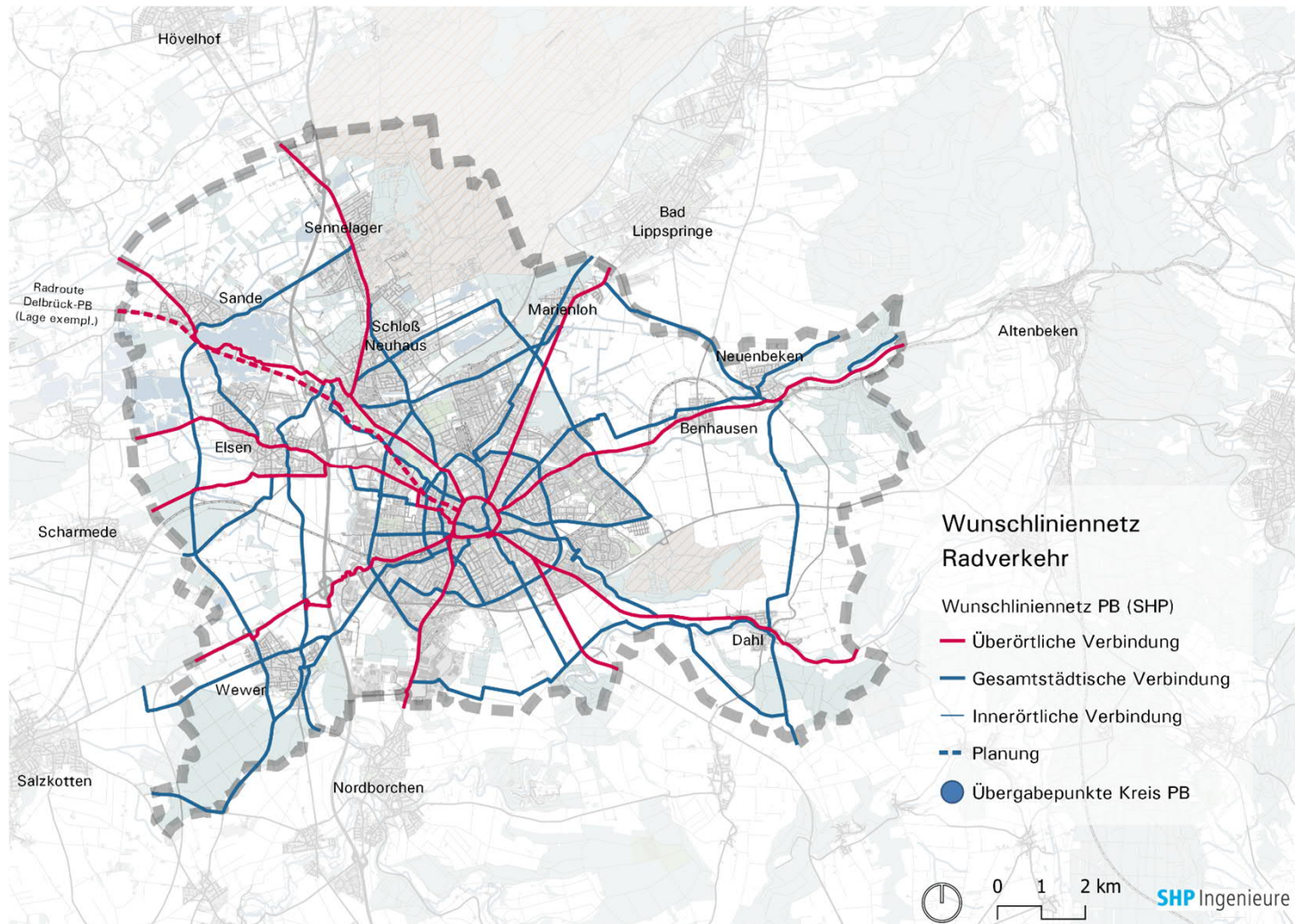




# Entwicklung einer Netzkonzeption

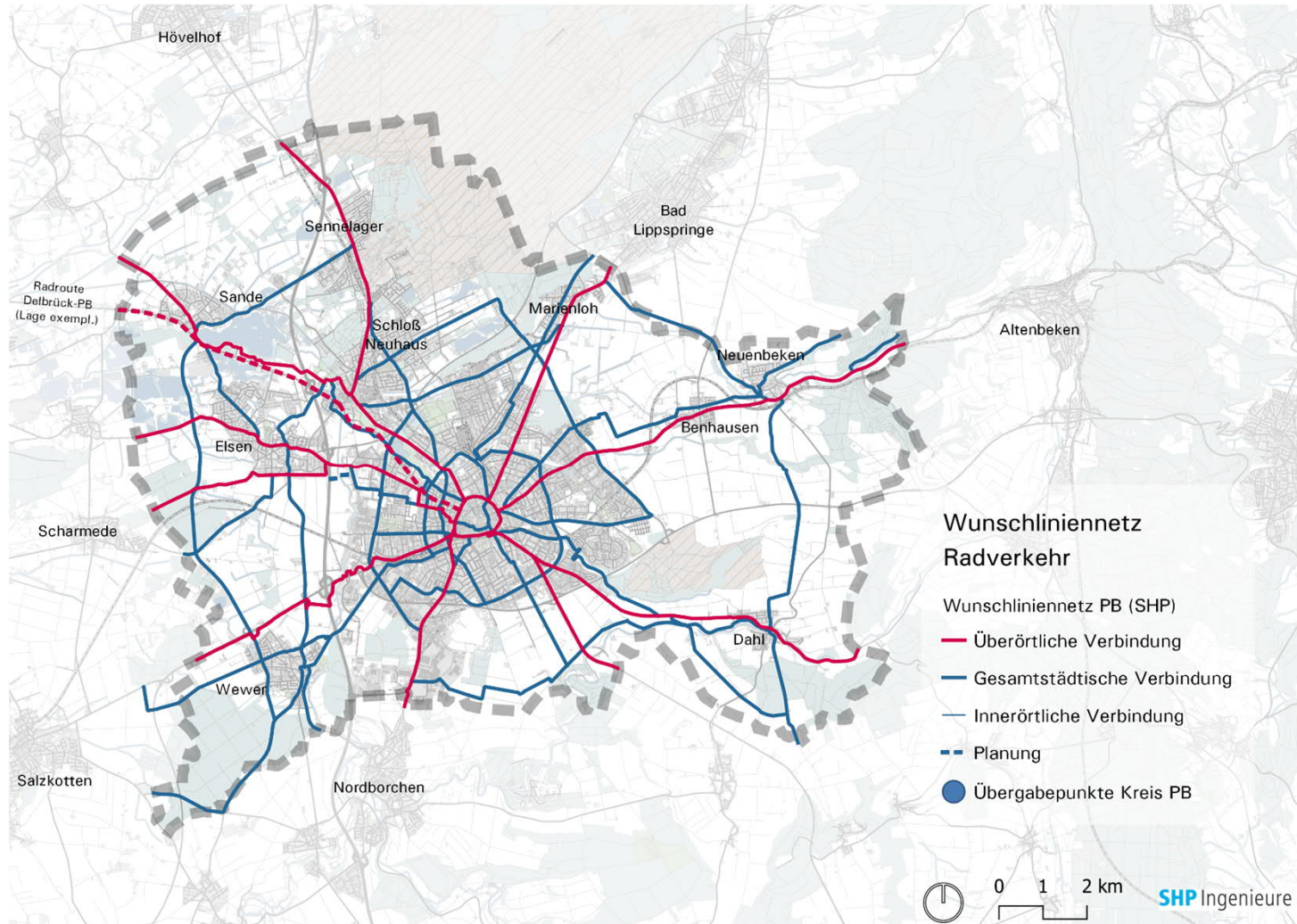


