



Kreis Lippe

Masterplan Mobilität für den Kreis Lippe

Band 4: Handlungsstrategie

Juni 25

Impressum

Auftraggeber:



Kreis Lippe

Felix-Fechenbach-Straße 5
32756 Detmold
www.kreis-lippe.de

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc., Dr.-Ing. Timo Barwisch, Miriam Eigert M. Sc.,
B. Sc. Jan-Niklas Krause

Stand: 30.06.2025

Hinweis

Das hier vorliegende Dokument des Maßnahmenkonzeptes ist eins von insgesamt 6 Dokumenten aus dem Gesamtdokument des Masterplan Mobilität. Bestandteile sind:

- Band 1 – Analyse
- Band 2 – Maßnahmenkonzept (Leitbild, Prognose und Szenarien und Handlungsfelder mit Maßnahmenübersicht)
- Band 3 – Maßnahmensteckbriefe
- Band 4 – Handlungsstrategie (Umsetzungskonzept, Modellprojekte und Evaluationskonzept)
- Anhang (Übersicht der untersuchten Konzepte und Planungen, Dokumentationen der Beteiligung, Personas)
- Ergebnisbroschüre

Inhaltsverzeichnis

Hinweis	2
Einleitung – Band 4.....	5
1 Umsetzungskonzept.....	6
1.1 Prioritär anzugehende Maßnahmen	7
1.2 Modellprojekte	9
1.2.1 <i>Integrierte Entwicklung Wirtschaftsverkehre Gewerbe- & EnergiePark Horn.....</i>	<i>10</i>
1.2.2 <i>Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr.....</i>	<i>23</i>
1.2.3 <i>Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe</i>	<i>28</i>
1.2.4 <i>Lkw-Navigation plus</i>	<i>35</i>
1.2.5 <i>Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum/Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont</i>	<i>41</i>
1.2.6 <i>Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11</i>	<i>49</i>
2 Evaluationskonzept.....	58
2.1 Aufstellung eines Indikatorensystems	58
2.2 Übergreifende Indikatoren	59
2.2.1 <i>Handlungsfeld Radverkehr für alle</i>	<i>60</i>
2.2.2 <i>Handlungsfeld Den Umstieg schaffen</i>	<i>61</i>
2.2.3 <i>Handlungsfeld Klimafreundlich mobil in Lippe.....</i>	<i>62</i>
2.2.4 <i>Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung</i>	<i>62</i>
2.2.5 <i>Handlungsfeld Angebotsqualität des ÖPNV</i>	<i>63</i>
2.2.6 <i>Handlungsfeld Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen</i>	<i>64</i>
2.2.7 <i>Handlungsfeld Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr.....</i>	<i>64</i>
2.2.8 <i>Handlungsfeld Management des motorisierten Verkehrs.....</i>	<i>65</i>
2.3 Berichterstattung.....	65
Abbildungsverzeichnis	67
Tabellenverzeichnis	68

Einleitung – Band 4

Um einen konkreten Umsetzungsweg für den Kreis zu schaffen, wurden die im vorherigen Band dargestellten 35 Maßnahmen in ihren jeweiligen Handlungsfeldern in einem Ranking priorisiert und nach Zuständigkeiten sortiert (siehe Kapitel 1). Aus den einzelnen Maßnahmen wird im Umsetzungskonzept ein konkreter übergeordneter Handlungsrahmen, der Verwaltung und Politik als roter Faden dient. Das Handlungskonzept inklusive aller einzelnen Maßnahmensteckbriefe wird im nun vorliegenden Umsetzungskonzept kompakt dargestellt, in eine zeitliche Umsetzungsfolge gebracht und priorisiert. Das Umsetzungskonzept beinhaltet somit eine Konkretisierung und den Übergang in die Umsetzungsphase. Weiterhin sind sechs Modellprojekte für eine frühzeitige Maßnahmenumsetzung abgeleitet worden.

Um die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen zu gewährleisten, sollten Prozesse zur kontinuierlichen Evaluation der messbaren Ziele und der Umsetzung der Maßnahmen etabliert werden. Diese Evaluationsprozesse ermöglichen es, den Fortschritt regelmäßig zu überprüfen und gegebenenfalls Anpassungen vorzunehmen, um die gesetzten Ziele (siehe Band 2) zu erreichen.

1 Umsetzungskonzept

Das Umsetzungskonzept wurde entwickelt, um die Maßnahmen in den beschriebenen Handlungsfeldern in den nächsten 10 bis 15 Jahren umzusetzen. Es bildet die Grundlage für das Verwaltungshandeln in Bezug auf Mobilitätsfragen und bietet eine Orientierung für politische Entscheidungen. Das Konzept enthält eine Übersicht der geplanten Maßnahmen und bietet zusätzliche Informationen, um die koordinierte und schrittweise Umsetzung unter Beachtung der politischen Vorgaben zu unterstützen.

Das Umsetzungskonzept stellt den operativen Rahmen zur Realisierung der Maßnahmen dar. Grundsätzlich wirken alle Maßnahmen des Masterplan Mobilität positiv auf die Mobilitätsentwicklung und verfolgen die festgelegten Ziele. Dennoch wird es notwendig sein, sich in der Umsetzung auf einzelne Ziele zu fokussieren. Das Umsetzungskonzept soll die Umsetzung der Inhalte des Masterplan Mobilität handhabbarer gestalten, insbesondere, da begrenzte (finanzielle bzw. personelle) Kapazitäten bestehen.

