

# Innenstadtverkehrskonzept Paderborn

## Langer Tisch östliche Innenstadt

### Ergebnisdokumentation



19.2.2013  
Hotel Aspethera

## Termin und Ort

**Datum der Veranstaltung:** 19. Februar 2013

**Uhrzeit:** 18:00 – 20:30 Uhr

**Ort:** Saal Hotel Aspethera  
Paderborn

## Hintergrund

Die Stadt Paderborn befasst sich zurzeit mit der Aufstellung eines Innenstadtverkehrskonzeptes, das zu einer höheren Attraktivität der Paderborner Innenstadt beitragen und die verkehrlichen Anforderungen der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV-Nutzer, Autofahrer, Wirtschaftsverkehr) integriert berücksichtigen soll. Mit der gutachterlichen Betreuung und Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurde das Büro Planersocietät beauftragt.

Der Koordination, Abstimmung und Kommunikation des Innenstadtverkehrskonzeptes kommt hierbei eine hohe Bedeutung zu, denn die Akzeptanz eines solchen Konzeptes hängt u.a. stark von der Vermittlung der Strategien und Ideen ab. Daher ist der Erarbeitungsprozess durch eine enge Zusammenarbeit mit Bürgerinnen und Bürgern, Interessensverbänden, Politik und Verwaltung gekennzeichnet.

### Verwaltungsarbeitskreis

(alle betroffenen Fachämter)

→ Abstimmung, Koordination und Diskussion

### Runder Tisch

(Vertreter Politik, Verwaltung, IHK, Verbände, etc.)

→ Reflexion und Diskussion der wichtigsten Ergebnisse

### Beteiligung der Bewohner und direkten Betroffenen

(Anwohner, Geschäftsleute, Betroffene, Dienstleister)

- Meinungsabfrage im Internet
- Befragungen von Passanten und Autofahrern
- Öffentliche Planungsspaziergänge
- Quartiers- und Bürgerforen („Lange Tische“)

*Beteiligungsbausteine*

Nachdem im letzten Jahr öffentliche Stadtspaziergänge, Meinungsabfragen im Internet und Befragungen von Passanten und Autofahrern zur Erörterung von Problemen und Handlungsbedarfen stattgefunden haben, waren interessierte Bürgerinnen und Bürger nun zu so genannten „Langen Tischen“ eingeladen. Ziel der „Langen Tische“ ist eine Vorstellung und Diskussion der in der Zwischenzeit erarbeiteten Lösungsansätze und Maßnahmenvorschläge.

Der hier dokumentierte zweite „Lange Tisch“ hatte die östliche Innenstadt zum Thema. Am 13.2.2013 fand bereits der „Lange Tisch“ für die westliche Innenstadt statt.

## Tagesordnung und Ablauf

Auf einen plenaren Einleitungsteil mit Hinweisen zum organisatorischen Ablauf durch Frau Frauns (Moderatorin, Büro Frauns) und Grußworten von Herrn Schultze (Leiter Stadtplanungsamt) folgte ein Vortrag von Herrn Dr. Frehn (Planersocietät).

In seinem Vortrag erläuterte Herr Dr. Frehn kurz die Hintergründe (Aufgabenstellung und Verfahren) sowie die strategische Ausrichtung des Projekts (Zielsetzung und Leitlinien) und gab einen groben Überblick, welche Lösungsansätze und Maßnahmen angedacht sind.



Den eigentlichen Kern der Veranstaltung bildeten die offenen Diskussionen an Messeständen. An drei Messeständen wurden die wesentlichen Ergebnisse und Maßnahmenvorschläge in Form von großformatigen Plakaten präsentiert. In kleinen Runden und in lockerer Atmosphäre bot sich für die Besucherinnen und Besucher an jedem Stand die Möglichkeit, direkt am Bearbeitungsprozess mitzuwirken und Fragen, Wünsche und Meinungen abzugeben. Nach jeweils 25 Minuten wurden die Messestände gewechselt, d.h. die Besucherinnen und Besucher wechselten im Uhrzeigersinn zum nächsten Messestand. So bot sich jedem/r Besucher/in die Möglichkeit, sich über alle Themen zu informieren und in den Prozess einzubringen.