# Entwicklung einer Netzkonzeption



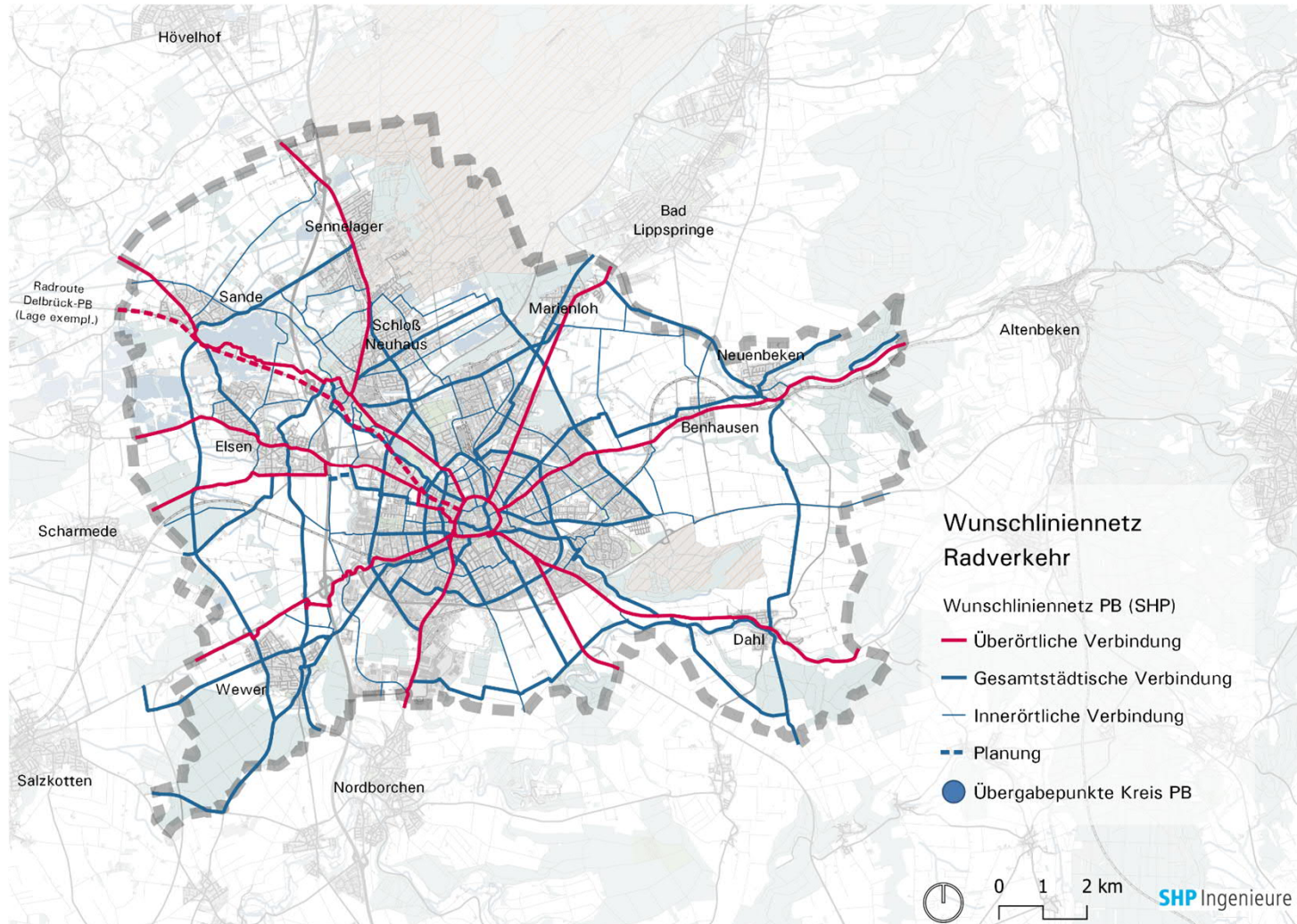


# Entwicklung einer Netzkonzeption