Das Umsetzungskonzept umfasst zwei Bausteine. Zum einen Maßnahmen mit direkten Handlungsmöglichkeiten und Federführung durch den Kreis Lippe, zum anderen Einzelmaßnahmen, die als Modellprojekte vertiefend ausgearbeitet werden sollen.

Abbildung 1: Maßnahmen- und Umsetzungskonzept

Maßnahmenkonzept

Funktion: Festlegung der Maßnahmen in einer strategisch strukturierten Übersicht

- 35 Maßnahmen von hoher Bedeutung für die Erreichung der mit dem Masterplan definiert Zielen

Umsetzungskonzept

Funktion: operativer Rahmen zur Realisierung von ausgewählten Maßnahmen. Konkretisierung der Maßnahmen und Handlungsansätze

- 21 Maßnahmen mit direkten Handlungsmöglichkeiten des Kreis Lippe
- 6 Modellprojekte

1.1 Prioritär anzugehende Maßnahmen

Um einen konkreten Umsetzungsweg für den Kreis Lippe zu skizzieren, werden die im vorherigen Band dargestellten 35 Maßnahmen in ihren jeweiligen Handlungsfeldern in einem Ranking priorisiert und in eine zeitliche Umsetzungsfolge gebracht. Maßgeblicher Filter sind die direkten Handlungsmöglichkeiten des Kreises Lippe. Nur bei Maßnahmen, bei denen für den Kreis Lippe eine direkte Handlungsmöglichkeit oder aus dem Prozess des Masterplans ein Konsens zum gemeinsamen Handeln besteht, kann der Kreis Lippe den Einstieg in die Umsetzung direkt vorantreiben. Insgesamt sind 21 Maßnahmen mit direkten Handlungsmöglichkeiten und Federführung durch den Kreis Lippe ermittelt worden (siehe Band 2). Aus den einzelnen Maßnahmen wird im Umsetzungskonzept ein konkreter übergeordneter Handlungsrahmen für Verwaltung und Politik für die kommende Jahre.

Das Umsetzungskonzept ersetzt dabei nicht die übergreifend formulierten Zielsetzungen des Masterplans, vielmehr hat der Prozess eine hohe Notwendigkeit zur zuständigkeitsübergreifenden Zusammenarbeit aufgezeigt. Zugleich kann der Kreis Lippe nur über Maßnahmen in seiner direkten Zuständigkeit entscheiden und bei Maßnahmen darüber hinaus unterstützend wirken. Das zeigt sich z. B. bei den Wirtschaftsverkehren. Während die Beschäftigtenmobilität in den Maßnahmen der anderen Handlungsfelder berücksichtigt ist, kann der Kreis Lippe bei den Güterverkehren lediglich unterstützend wirken, die Handlungsmöglichkeiten obliegen ansonsten den Unternehmen.

Tabelle 1: Maßnahmen mit direkten Handlungsmöglichkeiten durch den Kreis Lippe

Maßnahme	Beginn der Umsetzung	Umsetzungshorizont	Priorisierung
1.1 Regionsweiter Ausbau von Radvorrangrouten	Laufend	Bis 2035	★★
1.2 Ausbau von Radwegen an Landes- und Kreisstraßen	Laufend	Bis 2035	★★★
1.3 Gemeinsame Steuerung der Bau- und Umgestaltungsvorhaben im Straßenraum	Sofort	Daueraufgabe	★★★
2.3 Schnittstellen schaffen – Regionalstrategischer Ansatz P+R und B+R	Laufend	Bis 2035	★★
2.5 Frühzeitige Bewusstseinsbildung	Sofort	Daueraufgabe	★★
3.1 Postfossile Fahrzeugflotten im Kreis Lippe	Laufend	Bis 2030	★★
4.1 Mobilitätsmarke und Kommunikationskonzept „Lippe-mobil Menschen verbinden. Ziele erreichen“	Laufend	Bis 2030	★★

Maßnahme	Beginn der Umsetzung	Umsetzungs-horizont	Priorisierung
4.3 Kreisweites Mobilitätsmanagement	Sofort	Daueraufgabe	★★★
4.4 Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insb. im Schulverkehr	Sofort	Sofort	★★★
5.3 Optimierte Verknüpfung von ÖPNV- und SPNV-Angeboten	Laufend	Daueraufgabe	★★★
5.4 Stärkung der bestehenden Stadt-Umland-Achsen im ÖPNV	Laufend	Bis 2030	★★★
5.5 Verbesserung des Nord-Süd-Angebotes und Einführung ausgewählter Schnellbuslinien	Sofort	Bis 2030	★★★
5.6 Vorantreiben Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Lippe	Sofort	Bis 2030	★★★
5.7 Berücksichtigung und Integration touristischer Nachfrage in Bestandsangebote des Umweltverbundes	Sofort	Bis 2030	★
5.8 Förderung von Pilotbetrieben und Versuchsfeldern	Laufend	2030 und darüber hinaus	★
5.9 Entwicklung neuer Finanzierungsquellen für den ÖPNV	Sofort	Bis 2030	★★★
5.10 Datenoptimierter Schulverkehr	Laufend	Bis 2030	★
6.1 Digitales multimodales Mobilitätsmanagement	Sofort	Basisinfrastruktur bis 2030 Vollständige Integration bis 2035	★★
6.2 Umweltsensitive Verkehrsflusssteuerung	Sofort	Bis 2035	★
6.3 Digitaler Zwilling	Laufend	Daueraufgabe	★★
8.2 Programmatischer Vorschlag für ein Geschwindigkeitskonzept	Sofort	Bis 2030	★★

1.2 Modellprojekte

Nachfolgend werden die sechs Modellprojekte beschrieben, die bereits zeitnah in die Umsetzung gebracht werden können. Die Modellprojekte wurde im Laufe des Bearbeitungsprozesses gemeinsam mit den beteiligten Fachakturen abgeleitet.