Themen der Messestände waren:

- Kfz-/Wirtschaftsverkehr und öffentliche Verkehrsmittel
- Ruhender Kfz-Verkehr
- Fuß- und Radverkehr



Betreut wurden die Gespräche und Diskussionen an den Stellwänden von je 1-2 Mitarbeitern der Planersocietät und der Stadtverwaltung. Die Anregungen und Kommentare der Beteiligten wurden auf Moderationskarten festgehalten, entweder vom jeweiligen Moderator oder von den Bürgerinnen und Bürgern selbst. Abschließend fassten die Betreuer die Kernergebnisse der Stände noch in Kurzform für das Plenum zusammen. Im Plenum konnten dann noch weitere offene Fragen geklärt sowie ein Ausblick auf das weitere Vorgehen gegeben werden.

Zur Veranstaltung kamen etwa 85 Personen, um sich über den aktuellen Stand zum Innenstadtverkehrskonzept zu informieren und ihre Meinung einzubringen.

Im Folgenden findet sich jeweils eine Auflistung der Anmerkungen nach Themen sortiert. Die am Beginn eines jeden thematischen Abschnittes stehende Tabelle gibt die inhaltlichen Punkte wieder, die über die Kommentarkarten von den Besucherinnen und Besuchern an den Ständen abgegeben wurden.

## Messestand „Kfz-/Wirtschaftsverkehr und ÖPNV“

Kfz-Verkehr, Wirtschaftsverkehr, ÖPNV				
Allgemein/ Wirtschaftsverkehr	Kfz-Verkehr		ÖPNV	
mehr Bürgerinformation	T 30 auf Mühlenstraße	Verkehr Theresienstr. über Schulgelände auf Ring	Busse auf den Ring	Elektrobusse, kleine Busse
City-Logistik	Michaelsstr. T 7	Begegnungsverkehr Domplatz kritisch	Busverkehr auf Ring!! Shuttlebusse, kleine E-Busse bis in die Innenstadt	Pendelbus
Wirtschaftsverkehr in der Fußgängerzone ist ein Skandal	T 30 statt T 7	Ampelanlage sollte entfallen: Herbert-Schwiete-Ring – Detmolder Str. Rechtsabbieger	Busse weg aus der Fußgängerzone	ÖPNV nicht ein- schränken, aber optimieren; z.B. Emissionen verrin- gern (z.B. O-Busse)
Grundsätzlich keine 7,5- Tonner (max. 5-Tonner) in der Innenstadt; zu teuer?!	T 30 Heiersstr. (ist schon beschlossen)	„Funzelhausen“ → Straßen teilweise zu dunkel	Busse sollen bleiben	Straßenschäden durch Busse - Kosten?
Penzlinger Str. für Lkw und „Sprinter“ sperren	Benhauser Str. zwi- schen Berliner Ring und Penzlinger Str. T 30	Ausbesserungen von Straßen „fachgerecht“ durchführen	Busse raus bzw. An- zahl der Linien verrin- gern	Verlagerung ZOB muss öffentlich diskutiert werden
Stärkere Kontrollen beim Lieferverkehr	Spielstraßen ergänzen um Schild „T 7“	Straßengestaltung → erzwungene Geschwindigkeitsbe- grenzung	Busse in die Innen- stadt! Aber vielleicht weniger Linien	Bürgerentscheid Busse
	Tempo 30 auf Innen- stadtring zumindest: 21-6 Uhr	Ükernplatz: optische Einschränkung, Poller, Ketten		
	Giersstraße Einbahn- straße	vorgeschlagene Schlei- fenlösung funktioniert nicht (Straßen zu eng)		
	Heiersstr. ab Ükernplatz NUR Richtung Bogen (Geschwindigkeit!)	Schleifenlösung belas- sen wie es ist; Giersstr. Heierstr.		