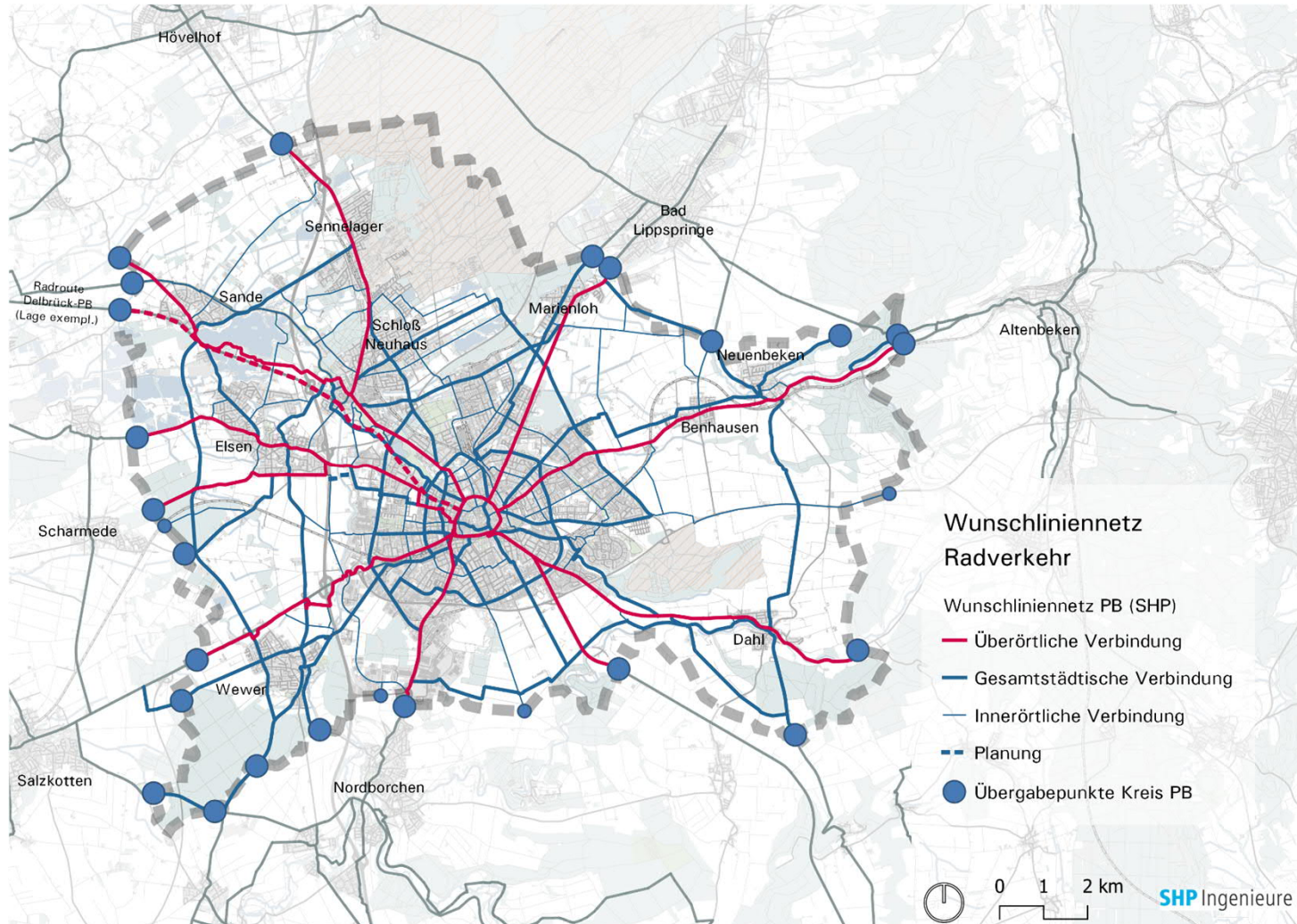




# Entwicklung einer Netzkonzeption



# Entwicklung einer Netzkonzeption

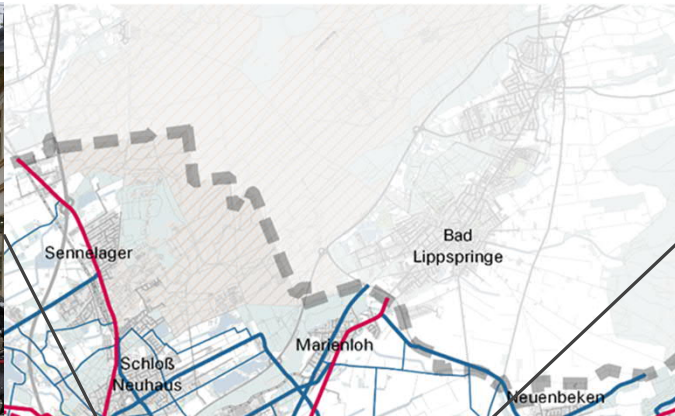