Tabelle 2: Übersicht Modellprojekte

Modellprojekt	Maßnahme
Integrierte Entwicklung Wirtschaftsverkehre Gewerbe- & EnergiePark Horn	Vertiefung Maßnahme 4.2 Integrierte Gewerbe-/Siedlungsentwicklung berücksichtigt Mobilität
Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr	Vertiefung Maßnahme 4.4 Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre
Modellprojekt der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen künftige Mobilität im Kreis Lippe	Querschnittsthema aller Maßnahmen
Lkw-Navigation plus	Vertiefung Maßnahme 7.4 Lückenschlüsse beim Lkw-Führungskonzept
Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum/Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont	Vertiefung Maßnahme 5.5 Verbesserung des Nord-Süd-Angebotes u. Einführung ausgewählter Schnellbuslinien
Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11	HF 1 – Radverkehr für alle

Die Struktur zur Beschreibung der Modellprojekte ähnelt denen der Maßnahmensteckbriefe mit einem ausführlichen Fokus auf die Detailplanung.

1.2.1 Integrierte Entwicklung Wirtschaftsverkehre Gewerbe- & EnergiePark Horn

	Integrierte Entwicklung Wirtschaftsverkehre Gewerbe- & EnergiePark Horn
<p>Ziel der Maßnahme</p> <p>Durch die Entwicklung eines nachhaltigen Gewerbegebietes wird eine möglichst behutsame Verbindung vom Industriestandort Horn zum Kurort Bad Meinberg geschaffen. Angestrebt wird eine Balance zwischen Ökonomie, Ökologie und sozialverantwortlichem Handeln als Rahmen für nachhaltige und funktionsgerechte Personen-, Waren- und Güterverkehre.</p>	
<p>Beschreibung des Modellprojekts</p> <p>Die gemeinsame Entwicklung eines modernen, nachhaltigen Gewerbegebietes in der Stadt Horn-Bad Meinberg erfolgt durch Kommune und Unternehmen. Grundlage ist der, sich in Aufstellung befindliche, Bebauungsplan „H30 Industriestraße“, mittlerweile betitelt mit „H2 Energiepark“ (Industriebranche – ehemals Hornitex zwischen Bahnhofstraße und Wilberger Straße mit 44 ha Größe). Das Gewerbegebiet soll in einem kooperativen Neuaufstellungsprozess entwickelt werden. Dabei unterstützt der Kreis Lippe die integrierte Entwicklung. Es dient als Kooperationsmodell des Kreises Lippe mit der Kommune Horn-Bad Meinberg.</p>	
<p>Hintergrund Nachhaltige Mobilität in Gewerbegebieten</p> <p>Ein modernes nachhaltiges Gewerbegebiet umfasst neben der ökonomischen Flächennutzung auch die ökologische und klimatische Vereinbarkeit und damit eine nachhaltige Energiewirtschaft und Mobilität. In allen Bereichen können Stadtverwaltung und Kreis die Unternehmen unterstützen und das Gewerbegebiet gemeinsam mit diesen entwickeln.</p> <p>Die Entwicklung des Standortes wird mehr Arbeitsplätze und somit zusätzlichen Verkehr erzeugen. Für eine nachhaltige Mobilität gilt es Angebote für alle Verkehrsarten und Wegzwecke zu schaffen. Wegzwecke sind Arbeits-, Güterverkehre und – durch die vorgesehene urbane Durchmischung im Gebiet – auch Freizeitverkehre. Zu berücksichtigende Personen-Mobilitätsarten sind MIV, SV, ÖPNV und Rad- und Fußverkehr sowie weitere Verkehrsmittel der Feinmobilität, wie beispielsweise (E-)Tretroller. Gerade in einem Gewerbegebiet spielen jedoch auch die Güterverkehre eine besondere Rolle, darunter kleine bis schwere Lkws, E-Lkws, Kleinlaster und Lastenräder und der Schienenverkehr.</p> <p>Ein durchdachtes Mobilitätskonzept soll die unterschiedlichen Verkehrsarten verträglich miteinander vereinen. Für die Gestaltung des Gebiets wurden bereits einige Mobilitätsaspekte in der „Gestaltungs- und Nachhaltigkeitsstrategie – Informell ergänzend zum Festsetzungsrahmen“ behandelt. Diese Strategie sollte weiterverfolgt werden.</p>	