Die Maßnahmen bezüglich des Kfz- bzw. Wirtschaftverkehrs sowie des öffentlichen Personennahverkehrs wurden aktiv und teilweise kontrovers diskutiert. Dabei wurden einige Maßnahmenvorschläge bestätigt, andere hingegen durchaus kritisch gesehen. Nachfolgend sind alle Hinweise und Anmerkungen zusammengefasst:

### **ÖPNV/Busverkehr**

- Es gab einerseits die Forderung, dass der Busverkehr nicht mehr die Innenstadt und auch nicht mehr innerhalb der Fußgängerzone fahren sollte oder zumindest die Anzahl der Buslinien innerhalb der Innenstadt verringert werden sollen. Zudem wurden die Belastungen durch den Bus (Lärm und Schädigung der Straßenplasterung) als sehr kritisch gesehen. Demgegenüber äußerten sich auch viele Teilnehmer dafür den Busverkehr in der Innenstadt zu halten, ihn aber zu optimieren um Emissionen zu verringern.
- Eine weitere Möglichkeit wäre, große Gelenkbusse in der Innenstadt gegen kleinere und verträgliche Mini- oder Elektrobusse auszutauschen.
- Auch die Möglichkeit eines Pendlerbusses, der entlang des Innenstadtrings verkehrt und die Weiterleitung mit kleinen E-Bussen in die Innenstadt, wurde vorgeschlagen.
- Generell wurde mehr Mitspracherecht beim Thema ÖPNV eingefordert – vor allem beim Thema einer möglichen Verlagerung des ZOBs sowie im Rahmen einen Bürgerentscheids zum Thema Busverkehr in der Innenstadt.

### **Kfz-Verkehr**

- Die vorgeschlagene flächendeckende Tempoanpassung auf 30 km/h innerhalb des inneren Rings wurde als sehr positiv angesehen. Es wurde angemerkt, dass diese einheitliche Temporegelung aber auch für alle Verkehrsteilnehmer ersichtlich werden sollte.
- Zudem wurde die Anregung gegeben, auch die Geschwindigkeit auf der Benhauser Straße zwischen Berliner Ring und Penzlinger Straße, auf 30 km/h zu reduzieren. Auch der Vorschlag zumindest temporär (21:00-06:00 Uhr) die Geschwindigkeit auf dem Ring auf 30 km/h zu verringern wurde vorgeschlagen.
- Zusätzlich sollte in einigen Bereichen aber auch weiterhin die Ausweisung Verkehrsberuhigter Bereiche beibehalten werden. Diese müssten aber besser kenntlich gemacht werden, da sich die wenigsten Autofahrer an die vorgeschriebenen 7 km/h halten.
- Bezüglich der Regelungen im Bereich Heiersstraße, Giersstraße und Hathumarstraße war sich der Großteil der Teilnehmer darüber einig, Durchgangs- und kurze Bring- und Holverkehre in diesem Bereich zu verringern. Als Maßnahmenvorschläge wurden beide vor-

geschlagenen Varianten wie z.B. die Ausweisung der Giersstraße als Einbahnstraße oder eine Weiterentwicklung des bisherigen Schleifensystems („Schleifenlösung funktioniert nicht – Schleifen zu lang“) befürwortet.

- Zudem wurde der Begegnungsverkehr im Bereich des Domplatzes (Unfallgefahr) als kritisch angesehen.

### **Straßenraumgestaltung**

- Die Straßengestaltung sollte dazu beitragen, die vorgeschriebene Geschwindigkeit einzuhalten, beispielsweise am Ükernplatz, der räumlich nicht gegliedert ist; durch optische/bauliche Einschränkungen (Poller/Ketten) könnte man Gefahren in diesem Bereich verringern
- Es fehlt oftmals an ausreichender Beleuchtung im Straßenraum.
- Die Ausbesserung von Straßen sollte ‚fachgerecht‘ durchgeführt werden.

### **Wirtschaftsverkehr**

- Die Situation bezüglich des Wirtschafts- und Lieferverkehrs in der Innenstadt wurde mehrheitlich als unbefriedigend und ärgerlich angesehen. Es wurden stärkere ordnungsrechtliche und polizeiliche Kontrollen gefordert.
- Die vorgeschlagene Idee einer intelligenten City-Logistik mit zentraler Anlaufstelle wurde von allen Teilnehmern begrüßt, dennoch gaben vor allem betroffene Einzelhändler die Anmerkung, dass es Schwierigkeiten bei einer einheitlichen Umsetzung geben wird.
- Außerdem wurde der Vorschlag gemacht, ein generelles Verbot von LKW (über 5 bzw. 7,5 t) innerhalb des inneren Rings auszusprechen bzw. bestimmte Bereich (Penzlinger Straße) für LKW- und Lieferverkehre zu sperren.