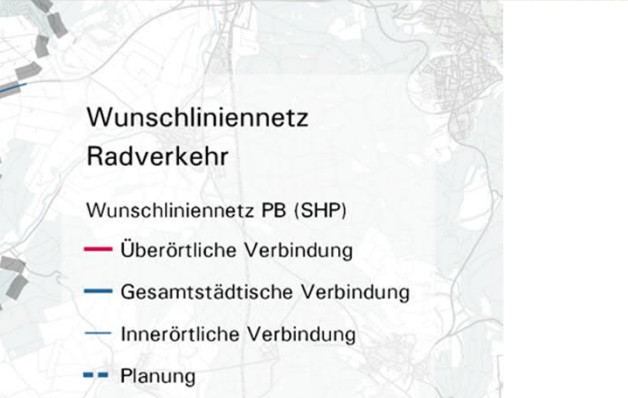
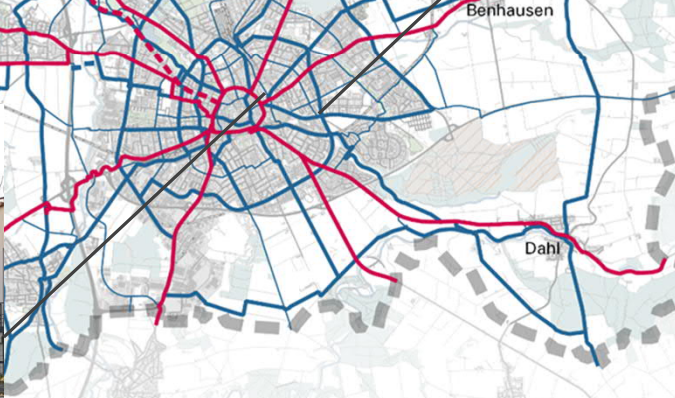
# Befahrung (Ausschnitt)