Integrierte Entwicklung Wirtschaftsverkehre Gewerbe- & EnergiePark Horn

Unternehmensansiedlung als Impuls für ein verändertes Mobilitätsverhalten

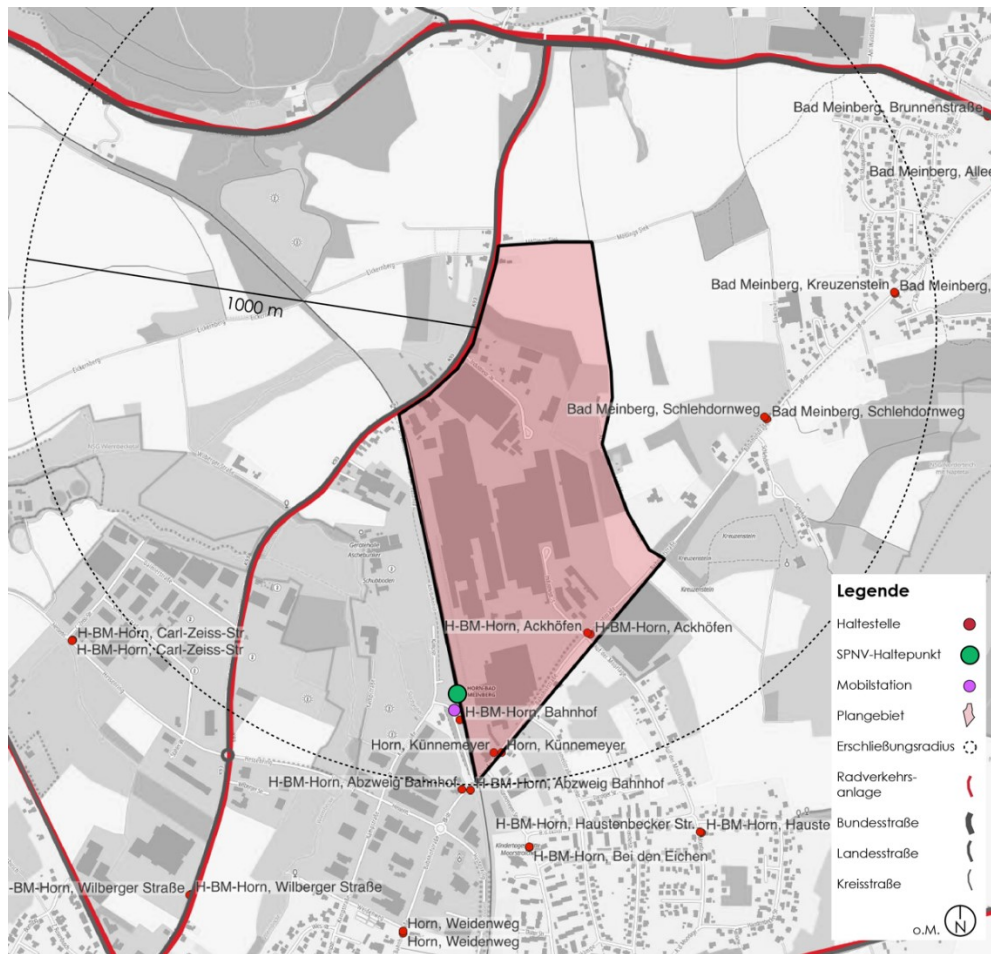
Schlüsselereignisse, wie der Umzug eines Unternehmens oder die Gründung in einem neuen Gewerbegebiet, können das Mobilitätsverhalten verändern. Durch relevante Schlüsselereignisse ändern sich oft Anforderungen, Bedingungen und Bedürfnisse und damit einhergehend wandelt sich häufig auch das Mobilitätsverhalten.

Diese Ereignisse betreffen meist Haushalts- und Familienbiografien, Bildungs- und Erwerbsbiografien oder die Wohnbiografien.

Der Wechsel des Arbeitsstandorts kann dafür genutzt werden, das Mobilitätsverhalten zu beeinflussen. Eine Mobilitätsinfrastruktur, die nachhaltigere Arbeitswege sowie Personenverkehrs- und Güterverkehre ermöglicht, wird bei einer Neuansiedlung oder dem Umzug eines Unternehmens von den Mitarbeitenden genutzt werden. Diese sollten durch ein (betriebliches) Mobilitätsmanagement über die verfügbaren Angebote und Nutzungsmöglichkeiten aufgeklärt werden (siehe Band 3 - Maßnahme 4.3 Kreisweites Mobilitätsmanagement).

Ausgangslage/Analyse der vorhandenen Verkehrssituation

Abbildung 2: Verortung des Plangebiets Gewerbe- & EnergiePark



MIV und Schwerlastverkehr (SV)

Das Areal ist nördlich über die Wilberger Straße und südlich über die Bahnhofstraße erschlossen. Es ist aus nordwestlicher Richtung über die BAB 2 und B239 oder aus südwestlicher Richtung über die BAB 33 und die B1 erreichbar. Die BAB 2 ist eine Ost-West-Verbindung, die in Oberhausen an die A10 anschließt. Die BAB 33 verbindet die Städte Osnabrück, Bielefeld und Paderborn.

Die Verkehrszählung der Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan H2 „EnergiePark“ ergab Spitzenstunden der beiden Erschließungsstraßen Willberger Str. und Bahnhofstraße von 7:00 – 8:00 Uhr und 16:00 – 17:00 Uhr bzw. 15:30 – 16:30 Uhr. Es liegen keine DTV-Werte vor.