### **Sonstiges**

- Generell wünschten sich die Paderborner Bürgerinnen und Bürger beim Thema Verkehr mehr Bürgerinformation.

## Messestand „Ruhender Kfz-Verkehr“

Ruhender Kfz-Verkehr			
Mehr Parkraum im Osten	Tempo 30 ist überfällig	Maspernplatz erweitern ist positiv (auf beiden Seiten); Parkhaus Maspernplatz	Parkhaus am Nordbahnhof
Parksuchverkehr	Job-Ticket	Parkhaus/TG LWL-Klinik	Regenrückhaltebecken
Keine Freien Parkplätze in der Innenstadt → Ende des Parksuchverkehrs	Parkplätze eindeutiger regeln	LWL-Parkplätze größer?	Stadelhof abreißen! Fläche für Parkplätze nutzen! Mittel effektiv → einsetzen
Weniger Verkehr / Parksuchverkehr innerhalb des Inneren Rings	Schrägparken	Stellplatznachweise einhalten	Theresienstraße parken
Busdorfmauer Durchgangsverkehr erschweren	Anwohnerparken, auch an der Warburger Str.	Parkhaus/TG unter der Schule/Sporthalle	Hillebrandtstr. ist zugeparkt
Domplatz als P beibehalten	Kurzparkzonen einrichten, „Brötchentaste“	TG an der Schule	Dörener Weg am Bahnübergang sperren, damit Ausgleichsverkehr reduziert
kleiner Domplatz als vhs-Parkplatz	Penzlinger Str. als Einbahnstraße? LKW-Verbot	Schulhof für Parken freigeben!	Stellplatz Am Abdinghof weg
Klageandrohung wenn kein vhs-Baustopp	führt zu Belastungen an anderer Stelle	Driburger Str. → Stellplätze einrichten, Seitenstreifen	Nettoparkplatz
Kombiticket gute Lösung	Weniger Parkplätze an der Penzlinger Str., aber keine Einbahnstraße	Parkplatz Driburger Str. für alle oder nur für Lehrer?	Parkplatz anstatt Netto?
		Busdorfschule Andreasstraße Möglichkeiten	Neues Parkhaus Netto-Gelände

Bei den Diskussionen am Messestand zum Ruhenden Kfz-Verkehr standen vor allem der Mangel an Parkplätzen sowie die Ausweitung der Parkplätze in der östlichen Innenstadt im Vordergrund. Die zusätzlichen Bauten (z.B. vhs, Schulerweiterungen etc.) verschlimmern aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger die Lage und führen zu weiteren Engpässen. Folgende Vorschläge kamen:

- Es wurde generell die Forderung aufgestellt, dass die Stellplatznachweise auch für öffentliche Gebäude und für die LWL-Klinik einzuhalten sind. Die vorgelegten Berechnungen der Stellplatznachweise wurden von vielen Teilnehmenden kritisch betrachtet.

