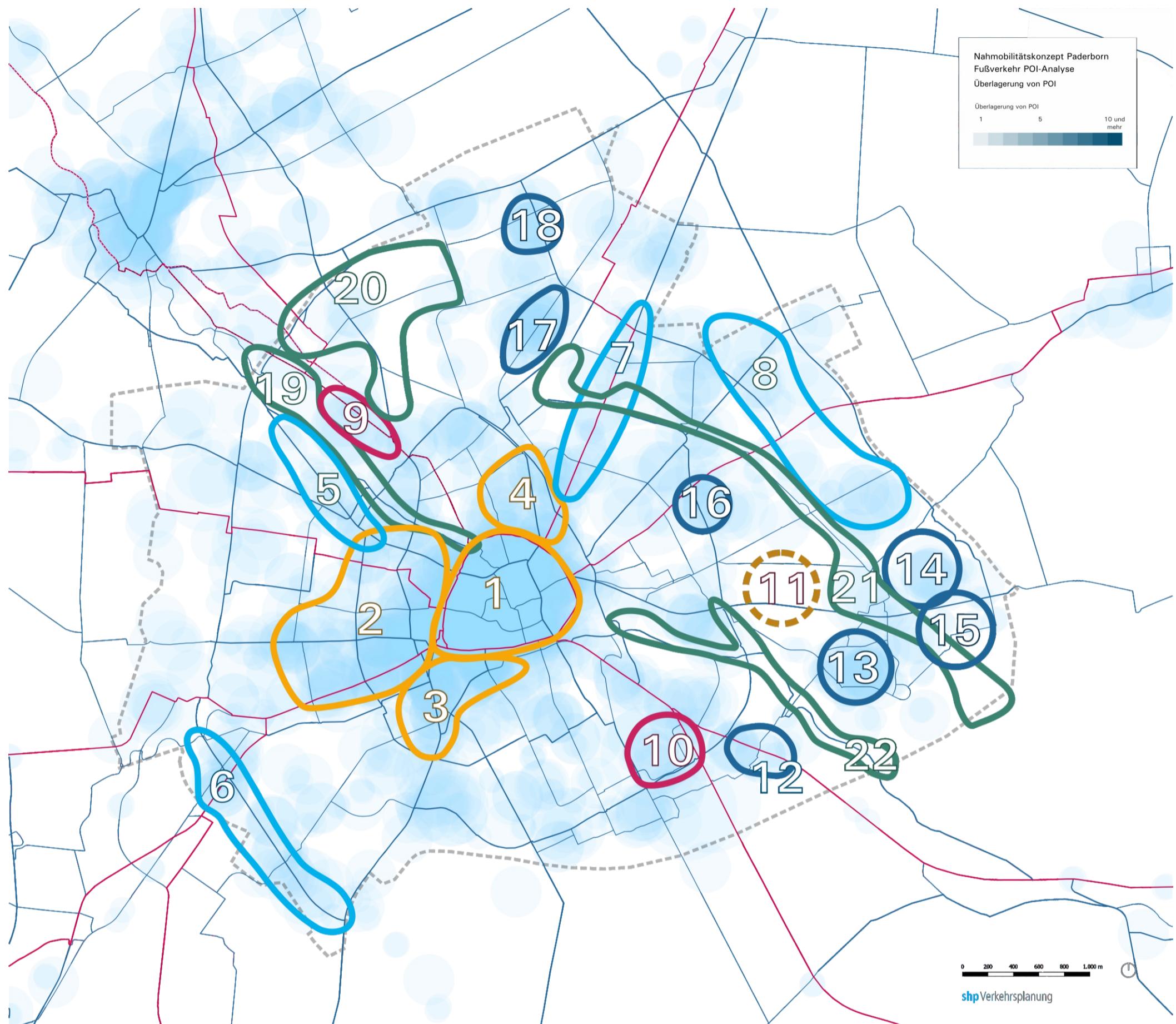


Maßnahmensteckbriefe

Fokusräume



1. Zentrum*
2. Riemekeviertel*
3. Südstadt/Rosendor
4. Detmolder Straße Süd/Heierstor
5. Neuhäuser Straße*
6. Frankfurter Weg
7. Detmolder Straße Nord
8. Auf dem Dören/Benhauser Feld
9. Zukunftsmeile
10. Uni
11. Zukunftsquartier/Barker Areal*
12. Alanbrooke-Quartier*

13. Lichtenfelde
14. Auf der Lieth
15. Kaukenberg
16. Springbachhöfe*
17. Stephanusquartier
18. Dr.-Rörig-Damm
19. Stadtheide
20. Pader*
21. Fischteiche
22. Springbach
23. Krumme Grund

- Ortsteilzentren
- Lehre, Ausbildung
- Gewerbe, spezialisierter Einzelhandel
- Innerstädtische, geschäftliche Räume
- Plangebiete
- Freiräume

Die Grenzen der Fokusräume sind nicht als harte Trennlinien zu verstehen, je nach Ausprägung wird daher im Folgenden individuell auf die einzelnen identifizierten Räume eingegangen. Die Fokusräume können in sechs Arten klassifiziert werden. Die allgemeine Herangehensweise wird in Kap. 6 des Nahmobilitätskonzepts erläutert.

Für die mit * markierten Fokusräume hat die Stadt Paderborn bereits Konzepte, Vorplanungen, Masterpläne etc. vorliegen, sodass sich keine Notwendigkeit ergibt, Maßnahmensteckbriefe zu entwickeln. Es wird auf die jeweiligen Werke verwiesen. Die im Folgenden markierten Unfallhäufungsstellen sind der Analyse aus Kap. 3 des Nahmobilitätskonzepts entnommen.

03 Südstadt/Rosentor



1 An der **Borchener Straße** entstehen Konflikte zwischen den Verkehrsarten. Der Abschnitt erscheint in allen untersuchten Drei-Jahres Karten 2018 bis 2022 als Unfallhäufungsstelle. Um eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu ermöglichen, sollten Anpassungen am Straßenquerschnitt vorgenommen werden.

Maßnahme: Handlungsbedarf entsteht vor allem durch das Unfallgebild, sodass zur Sicherung der Verkehrssicherheit kurzfristig Tempo 30 umgesetzt werden sollte! Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit könnte durch eine bestandsorientierte Neueinteilung der Fahrstreifen erfolgen: Bergauf (westseitig) könnte ein Radfahrstreifen vorgesehen werden, während bergab (ostseitig) eine Fahrrad-Piktogramm-Kette markiert wird. Dies hätte den Vorteil, dass die bergauf eher langsamfahrenden einen geschützten Raum erhalten, während die bergab eher schnellfahrenden im Mischverkehr geführt werden könnten.

2 Im Quartier können Westerntor/Innenstadt und Hauptbahnhof zu Fuß oder mit dem Rad über **Unterführungen** jeweils ca. 40 m westlich und 110 m östlich der Unterführung der Borchener Straße erreicht werden. Zufußgehende können Innenstadt bzw. Südstadt nicht über die Borchener Straße erreichen, da hier kein Gehweg vorhanden ist, sondern müssen eine der Unterführungen nutzen oder auf einen anderen ebenerdigen Gleisübergang ausweichen, wie bspw. am Rosentor/Kilianstraße. Am Bahnübergang Rosentor ist ergänzend eine Unterführung eingebracht. Die Rampen an den bestehenden Unterführungen sind aufgrund ihrer Neigung nicht barrierefrei und im Radverkehr nur bedingt nutzbar. Unterführungen im Allgemeinen schränken das individuelle Sicherheitsgefühl deutlich ein.

Maßnahme: Ein Ausbau der Unterführungen ist notwendig um die Barrierefreiheit zu gewährleisten. Die Neigung der Rampen sollte überprüft werden und bei Möglichkeit flacher gestaltet werden. Auch technische Lösungen (z.B. Rolltreppe, Aufzug) sind generell denkbar. Eine wertige Beleuchtung sollte vorgesehen werden. Bei der Unterführung westlich der Detmolder Straße spielt zudem der Radverkehr im Zuge einer klassifizierten gesamtstädtische Verbindung eine Rolle.

3 Die **Unterführung der Borchener Straße zw. Pipinstraße und Westerntor** erscheint konfliktträchtig. Die Markierung von Schutzstreifen zur Sicherung des Radverkehrs ist nicht ausreichend.

Maßnahme: Eine getrennte Radwegeinfrastruktur (z.B. Radfahrstreifen) sollte eingebracht werden. Langfristig erscheint ein Ausbau der Unterführung notwendig, sollen die Belange des Kfz- und Radverkehrs gleichberechtigt beachtet werden.

4 Sitzgelegenheiten befinden sich vereinzelt an Rändern der Straßenräume. Eine Verdichtung erscheint grundsätzlich sinnvoll, insb. im Bereich der **Kilianstraße** (zw. Leostraße und Karlstraße), am **KP Karlstraße/Geroldstraße** und am **Turnplatz**, um Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität zu fördern.

Maßnahme: Ergänzung von Sitzgelegenheiten.

5 In einigen Straßenabschnitten fehlt es an Begrünung im Straßenraum. Schattenspendende Bäume, als auch Flächen mit Sträuchern (z.B. wenn unterirdische liegende Leitungen das Pflanzen von Bäumen nicht zulässt) sollten überprüft werden. Denkbar sind kurzfristig Pflanzkübel, langfristig (z.B. im Zuge von Baumaßnahmen) sollten Einpflanzungen vorgenommen werden.