Nahmobilität

Entlang der Willberger Str., die den nördlichen Teil des Gebiets erschließt, ist der Rad- und Fußverkehr auf einem abgetrennten Fuß- und Radweg geführt. Entlang der Bahnhofstraße am südlichen Rand des Gebiets ist lediglich ein

Gehsteig angelegt. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem motorisierten Verkehr auf der kommunalen Straße geführt.

ÖPNV und SPNV

Der Gewerbe- und EnergiePark Horn ist über folgende SPNV- und ÖPNV-Anbindungen am Bahnhof Horn-Bad Meinberg zu erreichen:

Linie	Betriebszeiten	Taktung
RB72 - Herford – Paderborn	Herford 5:50 – 22:53 Uhr Paderborn 6:06 – 0:09 Uhr	T60
RE82 - Bielefeld – Altenbeken	Bielefeld 6:27 – 20:53 Uhr 5:49 Uhr und 21:53 Uhr nur bis Lage (Lippe) Altenbeken 6:09 – 23:09 Uhr (Neue Taktung Eurobahn und DB Regio, teilweise im Schienenersatzverkehr)	T60
782 - Bad Meinberg – Moorlage – Horn – Holzhausen – Detmold	5:41 – 15:42 Uhr 16:42 – 19:42 Uhr	≈T30 T60
782 - Detmold – Holzhausen – Horn – Moorlage – Bad Meinberg	6:30 – 16:10 Uhr 17:10 – 20:10 Uhr	≈T30 T60
357 Kempen – Veldrom – Horn	Schul- und Rufbus	Kein Takt

Weitere Haltestellen im Erschließungsradius sind Horn, Künnemeyer und Horn, Ackhöfen im Süden des Gebiets. Die Linie 771 fährt dort zweimal am Tag, wochentags jeweils um 5:28 Uhr und um 19:18 Uhr, Sa. 5:28 Uhr und um 18:18 Uhr nach Blomberg Bahnhofstraße. In Gegenrichtung nach Steinheim Bahnhof um 7:59 Uhr und 18:02 Uhr, Sa. 6:59 Uhr und So. und Feiertag um 18:02 Uhr.

Die Linie 786 fährt dort wochentags um 6:49 Uhr und 6:52 Uhr Richtung Horn-Mittelstraße.

Die Haltestelle Industriestraße am nördlichen Ende des Gewerbegebiets, an der Wilberger Straße wird zur Zeit nicht bedient.

Durch das SPNV- und das Busangebot ist der Standort sehr gut an Detmold angebunden und innerhalb von 7 Min. mit der RB72 oder RE82 oder in 30 Min. mit dem Bus zu erreichen. Altenbeken liegt 20 Min. entfernt, Bielefeld Hbf. und Paderborn Hbf. sind jeweils 30 Min. entfernt und Herford 40 Min.

JobTicket

Die Preise übersteigen je nach Tarifgebiet die Kosten für das derzeitige Deutschlandticket (März 2025). Das Deutschlandticket Jobticket ist bei der Zuzahlung durch den Arbeitgeber zu mind. 25 % mit zusätzlichen 5 % Rabatt zu erhalten und kostet insgesamt 55,10 € (Arbeitgeber- + Arbeitnehmeranteil).

Mögliche Handlungsansätze**(Teil-)Öffentliche Mobilität**

- Um eine reibungslose Mobilität zu ermöglichen, sollten die ansässigen Unternehmen früh in den Planungsprozess eingebunden werden. Die Kooperationsvereinbarung aus September 2024 ist bereits ein Schritt in die Richtung eines stetigen Austauschs. Das kreisweite Mobilitätsmanagement könnte gemeinsam mit den Betrieben ein Mobilitätskonzept für das Gewerbegebiet erstellen. Das betriebliche Mobilitätsmanagement und das öffentliche Mobilitätsmanagement könnten gemeinsam den Modal Split des Areals evaluieren. Ein regelmäßiger Austausch zwischen Kommunen, in denen weitere Gewerbeentwicklungen im Kreis stattfinden, könnte konstituiert werden. Bei Projekten mit autonomen Fahrzeugen oder anderen Forschungsprojekten zur Mobilität innerhalb des Gewerbegebiets könnte eine Kooperation mit der Technischen Hochschule OWL vorstellbar sein.

Schiene

- Der Gewerbe- und EnergiePark Horn ist durch seine gute Erreichbarkeit durch den SPNV ein attraktiver Arbeitsstandort für Unternehmen und Bewohner des Kreises und darüber hinaus.
- Perspektivisch ist eine Verdichtung des Angebots aus Sicht der Beschäftigten wünschenswert.

Bus

- Der Busverkehr erschließt den Nahbereich Horn und Bad Meinberg und stellt eine weitere Anbindung an Detmold dar. Der T30 bietet eine gute Anbindung für Beschäftigte mit regulären Arbeitszeiten. Das Angebot ist unzureichend für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Schichtbetrieb, da im Zeitraum 20:00 bis 5:00 Uhr kein ausreichendes Angebot des ÖPNV vorhanden ist.
- Die Ausweitung des T30 über die gesamte Betriebszeit von 5:30 – 19:00 bzw. 20 Uhr macht den ÖPNV noch attraktiver. Der Umstieg zwischen SPNV und Bus ist aufeinander abgestimmt und sollte beibehalten werden.
- Innerhalb des Plangebiets sollten neue Haltestellen etabliert werden, um das Gebiet mit dem ÖPNV direkt zu erschließen. Ein Erschließungsradius

von 500 m wäre passend. Ein Pilotprojekt mit autonomen Fahrzeugen könnte perspektivisch mit in die Überlegungen einbezogen werden.