- Weitere Parkprobleme wurden auf der Hillebrandstraße und auf der Theresienstraße gesehen (dort z.B. v.a. auch durch die Musikschule). Die Einrichtung von Elternhaltestellen, eine Sperrung der Straße nur für Anwohner bzw. die Einführung von Anwohnerparken könnten Vorschläge sein, allerdings würde dies nur gelingen, wenn richtig kontrolliert werde.
- Konkrete Vorschläge für die Schaffung von neuem Parkraum waren: Das Gelände vom Netto (wobei aber auch die Nahversorgung beibehalten werden sollte), eine Tiefgarage an der Schule oder die Öffnung des Schulhofes (außerhalb der Schulzeiten) sowie ein Parkplatz/eine Tiefgarage auf dem Gelände der LWL-Klinik. Hierzu sollten Gespräche mit den jeweiligen Grundstückseigentümern geführt werden.
- Weitere neue Stellplätze in der näheren Umgebung sollten auch geschaffen werden (Vorschläge waren z.B. Parkplatz Andreasstraße aufstocken sowie neue Kapazitäten am Regenrückhaltebecken zwischen den Bahngleisen, ein Parkhaus am Nordbahnhof, die Einrichtung von Stellplätzen an der Driburger Straße (mit Nutzung der Seitenstreifen)). Die vorgeschlagene Erweiterung am Maspornplatz könnte ggf. auch beidseitig erfolgen, wobei z.T. bezweifelt wurde, ob diese nicht zu weit von den Schulen oder der vhs weg wären. Die Kapazitäten am Domplatz sollten beibehalten werden (der Platz könnte aber trotzdem auch anders gestaltet werden). Der kleine Domplatz könnte – die Zustimmung der Kirche vorausgesetzt – ggf. für die vhs genutzt werden. Die vorgeschlagene Kombiticketlösung (vhs-Ausweis = Busausweis) wurde positiv beurteilt. Es wurde zudem von einzelnen mit einer Klage gedroht, wenn kein Baustopp an der vhs erfolge. Zudem gab es einen Vorschlag, den politischen Beschluss zum vhs-Neubau rückgängig zu machen und die Fläche als Parkplatz auszuweisen.
- Eine Reduzierung der Parkplätze Am Abdinghof wurde zur Reduzierung des Parksuchverkehrs als positiv eingeschätzt. Insgesamt sollte der Parksuchverkehr in der Innenstadt weiter reduziert werden, z.B. indem die inneren Wohnbereiche nur für Anwohner vorgesehen sein sollten. Zum Teil kamen Forderungen auf, die Parkplätze innerhalb der Innenstadt nur für Anwohner vorzusehen und generell keine freien Parkplätze mehr für Besucher anzubieten. Der Besucherverkehr sollte stattdessen auf Kapazitäten entlang des Inneren Ringes konzentriert werden.
- Tempo 30 wurde generell als positiv eingeschätzt. Durchgangsverkehre wie z.B. an der Busdorfmauer sollten verhindert bzw. erschwert werden. Es gab auch Vorschläge zur Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Penzlinger Straße, was allerdings von anderen Teilnehmern auch negativ beurteilt wurde, da es zu Mehrbelastungen an anderer Stelle führen könnte (z.B. Pelizaeusstraße). Auch ein Lkw-Verbot wurde für die Penzlinger Straße vorgeschlagen. Ein anderer Teilnehmer schlug vor, dass das Parken an der

Penzlinger Straße eingeschränkt werden sollte, aber dafür keine Einbahnstraße. Es wurde von einem Teilnehmer vorgeschlagen, den Döreener Weg am Bahnübergang zu sperren.

- Der Vorschlag zur Einführung des Anwohnerparkens im Quartier wurde weitgehend begrüßt. Es kam zusätzlich der Vorschlag, auch das Gebiet an der Warburger Straße in die Parkraumbewirtschaftung mit einzubeziehen.
- Das Parken sollte eindeutiger geregelt werden. Schrägparken könnte manchmal mehr Kapazitäten schaffen, und ebenfalls wurde die kostenlose Brötchentaste vorgeschlagen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement wie z.B. Einführung von Job-Ticket, wurden begrüßt.