Überörtliche Verb.: Residenzstraße



Gesamtstädt. Verb.: Driburger Straße

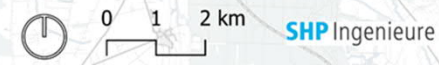


Innerörtliche Verb.: Penzlinger Straße



## Wunschliniennetz Radverkehr

- Wunschliniennetz PB (SHP)
- Überörtliche Verbindung
- Gesamtstädtische Verbindung
- Innerörtliche Verbindung
- - - Planung
- Übergabepunkte Kreis PB



## Radverkehr: Zusammenfassung

- Grundsätzliches bietet Paderborn die Möglichkeit, alle Stadt- und Ortsteile mit dem Fahrrad zu erreichen, sei es über straßenbegleitende Radwegeinfrastruktur, über Straßen mit Tempo 30 oder durch Naherholungsgebiete.
- Im Rahmen des IMOK konnte zusammen mit den Initiativen ein Radverkehrsnetz definiert werden, das nun im Nahmobilitätskonzept herangezogen und weiterentwickelt werden kann.
- Auf dem Wunschliniennetz (noch im Entwurf) können die radverkehrswichtigen Wegeachsen dargestellt werden, auf dieser Grundlagen können Maßnahmen entwickelt werden.
  - **Eine Abstimmung mit der Stadt Paderborn, den Interessenverbänden und der Öffentlichkeit steht noch aus. Das heute vorgestellte Wunschliniennetz stellt einen ersten Entwurf auf Grundlage der Vorarbeiten und der gutachterlichen Befahrung dar!**



# DISKUSSION „WORLD CAFÉ“

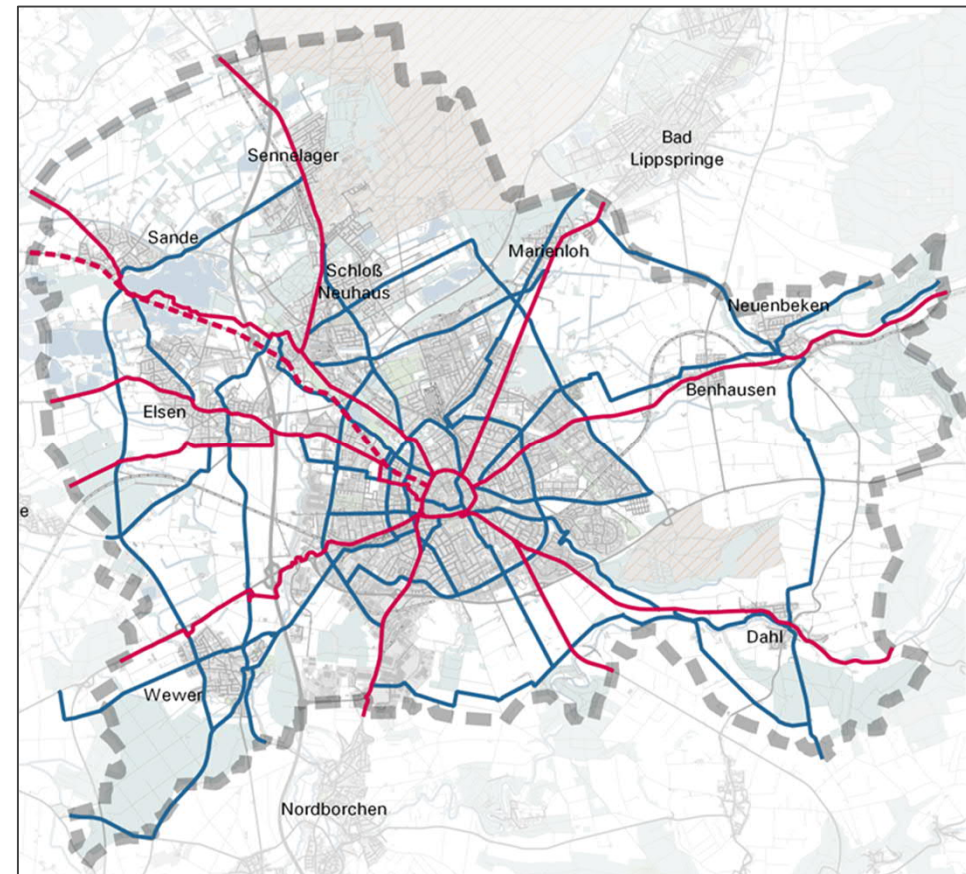
# Gruppe 1: Radverkehr an übergeordneten Verbindungen

## Kernthemen:

Radverkehr auf Hauptachsen zwischen den Stadtteilen, Übergang zwischen Kreis- und Stadt-Netz

## Leitfragen:

- Welche Gestaltungsgrundsätze sollten für Verbindungen auf dem Hauptverkehrsnetz gelten?
- Welche Chancen und Potenziale ergeben sich auf dem übergeordneten Netz?
- Wie können potentielle Konflikte vermieden werden? Wo ist neue Infrastruktur einzuplanen?