Radverkehr

- Das Radnetz OWL verbindet die Stadtteile Horn und Bad Meinberg mit Detmold, Blomberg und Schlangen. Die Radinfrastruktur entlang der Wilberger Straße und der B239 ist gut ausgebaut. Der Radverkehr aus Detmold ist damit gut an das Gebiet angeschlossen. Die Radinfrastruktur an der Bahnhofstraße, die den Gewerbe- und EnergiePark direkt mit Bad Meinberg verbindet, ist noch lückenhaft.
- Die Anbindung des Gebiets über die Bahnhofstraße ist sicherzustellen. Innerhalb des Gebiets sollte auf eine gefahrenlose Radverkehrsführung neben dem Schwerlastverkehr geachtet werden. Zudem sollten qualitätsvolle Radabstellanlagen am Bahnhof sowie im Gebiet selbst geschaffen werden. Einerseits könnten diese an Mobilstationen (siehe weiter unten im Text) untergebracht werden, andererseits sollten Betriebe ebenfalls für qualitative Abstellanlagen sorgen.

MIV

- Die MIV-Anbindung an das Gebiet ist über die Wilberger Straße (nördlich) und die Bahnhofstraße (südlich) gesichert. Innerhalb des Gebiets ist eine direkte Verkehrsführung zu Parkbauten sicherzustellen.

Schwerlastverkehr

- Die Straßenquerschnitte innerhalb des Gebiets müssten an die zu erwartenden Verkehrszuwächse (Breite von Lkws u. ä.) angepasst werden. Bei Erwartung von Begegnungsverkehr von SV und unter Berücksichtigung des Radverkehrs auf baulich getrennten Radwegen und Begrünung ist der Straßenquerschnitt mit 13 – 15 m zu dimensionieren.
- Standplätze für Lkws mit Sanitäreinrichtung und Ladesäulen für E-Lkws sollten berücksichtigt und eingerichtet werden.
- Die Stadt Horn-Bad Meinberg könnte Daten in das Navigationssystem SEVAS einpflegen, um somit künftige Verkehrsbelastungen durch den Betrieb auf dem Gewerbeareal und angrenzenden Wohngebieten zu berücksichtigen.

Ruhender Verkehr

- Um die Stellplatzfläche im Gebiet zu minimieren und versiegelte Fläche zu vermeiden, aber auch Flächen für mögliche Unternehmenserweiterungen vakant zu halten, sind für eine Bündelung der Parkflächen Parkbauten/Quartiersgaragen einzurichten. Die flächensparsame Bündelung des Parkens in zwei Parkbauten sollte sicher für den Fußverkehr gestaltet sein. Die fußläufige Erreichbarkeit sowie die Erreichbarkeit mit dem Rad für alle

Betriebe von den Parkbauten aus ist sicherzustellen. Die maximale Gehstrecke zwischen Parkplatz und Arbeitsplatz sollte möglichst 200 m nicht überschreiten.

- Die Möglichkeiten der betrieblichen Kooperation in der Herstellung und Unterhaltung von Parkbauten ist zu eruieren. Eine vorausgehende Bedarfsanalyse, bei denen die Beschäftigtenzahlen und die Sharingflotte berücksichtigt wird, sollte durchgeführt werden
- Rechtlich ist die Einschränkung von Stellplatzflächen durch den Bebauungsplan und die Stellplatzsatzung zu sichern (BauO NRW §48).

Bikesharing

- Bei Bedarf kann Bikesharing betrieblich organisiert und finanziell unterstützt werden.

Carsharing

- Überführung von Dienstwagenflotten in einen Carsharingpool für die vorwiegend kleinen und mittleren Unternehmen. Die Flotten sollten in den vorgesehenen Parkbauten stationiert werden
- Sollte kein Carsharingpool zustande kommen, ist die Stationierung von Carsharing-Fahrzeugen über Drittanbieter anzustreben.
- Es sind 2 Fahrzeuge je 100 Beschäftigte vorzusehen. Die Dienstreiseintensität der angesiedelten Firmen ist zu berücksichtigen.

Tretroller-Sharing

- Für den Energiepark sollten freefloating E-Tretroller am Bahnhof und im Gewerbegebiet vorgesehen werden.
- Es bestände ebenfalls die Möglichkeit Abstellzonen am Bahnhof, den Parkbauten und im Gewerbegebiet einzurichten.
- Die Beschäftigten könnten die Roller per App mieten. Die Abbuchung könnte über ein Mobilitätsbudget für die Beschäftigten verrechnet werden.

Mobilstation

- Die Stärkung der Konkurrenzfähigkeit der Mobilitätsangebote des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr steht im Vordergrund.
- Innerhalb des Gebiets sollten zwei Mobilstationen als multimodale Schnittstellen eingerichtet werden. Eine Mobilstation befindet sich bereits an der

Straße Am Bahnhof, auf Höhe des Bahnhofsgebäudes, eine zweite zentrale Mobilstation mit Paketstation könnte an der Bushaltestelle im Gebiet positioniert werden. Die Mobilstationen könnten, je nach Lage, folgende Elemente umfassen: Fahrradabstellanlagen, Abstellflächen für E-Tretroller, Carsharing, Informationen zu umweltgerechter Mobilität, Radserviceausrüstung und Paketabholstationen. Die Parkbauten sind ebenfalls mit weiteren Elementen von Mobilstationen auszugestalten.