Maßnahme: Überprüfung der Verortung und Ergänzung von Grün.

04 Heierstor/ Detmolder Straße Süd



1 An der **Detmolder Straße** sind die Wege für Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend bemessen, sodass Konflikte zwischen den Verkehrsarten entstehen. Der Abschnitt erscheint in allen untersuchten Drei-Jahres Karten 2018 bis 2022 als Unfallhäufungspunkt. Der mehrstreifige Straßenquerschnitt stellt eine Barriere zwischen den Quartieren dar, die umwegig nur über die jeweiligen signalisierten Knotenpunkte gequert werden kann. Der Abschnitt ist zudem nicht begrünt.

Maßnahme: Handlungsbedarf entsteht vor allem durch das Unfallagebild, sodass zur Sicherung der Verkehrssicherheit kurzfristig Tempo 30 umgesetzt werden sollte! Eine Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Situation erscheint nur durch einen flächenhaften Ansatz mit Anpassung des Straßenquerschnitts möglich. Bei zukünftigen Maßnahmen sollten die fuß- und radverkehrlichen, sowie Umweltbelange beachtet werden.

2 Der Knotenpunkt **Detmolder Straße/Heierswall/Gierswall** erscheint in allen untersuchten Drei-Jahres-Karten von 2018 bis 2022 als Unfallhäufungspunkt. Die Fahrradstraße Tegelweg ist nur indirekt über den Seitenraum erreichbar, die Anbindung in die Innenstadt erscheint verbesserungswürdig.

Maßnahme: Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit kann sich eine getrennte Signalisierung von Kfz- und Fuß-/Radverkehrsströmen an besonders auffälligen Querungsbereichen anbieten. Flächenhafte Markierungen der Rad- und Fußgängerfurten können die Aufmerksamkeit zwischen dem Kfz-Verkehr fördern. Im WLN wird die Einrichtung der Heiersstraße als Fahrradstraße empfohlen. Bei Anpassung des Knotenpunkts sollte eine Anbindung der Fahrradstraße Tegelweg-Heiersstraße beachtet werden.

3 Sitzgelegenheiten befinden sich vereinzelt an Rändern der Straßenräume, am Wall, der Berufsschulen, sowie grundsätzlich im Quartier. Eine Verdichtung erscheint grundsätzlich sinnvoll.

Maßnahme: Ergänzung von Sitzgelegenheiten.

4 **Bahnhof PB-Nord** und die dazugehörige Bus-Haltestelle erscheinen nicht als ein einheitlicher Verkehrsknotenpunkt.

Maßnahme: Bus-Haltepunkte näher an den Bahnhof legen.

5 Der Wartebereich der **Haltestelle Detmolder Tor (Nordseite Heierswall)** erscheint nicht ausreichend bemessen zu sein. Der Wetterschutz und andere Ausstattungselemente (Beleuchtung, Fahrgastinfo.-system etc.) befindet sich auf dem Weg, blockieren taktile Leitelemente und die Allgemeine Durchwegung.

Maßnahme: Der Weg sollte freigehalten werden, sodass der durchlaufende Fußverkehr nicht aufgehalten wird. Der Wetterschutz sollte verlegt werden, sodass der Weg nicht blockiert wird. Die Anforderungen an die Barrierefreiheit sollten sichergestellt werden.

6 Der Knotenpunkt **Heierswall/Hathumarstraße/Schützenweg** kann ebenerdig nicht gequert werden. Die Neigung der Rampen ist nicht barrierefrei. Unterführungen im Allgemeinen schränken das individuelle Sicherheitsgefühl deutlich ein.

Maßnahme: Ein barrierefreier Ausbau der Unterführung erscheint nur mit großem baulichen Aufwand möglich. Eine ebenerdige Querung könnte dagegen mit deutlich geringerem Aufwand eingebracht werden. Es würde zudem Zugänglichkeit und Barrierefreiheit, im Vergleich zur Bestandsituation, fördern. Die Unterführung kann als ergänzendes Angebot erhalten bleiben.

7

Im Verbund erscheinen die **Berufskollegien**, die **Schwimmoper** und die **Maspernhalle** als Campus. Der Aufenthalt und die Erreichbarkeit spielen eine wichtige Rolle, insbesondere für die junge Nutzengruppe.



8

Maßnahme: Die soziale Sicherheit kann erhöht werden, indem die Durchwegbarkeit für Externe (d.h. Menschen, die den Campus lediglich durchqueren, aber nicht als Ziel haben) ermöglicht wird. Notrufsäulen können zur Erhöhung des Sicherheitsempfindens eingebracht werden. Durch Sitz- und Aufenthaltsgelegenheiten



9

Die **Nordstraße im Abschnitt zwischen Detmolder Straße und Rolandsweg** erscheint in der Drei-Jahres-Karte 2020-2022 als Unfallhäufungspunkt.



Maßnahme: Eine Verbesserung der Verkehrssicherheit kann durch flächenhafte Rotmarkierung der Schutzstreifen erreicht werden. Tempo 30 kann aus Gründen der Verkehrssicherheit eingebracht werden.

06 Frankfurter Weg



1 Auf dem **Frankfurter Weg** sind die Wege für Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend bemessen, sodass Konflikte zwischen den Verkehrsarten entstehen können. Dies gilt für den gesamten Frankfurter Weg, fällt jedoch insbesondere **zwischen der Bahnhofstraße und Stettiner Straße** auf. Der Abschnitt weist zudem keine Begrünung vor. Der Abschnitt des Frankfurter Wegs **zwischen den Knotenpunkten Barkhauser Straße/Wollmarktstraße und Grüner Weg** erscheint in allen untersuchten Drei-Jahres-Karten von 2018 bis 2022 als Unfallhäufungspunkt.

Maßnahme: Handlungsbedarf entsteht vor allem durch das Unfallagebild, sodass zur Sicherung der Verkehrssicherheit kurzfristig Tempo 30 umgesetzt werden sollte! Eine Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Situation erscheint nur durch einen flächenhaften Ansatz mit Anpassung des Straßenquerschnitts möglich. Bei zukünftigen Maßnahmen sollten die fuß- und radverkehrlichen, sowie Umweltbelange beachtet werden.

2 An den signalisierten Knotenpunkten sind keine taktilen Leitelemente eingebracht.

Maßnahme: Taktile Leitelemente ergänzen.

3 Die Durchwegung, insbesondere an den Wegen des WLN, sollte gesichert werden.

Maßnahme: An wichtigen Stellen Querungshilfen vorsehen, bzw. bestehende Querungshilfen überprüfen und ggf. anpassen. Weitere Maßnahmen können dem WLN entnommen werden, wie z.B. abschnittsweise Tempo 30, Anpassung der Radverkehrsführung etc.

4 Die Haltestelle **Barkhauser Straße (Süd)** befindet sich ungünstig zwischen den beiden Knotenpunkten. Sie verfügt zudem über keinen ausreichend bemessenen und ausgestatteten Wartebereich (Kein Wetterschutz, Sitzgelegenheit).

Maßnahme: Eine Verortung näher an den Knotenpunkt Frankfurt Weg/Barkhauser Straße/Wollmarktstraße sollte überprüft werden und würde die Erreichbarkeit verbessern. Die Haltestelle sollte über eine entsprechende Ausstattung verfügen.

5* Einrichtungen im Gewerbegebiet sind in erster Linie auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist oftmals stark eingeschränkt. Wegen der Besitzverhältnisse ist eine Umsetzung von Maßnahmen nur durch die Betreibenden möglich. Jedoch sollte die Erreichbarkeit der (insb. Lebensmittel-) Einzelhandelsstandorte genauso wie Arbeitsorte gesichert sein.

Maßnahme: Vermittlung und Beratung von Maßnahmen zur Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Erreichbarkeit von Einrichtungen, z.B. durch ergänzende Wegeverbindungen über Parkplätze, Fahrradabstellanlagen etc. Formulierung von Gestaltungsgrundsätzen für zukünftige Planungen.

* Betrifft das gesamte Betrachtungsgebiet

07 Detmolder Straße Nord



1 An der **Detmolder Straße** sind die Wege für Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend bemessen, sodass Konflikte zwischen den Verkehrsarten entstehen. Zwei Abschnitte (zw. Steubenstraße/Herbert-Schwiete-Ring und zw. Herbert-Schwiete-Ring/Arminiusstraße) erscheinen jeweils in 3 von 4 untersuchten Dreijahres Karten als Unfallhäufungsstellen. Ebenfalls wird die Barrierefreiheit in den meisten Abschnitten durch fehlende taktile Elemente und Sitzgelegenheiten nicht gewährleistet. In Teilen ist der Straßenraum begrünt, es ergibt sich in den meisten Abschnitten nichtsdestotrotz Handlungsbedarf.

Maßnahme: Handlungsbedarf entsteht vor allem durch das Unfallagebild, sodass zur Sicherung der Verkehrssicherheit kurzfristig Tempo 30 umgesetzt werden sollte! Eine Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Situation erscheint nur durch einen flächenhaften Ansatz mit Anpassung des Straßenquerschnitts möglich. Bei zukünftigen Maßnahmen sollten die fuß- und radverkehrlichen, sowie Umweltbelange beachtet werden. Erkenntnisse können u.a. aus dem Verkehrsversuch Detmolder Straße gewonnen werden.

