



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Universitätsbibliothek Paderborn

Paderborn als Universitätsstadt

Paderborn

Paderborn, 1964

IV. Die Verkehrslage

urn:nbn:de:hbz:466:1-8057

IV. Die Verkehrslage

Die Entwicklung zum bedeutenden Zentralort verdankt Paderborn entscheidend seiner ausgezeichneten Verkehrslage.

Wie aus der als Anlage 2) beigelegten Karte zu ersehen ist, liegt Paderborn im Schnittpunkt von vier Bundesstraßen und mehreren Landstraßen. Die Bundesstraße 1, der alte Hellweg, verbindet das Rheinland und das Ruhrgebiet über Paderborn mit Hannover und Berlin. Der norddeutsche Raum wird durch die Bundesstraße 68 über Osnabrück, Bielefeld, Paderborn, Kassel mit dem süddeutschen Raum verbunden. Die Bundesstraße 64 stellt, von Münster kommend, die Verbindung zu Mitteleuropa her. Das Sauerland wird durch die über Brilon bis Winterberg durchgeführte Bundesstraße 480 erschlossen. Sie wird zugleich Zubringer für die in 15 km Entfernung an Paderborn vorbeiführende neue Autobahn Ruhrgebiet-Kassel sein, die Kassel mit den bestehenden Autobahnen Unna-Köln und der Südtangente Kamen-Köln verbindet.

Das gute Straßennetz ermöglicht es, in bis zu 60 Pkw-Minuten relativ weit entfernte Orte des potentiellen Einzugsbereiches einer in Paderborn beheimateten Universität zu erreichen (vgl. Anl. 3).

Auf Grund seiner zentralen Stellung und der guten Straßenverhältnisse ist Paderborn auch der Ausgangspunkt zahlreicher Nahverkehrsmittel. Es werden hier insgesamt 25 Linien betrieben. Täglich kommen aus den umliegenden Städten und Landgemeinden über 200 Omnibusse in der Stadt an (vgl. Anl. 4). Die Entfernung der benachbarten Orte in Omnibus-Minuten ist aus der Anlage 5 zu ersehen.

Der wichtigste Schienenweg ist die Strecke Soest-Paderborn-Altenbeken, die Paderborn mit dem Rhein-Ruhr-Gebiet, mit Kassel, Braunschweig, Hannover und Hamburg verbindet. Weitere Strecken führen nach Bielefeld (mit Abzweig nach Gütersloh) und nach Büren sowie Brilon.

Die Möglichkeiten, Paderborn mit der Bahn zu erreichen, sind sehr günstig; werktags kommen in Paderborn 67 Züge an (vgl. Anl. 6). Schon heute lassen sich mit der Bundesbahn entferntere Städte wie Bochum, Münster, Minden, Kassel in einer Fahrzeit von rd. 90 Minuten erreichen (vgl. Anl. 7). Nach Durchführung der vorgesehenen Elektrifizierung der wichtigsten Strecken, die bis zum Beginn der Tätigkeit der neuen Universität mit Sicherheit erfolgt sein wird, kann mit einer durchschnittlichen Verringerung der Fahrzeiten um 20 v. H. gerechnet werden.

Bleibt zu erwähnen, daß Stadt und Kreis Paderborn die Errichtung eines Zubringer-Nahverkehrsflugplatzes für ständige Zwecke planen, um den Paderborner Raum an die großen Flugplätze des Bundesgebietes anzuschließen. Die Errichtung eines solchen Platzes in Paderborn entspricht den Plänen der Landesregierung. Das dafür notwendige Gelände steht zur Verfügung.

Die gute Verkehrslage Paderborns ist ein weiterer wichtiger Faktor, der für die Errichtung der ostwestfälischen Universität in dieser Stadt spricht. Zahlreiche

Fahrstudenten könnten die Universität besuchen, denn die Bevölkerungszahl des Gebietes, aus dem man in weniger als einer Stunde Paderborn erreichen kann, liegt über der Millionengrenze.

V. Städtebauliche Aspekte

Dem Wiederaufbau Paderborns nach den Zerstörungen im zweiten Weltkrieg wurde eine großzügige und weitschauende Konzeption zugrundegelegt. Bestimmend war dabei das Bemühen, die wesentlichen kunstgeschichtlich wertvollen Bauwerke des alten Paderborn in ihrer ursprünglichen Form im Zentrum der Stadt wiederherzustellen, zugleich aber eine städtebauliche Strukturierung zu erreichen, die den Anforderungen des modernen urbaren Lebens in seinen verschiedenen Bereichen voll entspricht. Jeder Besucher Paderborns kann sich sehr schnell davon überzeugen, daß die angestrebte Synthese gelungen ist (vgl. Anl. 8).

Städtebaulich war die erfolgreiche Aussiedlung von Betrieben aus dem Stadtkern in neue, peripher gelegene Industrie- und Gewerbegebiete von besonderer Bedeutung. Die Innenstadt und die angrenzenden reinen Wohnbezirke konnten dadurch aufgelockert und verkehrsmäßig entlastet werden. Akustische Störungen und Geruchsbelästigungen durch Gewerbebetriebe wurden ausgeschaltet. Die ausgesiedelten Betriebe und die zahlreichen neuen Betriebe, die sich in den Industrie- und Gewerbegebieten Paderborns etabliert haben, sind architektonisch gut in das Stadtbild und die Landschaft eingepaßt worden.

Paderborn zeigt in weiten Teilen den Charakter einer Gartenstadt. Das ist bedingt durch die dominierenden Wohnformen, aber auch durch die großzügigen Grünanlagen, die bis ins Zentrum der Stadt hineinreichen. Zu Füßen des Domes wurde beim Wiederaufbau rund um die 200 Paderquellen eine außerordentlich reizvolle Grünanlage geschaffen. Den Stadtkern umschließt entlang des Stadtwalls die Promenade mit ihren Grünflächen. Auflockernd wirken auch die insbesondere in den letzten Jahren durch die Stadt errichteten Spiel- und Sportanlagen wie z. B. das Inselbad-Stadion, die Paderkampfbahn, vier weitere Sportplätze, die Rollschuhbahn, das moderne, flächenmäßig großzügig angelegte Freibad, Hallenbad – eine Klein-Schwimmhalle ist in Bau –, Kinderspiel- und Tummelplätze. Von großem Wert sind schließlich die zum Stadtgebiet gehörenden 200 ha Forsten und Holzungen, vor allem die Erholungsgebiete am Schützenplatz, an den Fischeichen und Haxtergrund. Überdies ist das Stadtgebiet eingebettet in eine Landschaft, welche durch den Teutoburger Wald, das Eggegebirge, das Sintfeld und die Senne in ihrem Wechsel von Wald, Feldern, Wiesen, Bergen und Heide geprägt ist und vielfältige, gut erreichbare Erholungsmöglichkeiten bietet.

Die verschiedenen Funktionsbereiche der Stadt, City, Industrie- und Gewerbegebiete, die aufgelockerten modernen Wohngebiete, Erholungsgebiete usw. sind