(Betriebliches) Mobilitätsmanagement

- Ein betriebliches Mobilitätsmanagement sollte durch Verankerung einer Mobilitätsberatung im Unternehmen, beispielsweise als Teil der Tätigkeit der Personalabteilung, gesichert werden. Das kreisweite Mobilitätsmanagement kann die Beratung durch die Aufbereitung von Informationen u. a. zur Nutzung des ÖPNV, des Rads für Berufsmobilität, Jobrad, Optimierung von Dienstfahrzeugflotten unterstützen.
- Arbeitgeber können durch ein Mobilitätsbudget die (aktive) Mobilität ihrer Beschäftigten fördern und als Werbung für ihr Unternehmen nutzen.
- Institutionalisierung eines Mobilitätsmanagements auf Kreisebene (siehe Band 3 - Maßnahme 4.3 Kreisweites Mobilitätsmanagement)

Mitfahrböse

- Beschäftigten aus den Betrieben im Gebiet können in einer Online-Börse ihre Arbeitswege und Fahrtzeiten angeben und so Fahrgemeinschaften bilden. Die Maßnahme sollte für umweltfreundlichere Arbeitswege in den Betrieben beworben werden.

Ticket und Tarif

- Durch Beratung der Unternehmen sollte eine Verbreitung des Deutschlandtickets JobTicket angeregt werden.
- Es sollte geprüft werden, ob die Einrichtung einer Mobilitätspauschale für ansässige Firmen möglich ist. Aus diesem Budget sollten Angebote (teil-)finanziert werden.

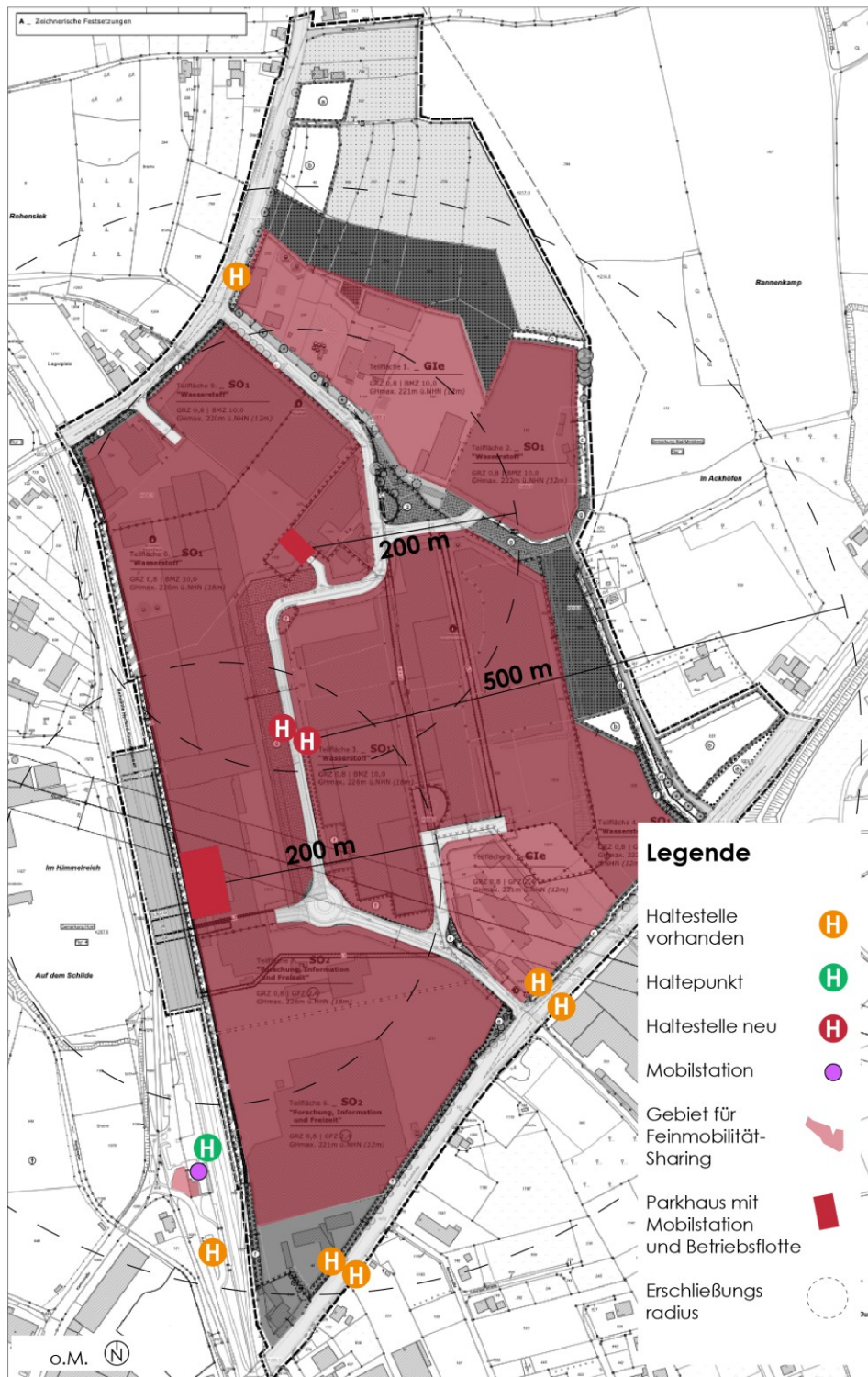
Information

- Die Optimierung von Informationskanälen durch eine App, z. B. zu Sharingangeboten aber auch zu Finanzierungsmöglichkeiten des Jobtickets, JobRad usw. ist umzusetzen. Hierfür wird die Lippemobil-App weiterentwickelt (siehe Band 3 - Maßnahme 4.1 Mobilitätsmarke und Kommunikati-