2 Die meisten Haltestellen entsprechen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit (z.B. taktile Leitelemente, niveaugleicher Ein-/Ausstieg etc.) oder verfügen nicht über die Grundausstattung (z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.).

Maßnahme: Haltestellen barrierefrei einrichten und generell mit Grundausstattung versehen.

3 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN erscheint in Abschnitten nicht ausreichend. Auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sollten priorisiert regelkonforme Geh- und Radwege hergestellt werden und Verkehrsarten voneinander getrennt werden.

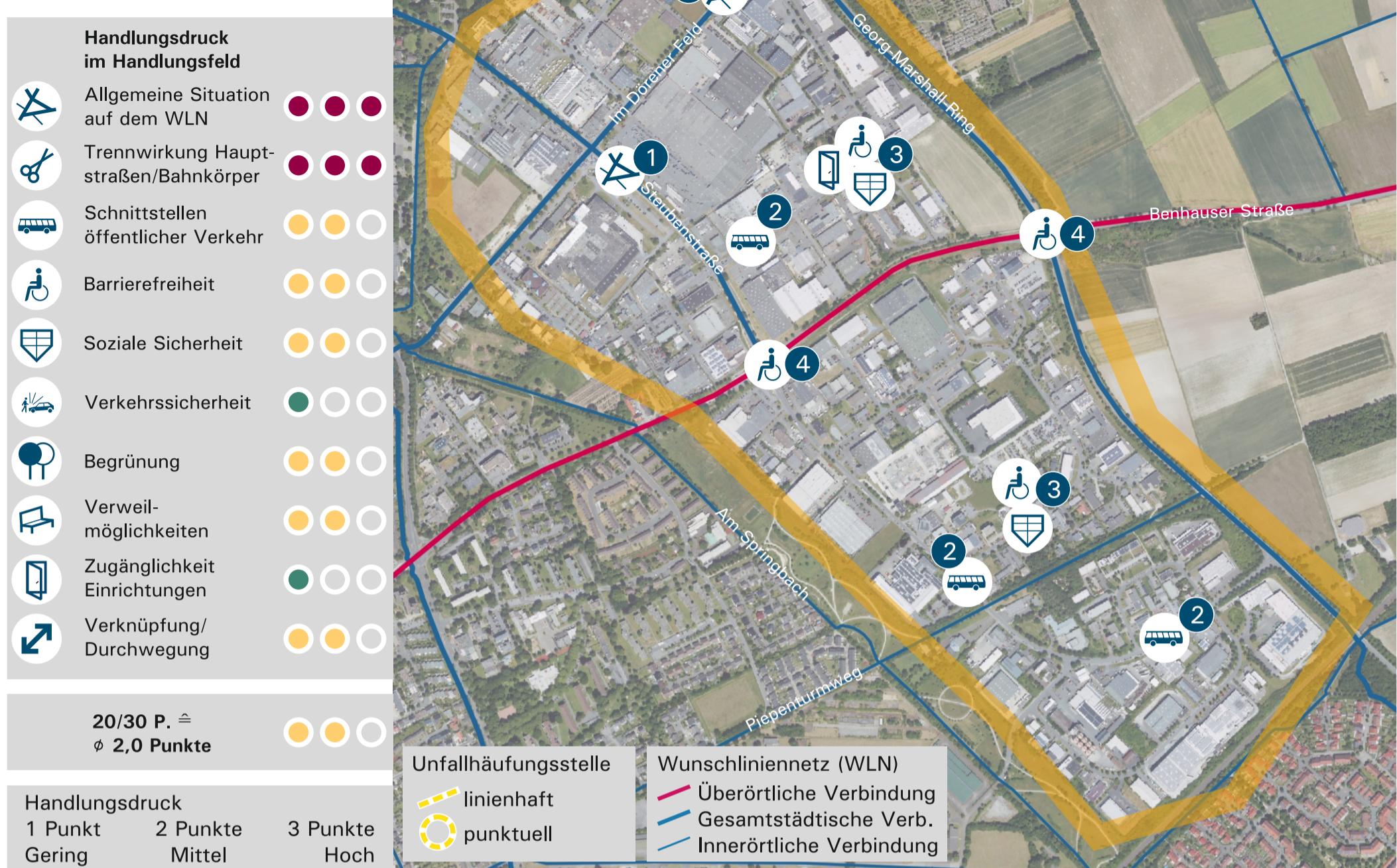
Maßnahme: Eine Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Situation erscheint in den meisten Abschnitten nur durch einen flächenhaften Ansatz mit Anpassung des Straßenquerschnitts möglich. Bei zukünftigen Maßnahmen sollten die fuß- und radverkehrlichen, sowie Umweltbelange beachtet werden.

4* Einrichtungen im Gewerbegebiet sind in erster Linie auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist oftmals stark eingeschränkt. Wegen der Besitzverhältnisse ist eine Umsetzung von Maßnahmen oftmals nur durch die Betreibenden möglich. Jedoch sollte die Erreichbarkeit der (insb. Lebensmittel-) Einzelhandelsstandorte sowie der Arbeitsorte gesichert sein.

Maßnahme: Vermittlung und Beratung von Maßnahmen zur Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Erreichbarkeit von Einrichtungen, z.B. durch ergänzende Wegeverbindungen über Parkplätze, Fahrradabstellanlagen etc. Formulierung von Gestaltungsgrundsätzen für zukünftige Planungen.

* Betrifft das gesamte Betrachtungsgebiet

08 Dören/Benhauser Feld



1 Auf den Straßen **Steubenstraße** und **Im Dörener Feld** sind die Wege für Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend bemessen, sodass Konflikte zwischen den Verkehrsarten entstehen können. In der Steubenstraße steht abschnittsweise ein Schutzstreifen zur Verfügung.

Maßnahme: Eine Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Situation erscheint in den meisten Abschnitten nur durch einen flächenhaften Ansatz mit Anpassung des Straßenquerschnitts möglich. Bei zukünftigen Maßnahmen sollten die fuß- und radverkehrlichen, sowie Umweltbelange beachtet werden.

4 An den signalisierten Knotenpunkten sind keine taktilen Leitelemente eingebracht.
Maßnahme: Taktile Leitelemente ergänzen. Maßnahmen an klassifizierten Straßen mit den einzelnen Baulastträgern (z.B. StraßenNRW) abstimmen.

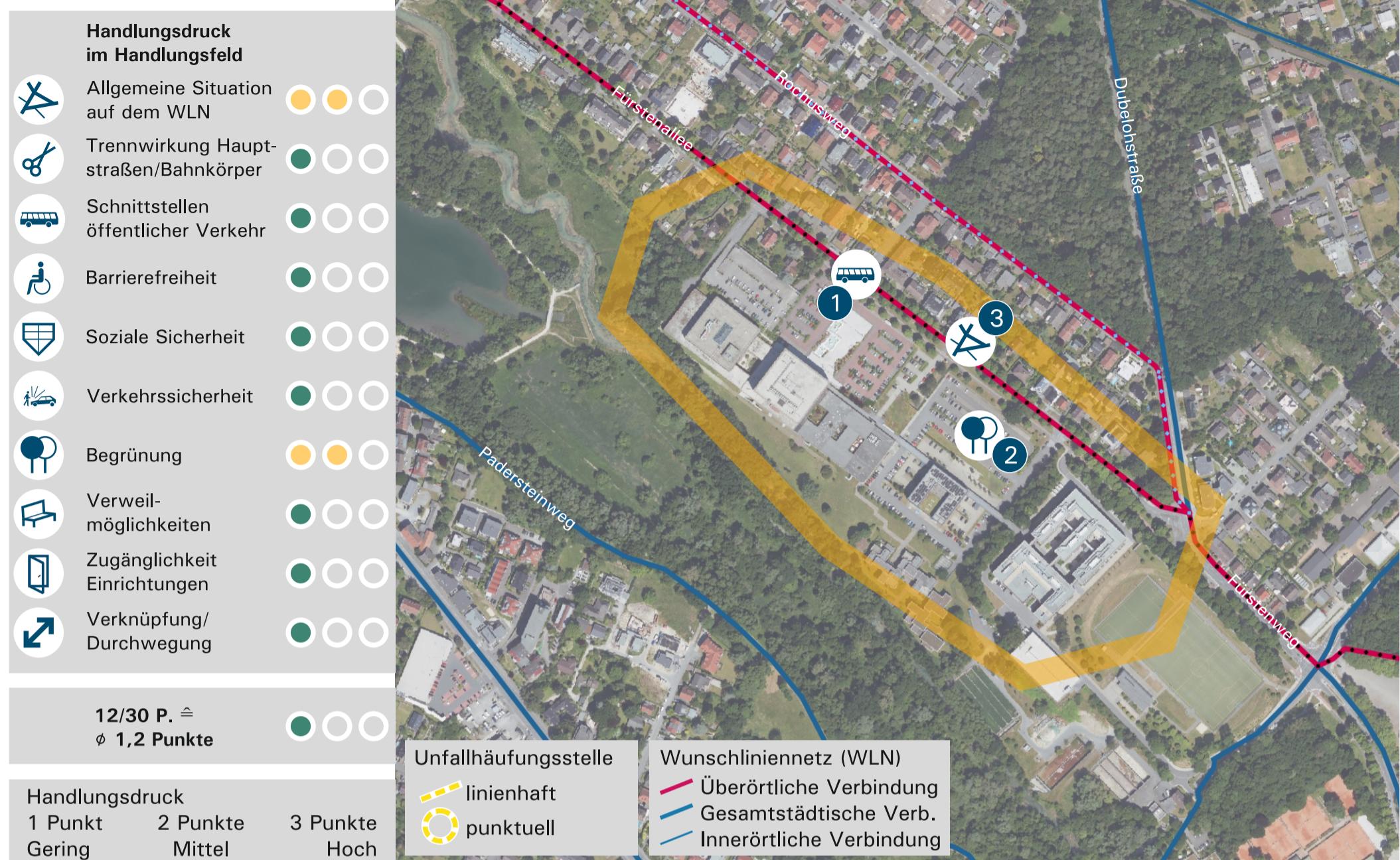
2 Die meisten Haltestellen entsprechen nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit (z.B. taktile Leitelemente, niveaugleicher Ein-/Ausstieg etc.) oder verfügen nicht über die Grundausstattung (z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.).