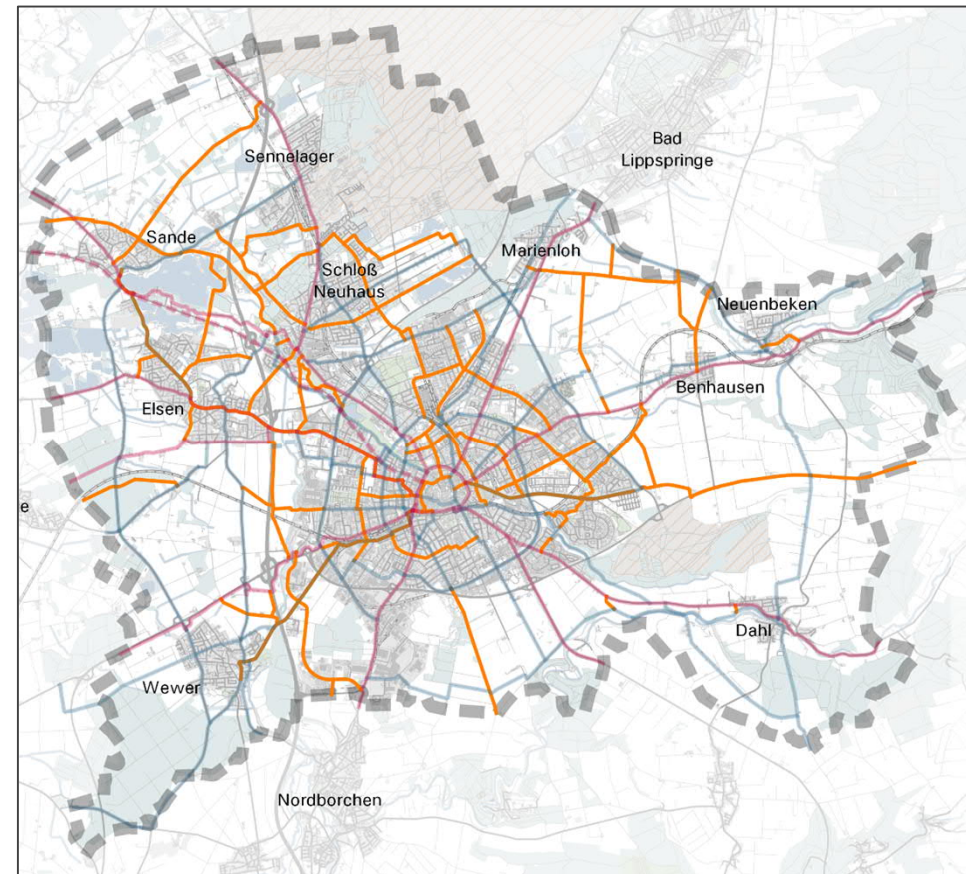
## Gruppe 2: Radverkehr im nähräumigen Bereich

### Kernthemen:

Radverkehr innerhalb der Stadt- und Ortsteile, nähräumliche Erreichbarkeit

### Leitfragen:

- Wo besteht die Notwendigkeit, den Radverkehr auf den kleinräumigen Achsen zu bevorzugen?
- Welche Instrumente der Radverkehrsplanung (neben Neuplanung von Wegen) können wo eingesetzt werden?
- Welche infrastrukturellen Maßnahmen müssen hier eingesetzt werden?