## Messestand „Fuß- und Radverkehr“

<b>Fuß- und Radverkehr</b>			
Kennzeichnung / Klarheit / Kommunikation	Für mehr Radverkehr muss auch bessere Infrastruktur da sein	Radverkehr am Ring nicht verkehrsgerecht. 2-Weg-Radweg muss abgeschafft werden; einige Ziele per Rad nicht erreichbar, z.B. Friedrichstr. Höhe Musikhaus, Bahnhofstr. 1 (Deutsche Bank), Borchener Str.	Penzlinger Str. für Radverkehr zu gefährlich durch starken Kfz-Verkehr und Raumnot durch ruhenden Verkehr; Radwege unbedingt notwendig!
Mobilitätsmanagement wichtiger als Elternhaltestellen	Zweirichtungsradweg entspricht nicht den Normen	Hauptstraßen befahrbar machen (Benhauser Str., Driburger Straße), oft mangelhafter Zustand	Penzlinger Str.: Einbahnstraße zur Sicherheit der Radfahrer s. auch Parkproblem
Elternhaltestellen - Gymnasien - Musikschule	Bessere Kennzeichnung als Aufmerksamkeitsanstoß für Autofahrer zur Rücksichtnahme auf Fußgänger und Radfahrer	Querung Rosentor für Fußgänger verbessern, auch wenn Sperrung für Kfz nötig	Benhauser Str. zwischen Berliner Ring und Penzlinger Str. 30 km/h-Zone
Elternhaltestellen → kein Platz → es kommen alle gleichzeitig → Förderung des Kfz-Verkehrs	Schildern nicht freigeben für Radverkehr	Reismannweg öffentlich	Giersstraße Einbahnstraße Radweg
Elternhaltestellen → ggf. gegenteiliger Effekt?	Fußgängerzone/Rathausplatz an den Lieferverkehr angebunden, auch für Fahrräder freigeben	Reismannweg privat und geöffnet für Fußgänger und Radfahrer	Heiersstr./Giersstr. auch verkehrsberuhigen, ggf. Einbahnstr. und Fahrradzone
Wichtig: Begrünung → Umgang mit Bäumen	Fahrradverkehr in der Fußgängerzone nachts	Zebrastrreifen Höhe Gerichtsklausen	Heiersstr., Giersstr. Durchgang nicht als Einbahnstr.
Thema Wasser → Platzgestaltung	Räder durch die Rundgassen	Fußgängerunterführung am Westerntor erforderlich	Ampel Giers-/Heiersstraße weg
		Theresienstr. Fahrradstraße	Giersstr. Fahrradstraße

In vielen Beiträgen wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen zum Fuß- und Radverkehr bestätigt und ausdrücklich bestärkt. Einige Punkte wurden jedoch auch kritisch bewertet oder hinterfragt. Folgende Anregungen und zusätzlichen Hinweise sind genannt worden:

## Radverkehr:

- **Hauptstraßen:** Sowohl die auf die Innenstadt zulaufenden Straßen (insb. Benhauser und Driburger Straße) als auch weitere Hauptstraßen wie beispielsweise die Penzlinger Straße wurden für den Radverkehr momentan als gefährlich und/oder aufgrund des baulichen Zustands als unzureichend bezeichnet. Der Radverkehr ist oftmals gezwungen, ohne eigene Wege auf der Hauptfahrbahn des Kfz-Verkehrs zu fahren. Hier wurden eindeutig Maßnahmen für den Radverkehr gefordert. Die Vorschläge waren dabei sehr unterschiedlich. Neben der Anlage von Radwegen wurden auch andere Verkehrsregelungen vorgeschlagen (Giersstraße und Penzlinger Straße als Einbahnstraßen mit Freigabe des Radverkehrs in Gegenrichtung), die jedoch sehr kontrovers diskutiert wurden. Für die Benhauser Straße kam der Vorschlag, zwischen Berliner Ring und Penzlinger Straße Tempo 30 auszuweisen.
- **Durchgängigkeit Innenstadt:** Der Vorschlag zur Freigabe des Rathausplatzes für den Radverkehr wurde mehrheitlich begrüßt. Vereinzelt wurden jedoch auch Bedenken hinsichtlich einer Zunahme des Konfliktpotenzials mit Fußgängern geäußert. Der Vorschlag zur Freigabe des Einkaufsbereichs Western-/Rosenstraße während der Abend-/Nachtstunden erschien den Anwesenden unproblematisch. Gegenteilige Meinungen gab es zum Abschnitt Schildern; während einige auch dort eine Freigabe (nur während der Abend-/Nachtstunden) sahen, würden einige diesen Bereich vom Radverkehr generell freihalten. Wichtig war vielen auch eine generell gute Durchlässigkeit der Innenstadt für den Radverkehr, daher wurde der Ansatz der Nord-/Süd- bzw. Ost-/West-Routen begrüßt. Gut befahrbare Routen müssten in allen Teilen der Innenstadt vorhanden sein.
- **Fahrradstraßen:** Die Idee der Fahrradstraßen fand viel Zustimmung. Es wurden auch weitere Straßen für eine solche Regelung vorgeschlagen (Theresienstraße, Giersstraße). Bei der Giersstraße gingen die Meinungen diesbezüglich jedoch auseinander. Es wurde auch angesprochen, dass sich eher längere (Straßen-)Abschnitte für eine solche Regelung eignen würden.
- **Zweirichtungsweg:** Die Gestaltung und Führung des bestehenden Zweirichtungswegs am Inneren Ring wurde von vielen kritisch gesehen (Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern, nicht ausreichende bzw. normgerechte Breite); einige Ziele könnten zudem mit dem Zweirichtungsweg nicht erreicht werden. Vorschläge reichten hier von einer Abschaffung des Zweirichtungsverkehrs bis hin zu einer Verbreiterung des bestehenden Weges.
- **Giersstraße:** Die Giersstraße wurde von vielen als Straße mit hohem Konfliktpotenzial gesehen. Hier treffen viele Verkehre aufeinander (Schülerverkehre, Lieferverkehr etc.).