Maßnahme: Haltestellen barrierefrei einrichten und generell mit Grundausstattung versehen.

3 Einrichtungen im Gewerbegebiet sind in erster Linie auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Die Erreichbarkeit zu Fuß oder mit dem Fahrrad ist oftmals stark eingeschränkt. Wegen der Besitzverhältnisse ist eine Umsetzung von Maßnahmen oftmals nur durch die Betreibenden möglich. Jedoch sollte insbesondere die Erreichbarkeit der (insb. Lebensmittel-) Einzelhandelsstandorte genauso Arbeitsorte gesichert sein.

Maßnahme: Vermittlung und Beratung von Maßnahmen zur Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Erreichbarkeit von Einrichtungen, z.B. durch ergänzende Wegeverbindungen über Parkplätze, Fahrradabstellanlagen etc. Formulierung von Gestaltungsgrundsätzen für zukünftige Planungen.

09 Zukunftsmeile



1 Die Bus-Haltestellen sind barrierefrei eingerichtet. Eine ergänzende Querungshilfe am KP Fürstenallee/Hopfenweg (zw. den Haltestellen) kann die Erreichbarkeit verbessern.



Maßnahme: Einrichtung einer Querungshilfe an der Haltestelle.

2 Die offenen Parkierungsanlagen bieten keinen Schatten. Zur Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen sollten Bäume ergänzt werden. Wegen der Besitzverhältnisse ist eine Umsetzung von Maßnahmen oftmals nur durch die Betreibenden möglich.



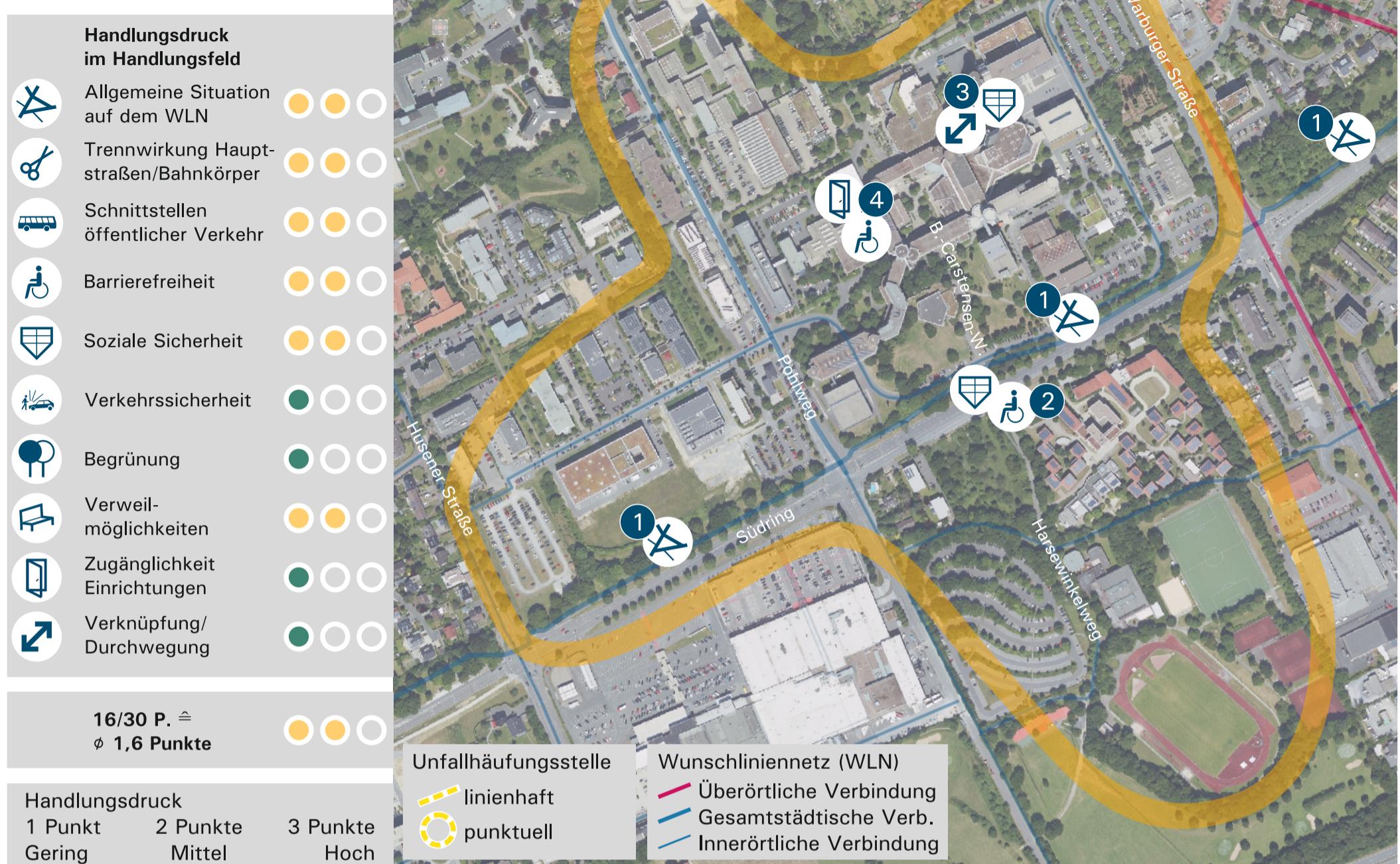
Maßnahme: Vermittlung und Beratung von Maßnahmen zur Verbesserung der mikroklimatischen Bedingungen, bspw. durch Verschattung durch Bäume. Formulierung von Gestaltungsgrundsätzen für zukünftige Planungen, z.B. im Rahmen von Bebauungsplänen.

3 Die Situation für den Radverkehr erscheint vor allem auf der Fürstenallee nur ausreichend zu sein. Maßnahmen sollten, nicht nur wegen der Nähe zu den Ausbildungsstandorten, sondern auch wegen der Klassifizierung als überörtliche Verbindung bzw. Radroute Paderborn-Schloß Neuhaus zeitnah umgesetzt werden.



Maßnahme: Maßnahmen können dem WLN entnommen werden, wie z.B. Neubau von Radwegeinfrastruktur, Ausweisung von Fahrradstraßen über parallel führende Straßen etc.

10 Universität



1 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN erscheint grundsätzlich ausreichend zu sein. Auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen (insb. Südring - Ludwigsfelder Ring, Abschnitte der Warburger Straße) sollten Fuß- und Radverkehr langfristig getrennt voneinander geführt werden.

Maßnahme: Bei Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur Fuß- und Radverkehr voneinander trennen.

4 Die Erreichbarkeit der Einrichtungen auf dem Campus erscheint grundsätzlich barrierefrei gesichert zu sein.

Maßnahme: Die Sicherung der Zugänglichkeit versteht sich als laufende Aufgabe.

2 Der Weg Broder-Carstensen-Weg - Harsewinkelweg führt unter der Straße Südring hindurch und stellt eine Wegeverbindung zwischen dem Sport- und restlichen Campus sowie zu den Bushaltestellen her. Die Unterführung kann einen Angstraum darstellen.

Maßnahme: Überprüfung der Rampenneigung und ggf. Anpassung, z.B. durch eine serpentinenartige Führung des Wegs, bei der durch wechselnde Richtungsführung das Längsgefälle reduziert wird. Eine hochwertige Beleuchtung an der Unterführung vorsehen.

3 Die soziale Sicherheit spielt auf dem Campus eine besonders wichtige Rolle: Ein vergleichsweise junge Nutzenden-Gruppe, längere Öffnungszeiten auch am Abend und am Wochenende (bspw. der Bibliothek) sowie das Fehlen von Kfz-Durchgangsverkehr erfordern Maßnahmen zur Steigerung der wahrgenommenen Sicherheit. Die wahrgenommenen Sicherheit kann durch verschiedene Einzelmaßnahmen gefördert werden.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen auf dem Campus. Überprüfung der Beleuchtung. Die Durchwegung des Geländes auch für Nicht-Uni-Besuchende ermöglichen. Aufenthaltsflächen zur ergänzenden Bespielung schaffen. Maßnahmen sollten mit den Betreibenden abgestimmt werden.