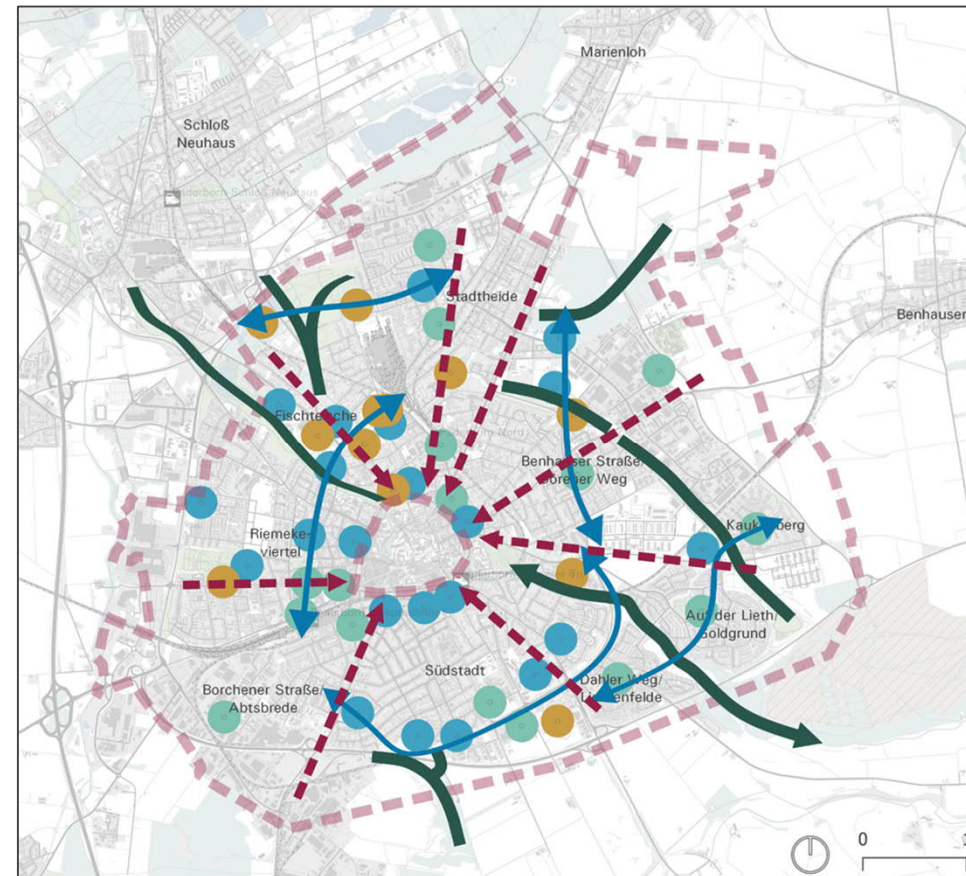
## Gruppe 3: Fußverkehr über kurz und lang

### Kernthemen:

Nahräumliche Erreichbarkeit,  
Querbarkeit, Aufenthaltsqualität,  
Barrierefreiheit

### Leitfragen:

- Welche Gestaltungsgrundsätze können für den Fußverkehr formuliert werden?
- Wie können Schnittstellen zu anderen Verkehrsarten gestaltet werden?
- Wie kann das Zufußgehen auch auf längeren Wegen gefördert werden?





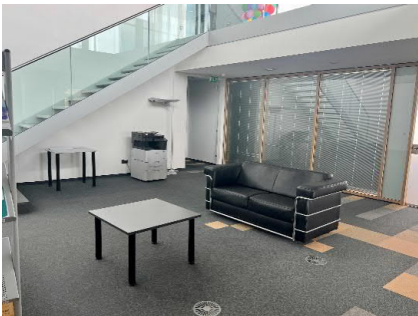
## Aufteilung in den Diskussionsrunden World-Café



### Plenum:

#### Radverkehr an übergeordneten Verbindungen

Kernthemen: Radverkehr auf Hauptachsen zwischen den Stadtteilen,  
Übergang zwischen Kreis- und Stadt-Netz



### Untere Ebene:

#### Radverkehr im nahräumigen Bereich

Kernthemen: Radverkehr innerhalb der Stadt- und Ortsteile,  
nahräumliche Erreichbarkeit



### Flur:

#### Fußverkehr über kurz und lang

Kernthemen: Nahräumliche Erreichbarkeit,  
Querbarkeit, Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit

Wechsel der Gruppen alle  
15 Minuten.

Anschließend  
ca. 10 Minuten Pause.