Radfahrer nutzen häufig den Gehweg und gefährden damit Fußgänger. Mögliche Ansätze könnten hier eine Einbahnstraßenregelung (siehe oben; kontrovers diskutiert), unterschiedliche verkehrsrechtliche Regelungen (Tempo 30, Radweg) oder verstärkte Öffentlichkeitsarbeit (Kontrolle, Aufklärung an Schulen) sein.

### **Fußverkehr:**

- **Abschaffung Bedarfsampeln:** Die Meinung zur Abschaffung der Bedarfsampeln (von einigen wurde auch der Begriff „Bettelampel“ genannt) an den Übergängen des Inneren Rings (nur Kreuzungen, nicht separate Fußgängerampeln wie bspw. am Busdorfwall) wurde nochmals bekräftigt. Hier zeigte sich zudem Unverständnis, warum in den letzten Monaten noch Ampeln mit dieser Technik ausgerüstet wurden (Rosentor).
- **Gestaltung des öffentlichen Raumes:** Die Idee der Sitz- und Spielrouten wurde sehr begrüßt; es sollte jedoch auch vermehrt die östliche Innenstadt in die Überlegungen einbezogen werden. So würde sich auch die Verbindung Maspornplatz – Hathumarstraße – Domplatz/Innenstadt für eine solche Maßnahme anbieten. Auch am Inneren Ring sollten zusätzliche Verweilmöglichkeiten vorgesehen werden. Wichtig wäre, dass attraktive und allgemein verständliche Elemente zum Einsatz kommen, damit diese auch von den Bürgerinnen und Bürgern angenommen werden. Zusätzlich wurden die Themen „Wasser“ und „Begrünung“ angesprochen, die weitere wichtige Elemente in Hinblick auf einen attraktiv gestalteten öffentlichen Raum darstellen und in der Gestaltung zu berücksichtigen seien. Der neu gestaltete Ükernplatz weist diesbezüglich starke Defizite auf.
- **Reismannweg:** Von den Anwesenden wurde nochmals betont, dass der Reismannweg einen wichtigen Durchgang darstellt, nicht nur für die Schülerinnen und Schüler der Gymnasien sondern auch für die umliegenden Bewohnerinnen und Bewohner als Verbindung zur Innenstadt. Auch wenn der Reismannweg in privater Hand ist, müsste er zukünftig für Fußgänger und Radfahrer geöffnet bleiben.
- **Elternhaltestellen:** Der Maßnahmenvorschlag wurde unterschiedlich bewertet. Die einen sahen darin eine effektive Maßnahme zur Ordnung des allmorgendlichen Verkehrschaos vor den Schulen. Die anderen äußerten jedoch auch Kritik, da durch eine solche Maßnahme viele Eltern in dem bisherigen Verhalten (Kinder werden mit dem Auto zur Schule gebracht) eher noch gestärkt würden. In diesem Zusammenhang wurde auch vermerkt, dass die zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse kaum zur Einrichtung der Elternhaltestellen reichen würden (z.B. Penzlinger Straße). Es handele sich insbesondere morgens um ein sehr enges Zeitfenster (ca. 20 Minuten), in dem alle „Bringdienste“ gleichzeitig ankommen; die vorgesehenen Elternhaltestellen würden daher kaum diese