12 Lichtenfelde



1 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN erscheint grundsätzlich ausreichend zu sein (Die Unterführung am Knotenpunkt Ludwigsfelder Ring/Dahler Weg wird gesondert betrachtet). Auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sollten langfristig regelkonforme Geh- und Radwege hergestellt werden und Verkehrsarten voneinander getrennt werden.

Maßnahme: Bei Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur Fuß- und Radverkehr voneinander trennen.

2 Die Unterführung am **Knotenpunkt Ludwigsfelder Ring/Dahler Weg** ist für den Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend bemessen. Umlaufgitter sollen Radfahrende dazu veranlassen abzusteigen und das Fahrrad in der Unterführung zu schieben. Unterführungen im Allgemeinen schränken das individuelle Sicherheitsgefühl deutlich ein.

Maßnahme: Um eine ausreichend bemessene Querung des Knotenpunkts zu ermöglichen müsste die Unterführung ausgebaut werden. Alternativ wäre eine Aufgabe der Unterführung denkbar um anstelle einer ebenerdige Querung über den signalisierten Knotenpunkt zu ermöglichen.

3 An den signalisierten Knotenpunkten und Querungshilfen sind keine taktilen Leitelemente eingebracht.

Maßnahme: Taktile Leitelemente ergänzen.

4 Die Bereiche stellen für das Quartier wichtige nahräumliche Erholungsflächen dar. Vereinzelt finden sich Sitz- und Spielgelegenheiten auf den Grünzügen.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen. Überprüfung der Beleuchtung. Aufenthaltsflächen zur ergänzenden Bespielung schaffen und Sitzgelegenheiten ergänzen.

13 Auf der Lieth



1 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN erscheint grundsätzlich ausreichend zu sein. Langfristig sollten auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen Regelmaße sichergestellt werden.

Maßnahme: Bei Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur Wege in Regelbreite ausbauen.

2 An den signalisierten Knotenpunkten sind keine taktilen Leitelemente eingebracht.

Maßnahme: Taktile Leitelemente ergänzen.

3 Das **Ortsteilzentrum zwischen Willebadessener Weg und Auenhauser Weg** spielt als Quartierstreffpunkt eine wichtige Rolle. Neben Geschäften für den Bedarf alltäglicher Dinge findet hier auch der Wochenmarkt statt. Um eine fuß- und radverkehrliche Erreichbarkeit auch in den Abendstunden sicherzustellen, spielt die Beachtung der Belange der sozialen Sicherheit eine wichtige Rolle. Sitzgelegenheiten unterstützen die Barrierefreiheit insbesondere für ältere Zufußgehende.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen. Überprüfung der Beleuchtung. Aufenthaltsflächen zur ergänzenden Bespielung schaffen und Sitzgelegenheiten ergänzen. Die Sicherung der

5 Die **Haltestelle Rhederweg** liegt unmittelbar auf dem Knotenpunkt Auf der Lieth/Am Pöstkenweg. Zur Verbesserung der Wegeverbindung sollte die Haltestelle versetzt werden, sodass sich die Wege geradlinig kreuzen können.

Maßnahme: Haltestelle verlegen. Querungshilfe einrichten.

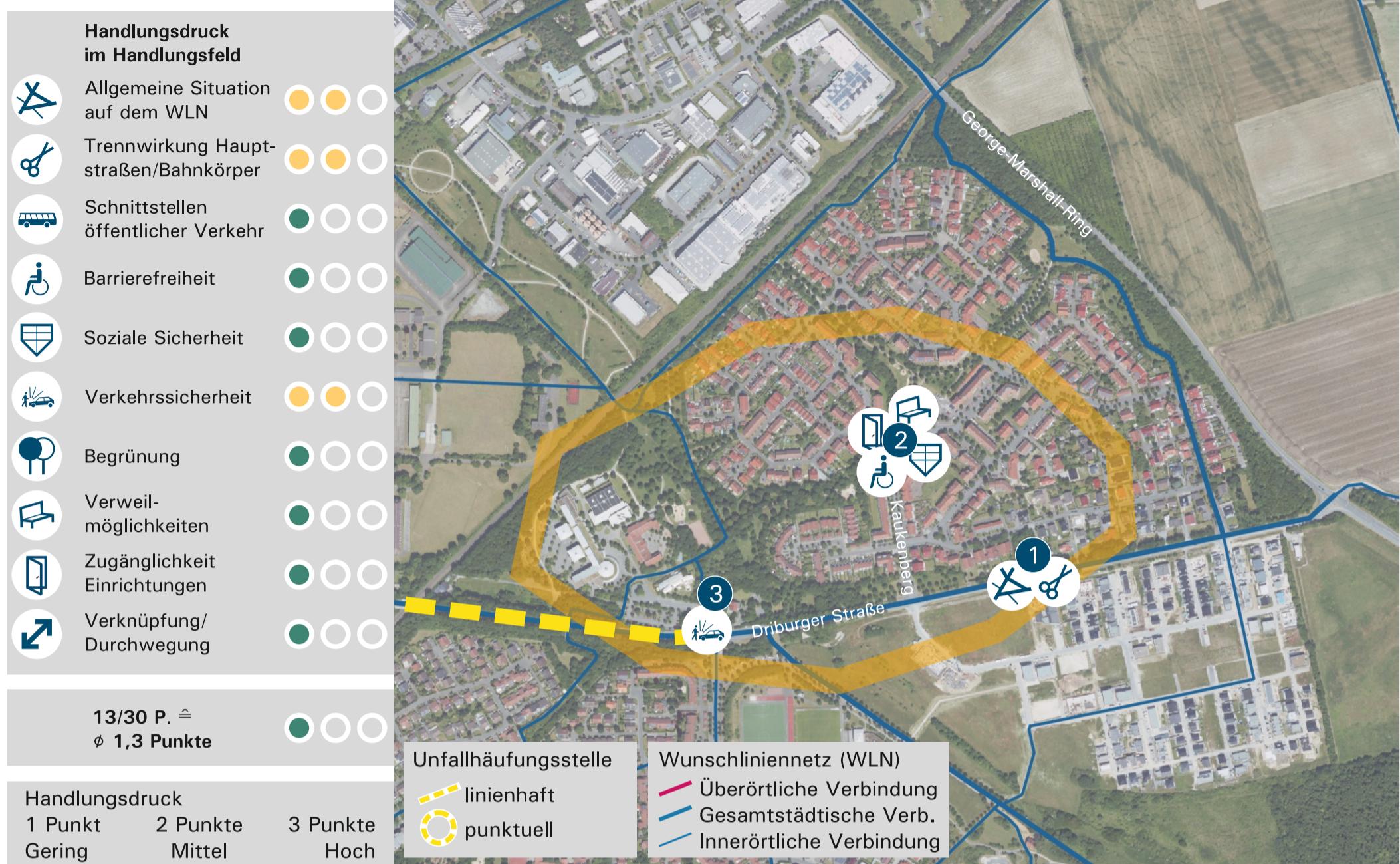
6 Am **KP Auf der Lieth/Vinsebecker Weg** ist eine Wendeanlage für Linienbusse eingerichtet. Ein Radweg verläuft über den Wendebereich. Der Bereich erscheint konfliktträchtig.

Maßnahme: Als Wendebereich für den Linienbusverkehr erscheint es sinnvoll den KP als Kreisverkehr einzurichten. Getrennte Radwegeinfrastruktur kann eingebracht werden.

4 Die **Haltestelle Vinsebecker Weg** entspricht nicht den Anforderungen der Barrierefreiheit (z.B. taktile Leitelemente, niveaugleicher Ein-/Ausstieg etc.) und verfügt nicht über die Grundausstattung (z.B. Wetterschutz, Sitzgelegenheit etc.).

Maßnahme: Haltestelle barrierefrei einrichten und generell mit Grundausstattung versehen.

14 Kaukenberg



1 Um der Trennwirkung zwischen den beiden Ortsteilen Kaukenberg und Springbach Höfe entgegenzuwirken, sollte **mittig** der beiden Knotenpunkte Driburger Straße/Kaukenberg/Bergmann-Michel-Straße (West und Ost) eine ergänzende Querungshilfe eingebracht werden.

Maßnahme: Querungshilfe ergänzen.