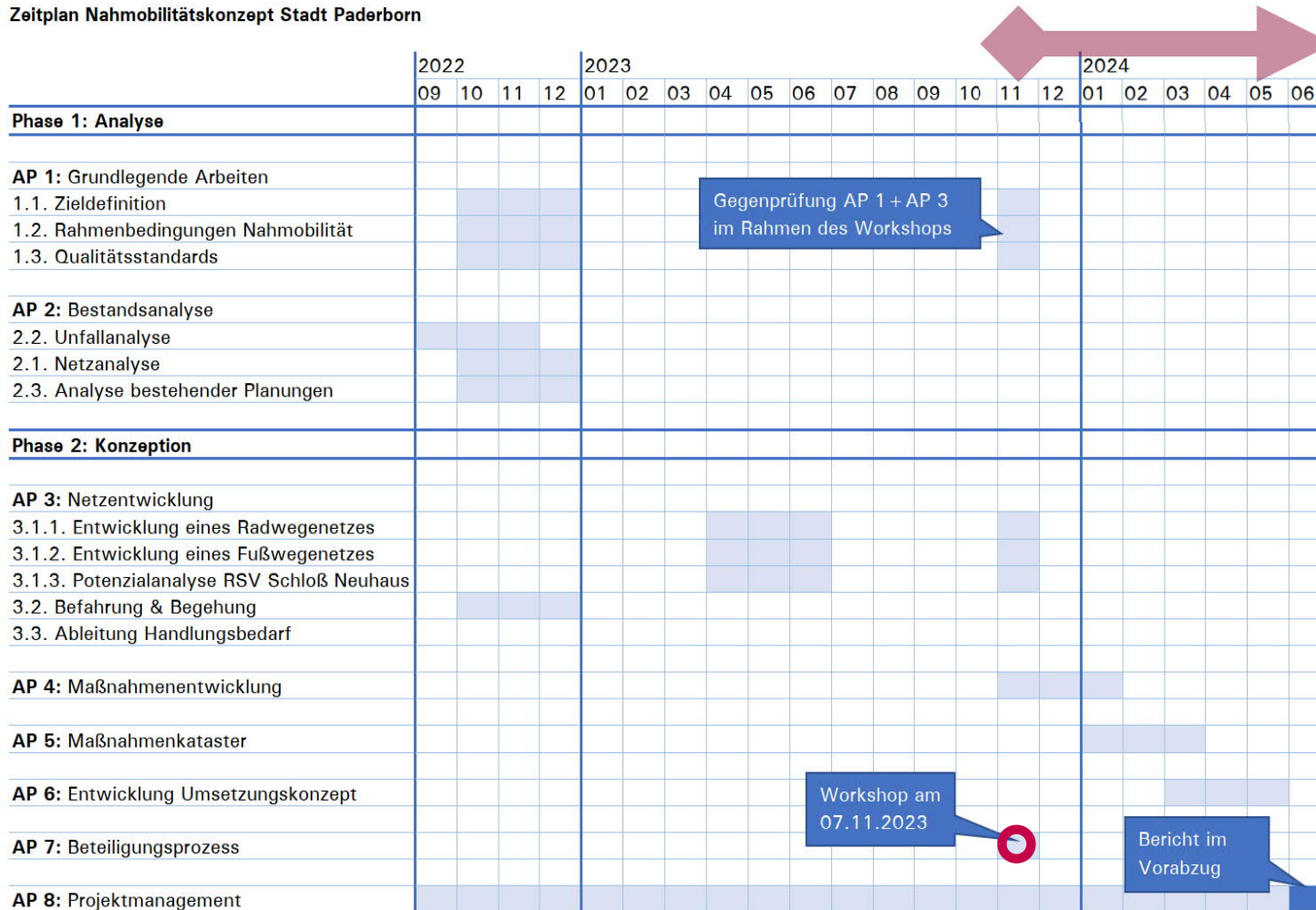
# WEITERES VORGEHEN

## Zusammenfassung: Arbeitsstand und weiteres Vorgehen

- Die Befahrungen/Begehungen im Rad- und Fußverkehrsnetz wurden durchgeführt. Ergänzende Bestandsaufnahmen im laufenden Arbeitsprozess sind naturgemäß nicht auszuschließen.
- Im Rahmen des IMOKs wurden Zieldefinition, Rahmenbedingungen und Qualitätsstandards **vor**formuliert. Diese können im Rahmen des NaMoKos weiter ausgearbeitet und geschärft werden.
- Zudem kann mit dem heutigen Termin das verkehrswichtige Fuß- und Radverkehrsnetz definiert werden.
- Die Bearbeitung wird gemäß Arbeitsprogramm fortgesetzt.

# Zeitplan

Zeitplan Nahmobilitätskonzept Stadt Paderborn







Dr.-Ing. Peter Bischoff

Telefon 0511.3584-479  
p.bischoff@shp-ingenieure.de

Dipl.-Ing. Jurek Lackmann

Telefon 0511.3584-486  
j.lackmann@shp-ingenieure.de

Lukas Ernst-Milošev M.Sc.

Telefon 0511.3584-484  
l.ernst@shp-ingenieure.de

Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover  
Telefon 0511.3584-450  
Telefax 0511.3584-477  
info@shp-ingenieure.de  
www.shp-ingenieure.de