Verkehrsströme abwickeln können. Es wurde auch der Vorschlag geäußert, die bestehenden Bushaltestellen als Elternhaltestellen zu nutzen; hier wurde allerdings auch das Konfliktpotenzial mit dem Busverkehr gesehen. Die im Vortrag genannten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements (z.B. zu Fuß / mit dem Rad zur Schule, Walking Bus) wurden daher als unabdingbare und sehr sinnvolle Maßnahme gesehen; hierbei wäre natürlich wichtig, dass solche Maßnahmen nicht isoliert sondern in einem Gesamtzusammenhang zu sehen seien. Wenn man den Radverkehr fördern will, müsse diesem auch eine entsprechende und sichere Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden (siehe auch oben). Wichtig wäre zudem, dass das Gespräch mit den Schulen und Eltern gesucht werde, um hier effektive und akzeptable Lösungen für alle Beteiligten/Betroffenen zu finden.

- **Kreuzung Heiersstraße/Giersstraße:** Die Ampelanlage wurde als wenig sinnvoll bezeichnet. Da hier die „offiziellen“ Wegeverbindungen für Fußgänger sehr umständlich sind, queren die Fußgänger die Straßen auch an anderen Stellen. Neben der Abschaffung dieser Ampelanlage wurde auch die Einrichtung eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“) auf Höhe der Gerichtsklausur gefordert.
- **Westerntor:** Hier wurde darauf hingewiesen, dass diese Querungsstelle zukünftig noch weiter an Bedeutung gewinnen wird (insbesondere durch die neue Bebauung bzw. Verwaltung an der Florianstraße). Als Vorschlag wurde die Einrichtung einer Fußgängerunterführung genannt. Kritisch sahen hierbei viele die Entstehung eines neuen Angstrumes.
- **Rosentor:** Die Querung am Rosentor sollte für Fußgänger verbessert werden, auch wenn dies eine Einschränkung/Sperrung des Kfz-Verkehrs bedingen würde.

### **Allgemeines:**

- **Kennzeichnung / Klarheit / Kommunikation:** Aufklärungs- und Öffentlichkeitsarbeit wurden ebenso wie klare Beschilderungen und Markierungen als wichtige Maßnahmen gesehen, um ein verträgliches Miteinander gewährleisten zu können und die Verständlichkeit des gesamten Verkehrssystems in Paderborn zu erhöhen. Ein Beispiel ist der am Ende der Giersstraße neu markierte Radaufstellbereich. Vielen waren Sinn, Funktion und Gebrauch dieser Radverkehrsmaßnahme gar nicht klar (*Anm.: Herr Bexen erläutert kurz Absicht und Funktionsweise eines Radaufstellbereichs → Sicherung des links abbiegenden Radfahrers, Radverkehr besser im Blick der Kraftfahrer*); in diesem Zusammenhang wurde von einigen auch die „bauliche“ Ausführung dieser Maßnahme als mangelhaft bezeichnet.



Frau Frauns erklärte dazu, dass die eingebrachten Vorschläge und Hinweise im Rahmen einer Dokumentation sortiert und schriftlich festgehalten werden. Anschließend werden daraus die entsprechenden Schlussfolgerungen gemeinsam mit Politik und Verwaltung gezogen. Einige der während der Langen Tische geäußerten Maßnahmenvorschläge müssen noch im Detail geprüft werden. In Abstimmung mit der Verwaltung wird der Gutachter einen Vorschlag erarbeiten, wie eine handhabbare und lesbare Dokumentation im Endbericht erfolgen kann.

Frau Frauns und Herr Dr. Frehn bedankten sich abschließend bei allen Beteiligten für die konstruktive Diskussion und die vielen Beiträge. Die Dokumentation dieser Veranstaltung wird in Kürze auf der Internetseite der Stadt Paderborn veröffentlicht. Teilnehmer, die auf der Teilnehmerliste ihre Email-Adresse notiert haben, werden automatisch darüber informiert.

**Ansprechpartner:**



Stadt Paderborn, Stadtplanungsamt  
Herr Jürgenschellert  
Pontanusstraße 55, 33102 Paderborn

**Gutachterliche Betreuung:**



Planersocietät  
- Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation  
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft  
Dr. Michael Frehn, Christian Bexen  
Gutenbergstraße 34, 44139 Dortmund