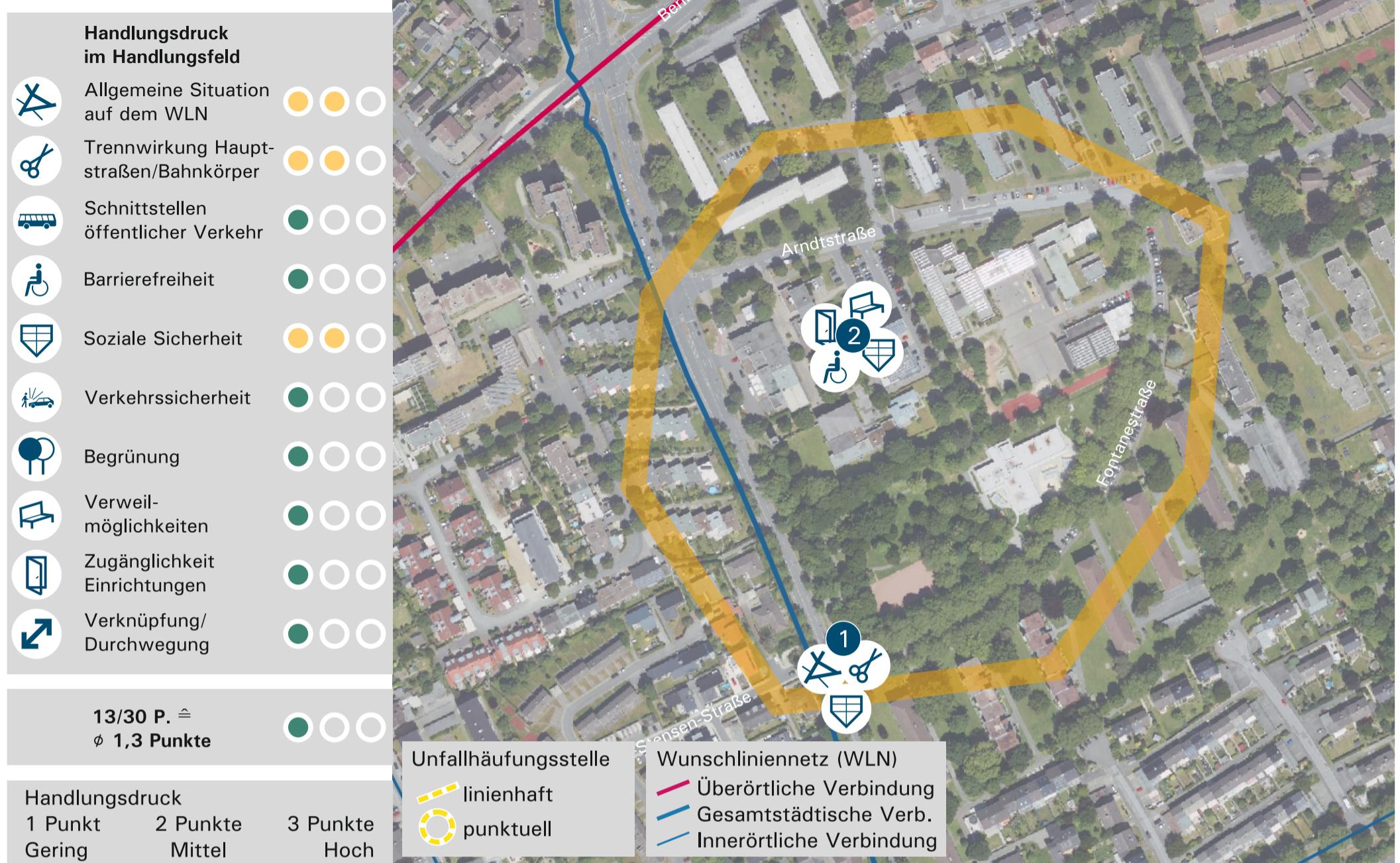
2 Das Ortsteilzentrum spielt als Quartierstreffpunkt und für den Bedarf von alltäglichen Dingen eine wichtige Rolle. Um eine fuß- und radverkehrliche Erreichbarkeit auch in den Abendstunden sicherzustellen, spielt die Beachtung der Belange der sozialen Sicherheit eine wichtige Rolle. Sitzgelegenheiten unterstützen die Barrierefreiheit insbesondere für ältere Zufußgehende.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen. Überprüfung der Beleuchtung. Aufenthaltsflächen zur ergänzenden Bespielung schaffen und Sitzgelegenheiten ergänzen. Die Sicherung der Zugänglichkeit versteht sich als laufende Aufgabe.

3 Der **Abschnitt der Driburger Straße**, zw. Ludwigsfelder Ring und Auf der Lieth, erscheint in der Drei-Jahres-Karte 2017-2019 als Unfallhäufungspunkt.

Maßnahme: Zur Verbesserung sollte in der Strecke eine regelkonforme Radverkehrsführung umgesetzt. Am KP Driburger Straße/Auf der Lieht sollte der Anschluss an das Schulzentrum gesichert werden. Maßnahmen können dem WLN entnommen werden.

16 Stephanusquartier



1 Zw. Fontanestraße und Niels-Stensen-Straße befindet sich eine Unterführung, die unter dem Berliner Ring führt. Die Rampen sind aufgrund ihrer Neigung nicht barrierefrei und für den Radverkehr ungeeignet. Unterführungen im Allgemeinen schränken das individuelle Sicherheitsgefühl deutlich ein.

Maßnahme: Ein Ausbau der Unterführungen ist notwendig um die Barrierefreiheit zu gewährleisten und die Nutzbarkeit zu fördern. Die Neigung der Rampen sollte überprüft werden und bei Möglichkeit flacher gestaltet werden. Eine wertige Beleuchtung sollte vorgesehen werden. Alternativ kann eine ergänzende überirdische Querung des Berliner Rings (z.B. mit Lichtsignalanlage) vorgesehen werden.

2 Das Ortsteilzentrum spielt als Quartierstreffpunkt und für den Bedarf von alltäglichen Dingen eine wichtige Rolle. Um eine fuß- und radverkehrliche Erreichbarkeit auch in den Abendstunden sicherzustellen, spielt die Beachtung der Belange der sozialen Sicherheit eine wichtige Rolle. Sitzgelegenheiten unterstützen die Barrierefreiheit insbesondere für ältere Zufußgehende.

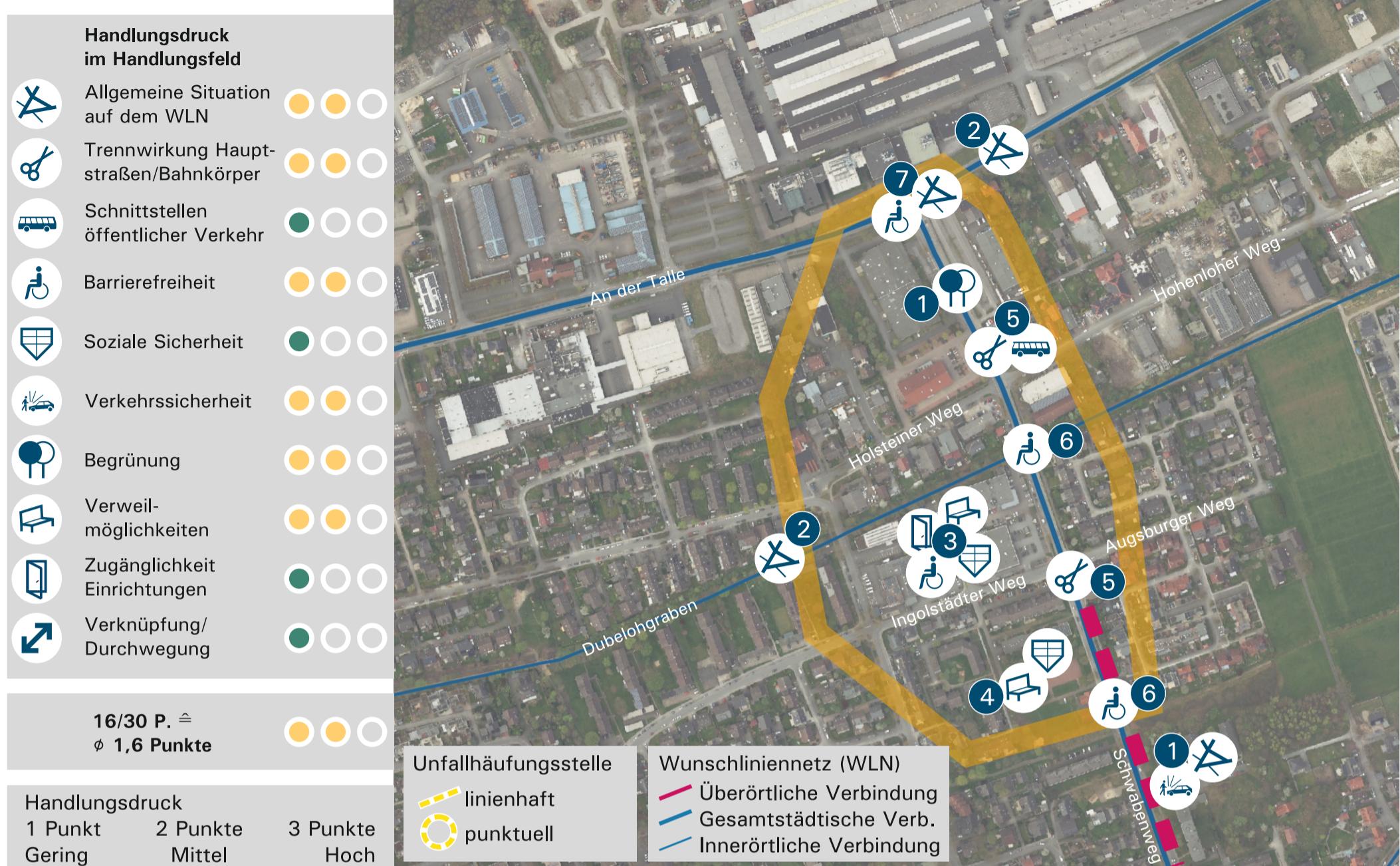
Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen. Überprüfung der Beleuchtung. Aufenthaltsflächen zur ergänzenden Bespielung schaffen und Sitzgelegenheiten ergänzen. Die Sicherung der Zugänglichkeit versteht sich als laufende Aufgabe.

17 Dr.-Rörig-Damm



1 Der Dr.-Rörig-Damm als Ortsteilzentrum spielt als Quartierstreffpunkt und für den Bedarf von alltäglichen Dingen eine wichtige Rolle. Gleichzeitig müssen, wegen der Funktion als Durchfahrts- und Erschließungsstraße, die Belange aller Verkehrsarten abgewogen werden. Bereits kurzfristig setzt die Stadt Paderborn bereits die Markierung von Schutzstreifen inkl. Sicherheitstrennstreifen zum ruhenden Verkehr um. Langfristig könnte ein flächenhafter Ansatz in Erwägung gezogen werden. Des Weiteren sollen die Belange der sozialen Sicherheit und der Barrierefreiheit beachtet werden.

Maßnahme: Regelkonforme Geh- und Radwege einbringen. Barrierefreiheit insbesondere an Querungsstellen sichern. Aufenthaltsqualität fördern (bspw. durch Sitzgelegenheiten). Die Sicherung der Zugänglichkeit versteht sich als laufende Aufgabe.



1 Auf dem **Schwabenweg** sind die Wege für Fuß- und Radverkehr nicht ausreichend bemessen, sodass Konflikte zwischen den Verkehrsarten entstehen. Der Abschnitt zw. Ingolstädter Weg/Augsburger Weg und Dr.-Rörig-Damm (i.T. außerhalb Kartenausschnitt) erscheint in der Drei-Jahres-Karte 2020-22 als Unfallhäufungsstelle. Ebenfalls wird die Barrierefreiheit in den meisten Abschnitten durch fehlende taktile Elemente und Sitzgelegenheiten nicht sichergestellt. Der Abschnitt zwischen An der Talle und Holsteiner Weg/Hohenloher Weg ist nicht begrünt.

Maßnahme: Handlungsbedarf entsteht vor allem durch das Unfallgebild, sodass zur Sicherung der Verkehrssicherheit kurzfristig Tempo 30 umgesetzt werden sollte! Eine Verbesserung der fuß- und radverkehrlichen Situation erscheint nur durch eine flächenhaften Ansatz mit Anpassung des Straßenquerschnitts möglich. Bei zukünftigen Maßnahmen sollten die fuß- und radverkehrliche, sowie Umweltbelange beachtet werden. Flächen könnten durch den Wegfall/der Verlagerung des ruhenden Kfz-Verkehrs für den Fuß- und Radverkehr gewonnen werden.

2 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN (außer Schwabenweg) erscheint grundsätzlich ausreichend zu sein. Langfristig sollten auf den gemeinsamen Geh- und Radwegen Regelmaße sichergestellt werden.

Maßnahme: Bei Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur Wege in Regelbreite ausbauen.

3 Das Ortsteilzentrum spielt eine wichtige Rolle für den Bedarf von alltäglichen Dingen. Um eine fuß- und radverkehrliche Erreichbarkeit auch in den Abendstunden sicherzustellen, spielt die Beachtung der Belange der sozialen Sicherheit eine wichtige Rolle. Sitzgelegenheiten unterstützen die Barrierefreiheit insbesondere für ältere Zufußgehende.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen. Überprüfung der Beleuchtung. Aufenthaltsflächen zur ergänzenden Bespielung schaffen und Sitzgelegenheiten ergänzen. Die Qualitätssicherung versteht sich als laufende Aufgabe

4 Der Bereich stellt für das Quartier eine wichtige nahräumliche Erholungsfläche dar. Die Sport- und Jugendfreizeiträume müssen wegen der jungen Nutzengruppe entsprechendes Augenmerk hinsichtlich Verkehrs- und sozialer Sicherheit erhalten.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen. Überprüfung der Beleuchtung. Aufenthaltsflächen zur ergänzenden Bespielung schaffen und Sitzgelegenheiten ergänzen.

5 An den **Knotenpunkten Schwabenweg/Holsteiner Weg/Hohenloher Weg** und **Schwabenweg/Schleswiger Weg/Augsburger Weg** ist die Querbarkeit im Fuß- und Radverkehr eingeschränkt. Die nächstgelegenen gesicherten Querungshilfen erscheinen nur umwegig erreichbar. Eine Verbesserung der Querbarkeit fördert auch die Erreichbarkeit der Bus-Haltestellen (z.B. H An der Talle).

Maßnahme: Überprüfung der Querungssituation auf dem Schwabenweg und Ergänzung bzw. Umverteilung der Querungshilfen.

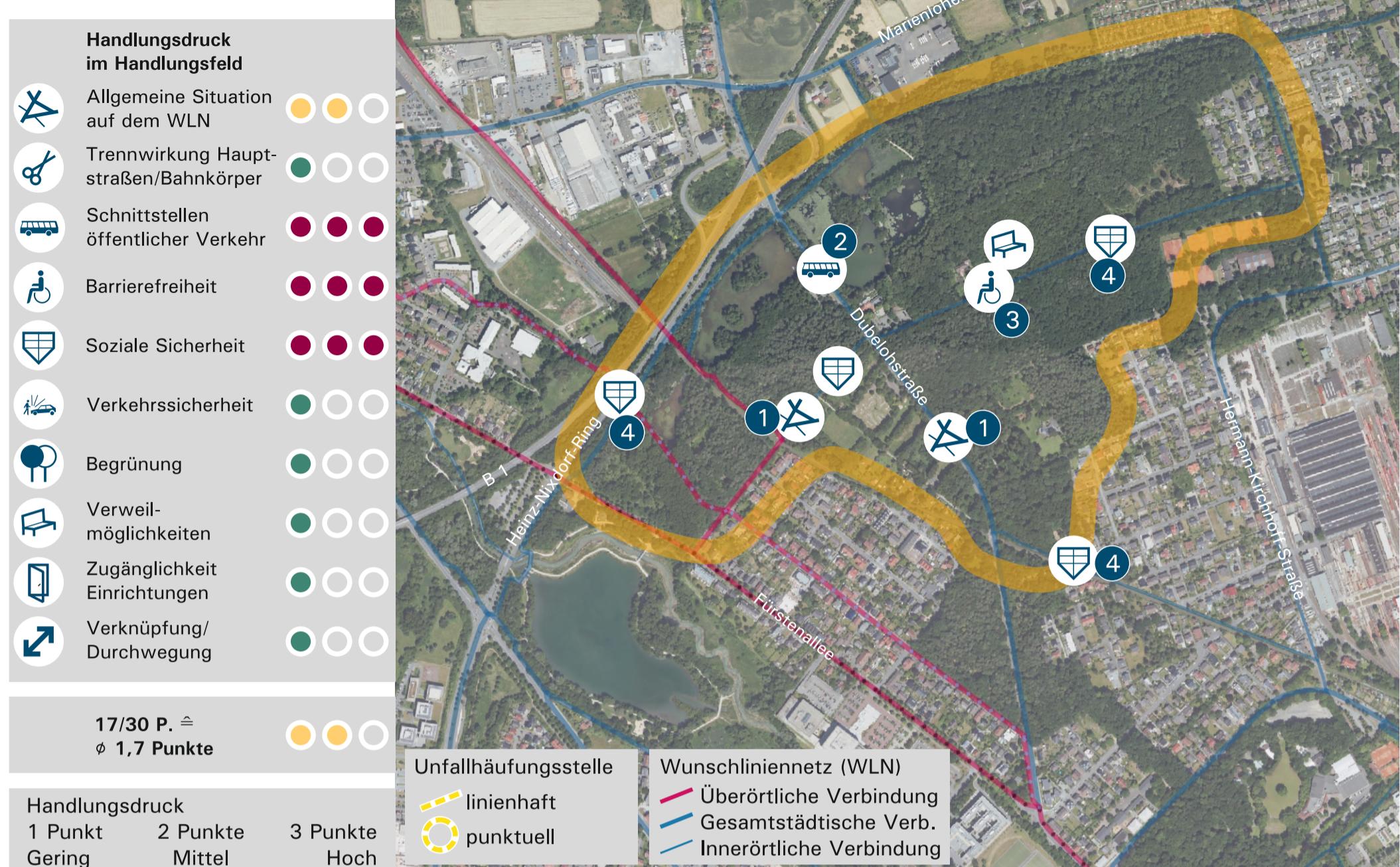
6 An den vorhandenen signalisierten **Querungshilfen** auf Höhe des **Dubelohgrabens**, der **Haltestelle Schwabenweg** und am **KP An der Talle/Schwabenweg** sind keine taktilen Leitelemente vorhanden.

Maßnahme: Sicherung der Barrierefreiheit.

7 Neben der Barrierefreiheit am **KP An der Talle/Schwabenweg** erscheint die allgemeine Situation für Fuß- und Radverkehr ausbaufähig. Die bestehenden Übergangsbereiche für Radfahrende zwischen der Fahrbahnführung auf dem Schwabenweg und den gemeinsamen Geh- und Radwegen auf der Straße An der Talle sind nicht eindeutig markiert, bzw. entsprechen nicht gängigen Empfehlungen (z.B. ERA) und erscheinen konfliktträchtig.

Maßnahme: Einrichtung von Radfurten, Beachtung der ERA.

20 Fischteiche



1 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN erscheint grundsätzlich ausreichend zu sein. Auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sollten langfristig regelkonforme Geh- und Radwege hergestellt werden und Verkehrsarten voneinander trennen.

Maßnahme: Bei Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur Fuß- und Radverkehr voneinander trennen.

2 Eine Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist insbesondere in den zentralen Bereichen der Fischteiche (z.B. Dubelohstraße) nicht gewährleistet.

Maßnahme: Lage der Haltestellen überprüfen, ggf. Haltestellen verlegen und ergänzen, Angebot verdichten.

3 Die Wegeinfrastruktur an den Fischteichen ist überwiegend mit einer wassergebundenen Decke hergestellt worden, die witterungsbedingt nicht durchgehend die Barrierefreiheit sicherstellen kann. Sitzgelegenheiten sind vorhanden und fördern insbesondere für ältere Menschen die Zugänglichkeit.

Maßnahme: Laufend Wegequalität überprüfen und sicherstellen. Überprüfen, inwieweit Pflaster- oder Asphaltdecke auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sinnvoll sind. Qualität und Vorhandensein von Sitzgelegenheiten überprüfen und ggf. ergänzen. Maßnahmen können dem WLN entnommen werden.

4 Die soziale Sicherheit spielt an den Fischteichen eine wichtige Rolle, da der Bereich nicht bebaut ist, an den meisten Wegen kein Kfz-Durchgangsverkehr vorherrscht etc. Die wahrgenommenen Sicherheit kann durch verschiedene Einzelmaßnahmen gefördert werden.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen, Überprüfung der Beleuchtung (bspw. durch intelligente, nutzungsabhängige Steuerung), Sicherstellung Einsehbarkeit von Gehwegen die an Straßenräumen geführt werden (z.B. Dubelohstraße).

21 Springbach



1 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN erscheint grundsätzlich ausreichend zu sein. Auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sollten langfristig regelkonforme Geh- und Radwege hergestellt werden und Verkehrsarten voneinander getrennt werden.

Maßnahme: Bei Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur Fuß- und Radverkehr voneinander trennen.

4 Die Verkehrssicherheit ist auf den Springbach-Freiflächen unkritisch. Auffällig sind jedoch die jeweils angrenzenden Straßen Driburger Straße, Benhauser Straße, Detmolder Straße und Steubenstraße.

Maßnahme: Sicherung der Verkehrssicherheit bspw. durch Tempo 30, Einrichtung von Sicherheitsabständen und getrennter Signalisierung an Knotenpunkt. Maßnahmen sind im Einzelnen abzustimmen und zu überprüfen.

2 Die Wegeinfrastruktur am Springbach ist überwiegend mit einer wassergebundenen Decke hergestellt worden, die witterungsbedingt nicht durchgehend die Barrierefreiheit sicherstellen kann. Sitzgelegenheiten sind vorhanden und fördern insbesondere für ältere Menschen die Zugänglichkeit.

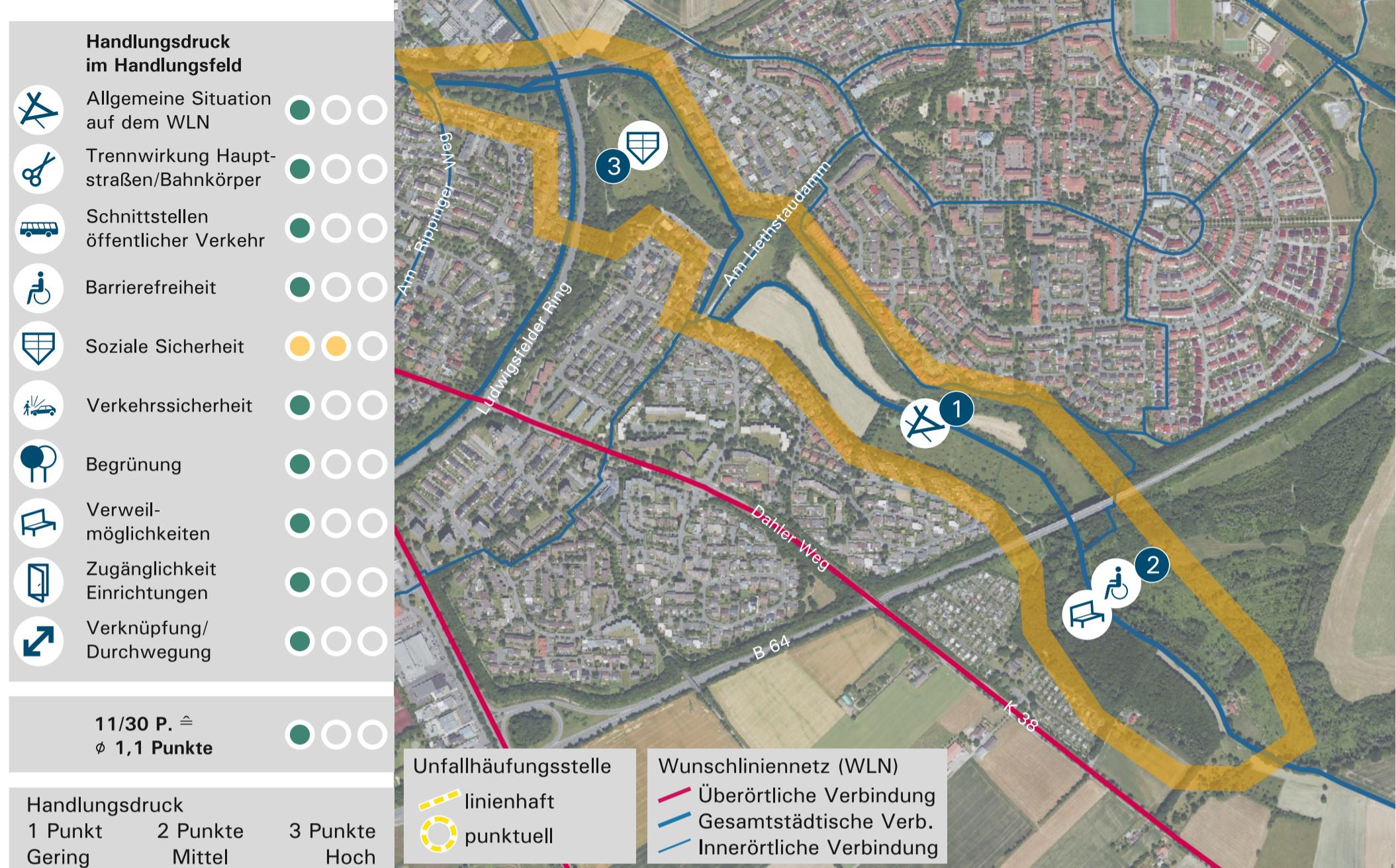
Maßnahme: Laufend Wegequalität und Ausstattung überprüfen und sicherstellen. Überprüfen, inwieweit Pflaster- oder Asphaltdecke auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sinnvoll sind.

5 An der Benhauser Straße befindet sich zw. den Wegen Wilhelm-Jacobsen-Weg und Am Springbach eine signalisierte Querungshilfe.

Maßnahme: Im Zuge des WLN könnte die Anforderung bspw. durch im Boden eingelegte Schleifen ausgelöst werden, um Wartezeiten insb. Radfahrender auf niedrigem Niveau zu halten.

3 Die soziale Sicherheit spielt am Springbach eine wichtige Rolle, da der Bereich nicht bebaut ist und Kfz-Durchgangsverkehr nur an den durchschneidenden Achsen vorherrscht. Die wahrgenommenen Sicherheit kann durch verschiedene Einzelmaßnahmen gefördert werden. Die Sport- und Jugendfreizeiträume müssen hinsichtlich Verkehrs- und sozialer Sicherheit beachtet werden, die insbesondere wegen der jungen Nutzendengruppe besondere Bedeutung hat.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen, Überprüfung der Beleuchtung (bspw. durch intelligente, nutzungsabhängige Steuerung).



1 Die Situation von Fuß- und Radverkehr auf dem WLN erscheint grundsätzlich ausreichend zu sein. Auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sollten langfristig regelkonforme Geh- und Radwege hergestellt werden und Verkehrsarten voneinander trennen.

Maßnahme: Bei Maßnahmen an der Wegeinfrastruktur Fuß- und Radverkehr voneinander trennen.

2 Die Wegeinfrastruktur am Springbach ist überwiegend mit einer wassergebundenen Decke hergestellt worden, die witterungsbedingt nicht durchgehend die Barrierefreiheit sicherstellen kann. Sitzgelegenheiten sind vorhanden und fördern insbesondere für ältere Menschen die Zugänglichkeit.

Maßnahme: Laufend Wegequalität und Ausstattung überprüfen und sicherstellen. Überprüfen, inwieweit Pflaster- oder Asphaltdecke auf den überörtlichen und gesamtstädtischen Verbindungen sinnvoll sind.

3 Die soziale Sicherheit spielt am Krummen Grund eine wichtige Rolle, da der Bereich nicht bebaut ist, an den meisten Wegen kein Kfz-Durchgangsverkehr vorherrscht etc. Die wahrgenommenen Sicherheit kann durch verschiedene Einzelmaßnahmen gefördert werden.

Maßnahme: Ergänzung von Notrufsäulen, Überprüfung der Beleuchtung (bspw. durch intelligente, nutzungsabhängige Steuerung).