onskonzept „Lippemobil Menschen verbinden. Ziele erreichen.“), die bereits heute ein zentrales digitales Informations- und Buchungsangebot für Mobilität in Lippe bietet. Die Weiterentwicklung berücksichtigt auch Sharing-Angebote und dient evtl. als Zugangsmedium, so dass alle Mobilitätsangebote im Kreis über eine App genutzt werden können.

- An Mobilstationen sowie an zentralen Eingangsorten in den Betrieben werden Informationen zum (öffentlichen) Mobilitätsangebot, zu Tarifen und Finanzierungsmöglichkeiten angebracht.

Abbildung 3: Vorschlag für Mobilitätsangebote im Plangebiet



Umsetzungsschritte

Die Zusammenarbeit der Betriebe und der Stadt im Rahmen der Kooperationsvereinbarung ist beizubehalten. Es sollte geprüft werden, ob rechtliche

<p>Instrumente eingesetzt werden können, um die Mobilitätsmaßnahmen zu erreichen, insbesondere Maßnahmen, die eine Zusammenarbeit der ansässigen Betriebe erfordern, wie z. B. die Errichtung gemeinsamer Parkbauten. Evtl. müssten hier weitere Stellplatzflächen im Bebauungsplan vorgesehen werden, um den ruhenden Verkehr stärker zu bündeln. In intensiver Auseinandersetzung müssten die Vorteile gemeinsamer Infrastrukturen dargelegt und Finanzierungspläne vorgelegt werden. Erfahrungen aus dem IndustriePark Lippe (Belle) sind zu berücksichtigen.</p> <p>Der Kreis sollte (personelle) Ressourcen bereitstellen, um das Vorhaben einer nachhaltigen Mobilität im Gewerbe- und EnergiePark Horn zu unterstützen. Die KVG Lippe sollte prüfen, ob und wie Umlaufpläne der Haltestellen im Gebiet berücksichtigt werden können. Der Kreis Lippe macht sich im NWL für die Sicherung und den Ausbau der RB72 und RE82 stark.</p>	
Akteure	Kreis Lippe, KVG, NWL, Horn-Bad Meinberg, lokale Unternehmen
Rolle des Kreises Lippe	Das Mobilitätsmanagement des Kreises steht den Kommunen unterstützend zur Verfügung. Zudem liegen die Busanbindungen an das Gewerbegebiet im Aufgabenbereich der KVG Lippe. Das Modellprojekt stellt ein Pilotprojekt für eine integrierte Entwicklung im Kreis dar und kann bei Erfolg auf weitere Gewerbegebiete (u. a. Weiterentwicklung IndustriePark Lippe – Belle) übertragen bzw. parallel bearbeitet werden.
Potenzieller Projektbeginn	Ab sofort/Projektbegleitend
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Personelle und finanzielle Ressourcen für Mobilitätsmanagement ■ Individuelle Projektkosten, Bau Haltestellen durch KVG ■ Betrieb ÖPNV ■ Kosten Errichtung Parkhaus ■ Planungs- und Investitionskosten je Mobilstation gesamt (je nach Ausstattung): 50.000 €, Betriebskosten pro Jahr: variierend nach Ausstattung: ca. 12.000 € ■ Bikesharingstation: ca. 10.000 € ■ E-Scooter-Fläche: ca. 800 bis 1.000 € (nur Markierung) ■ Carsharing-Fläche: ca. 800 bis 1.000 € (nur Markierung) ■ Umlagen bzw. Beteiligung der Unternehmen (Drittnutzerfinanzierung)

Fördermöglichkeiten	<p>IKT für Elektromobilität: wirtschaftliche E-Nutzfahrzeug-Anwendungen und Infrastrukturen: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMWi/e-nutzfahrzeug-anwendungen-infrastrukturen.html</p>
Beispielprojekte	<p>ÖPNV-Anbindung Bus 771 Amazon Standort Industriepark Lippe Ways2Work – Gewerbegebiet Meschede-Enste</p>
Quellen	<p>Fahrplan RE 82 https://www.eurobahn.de/fileadmin/dokumente/fahrplaene/2025/PLAKAT_ERB_RE82_Fplred_1512_1312_v2.pdf</p> <p>Fahrplan RB 72 https://www.nph.de/de-wAssets/docs/oepnv/angebot/Fahrplaene-zum-Download/Betriebszweig-66/66-B72.pdf</p> <p>Fahrplan 782 https://teutoowl.de/pdf/downloads/timetables/782.pdf</p> <p>Fahrplan 357 https://teutoowl.de/pdf/downloads/timetables/357.pdf</p> <p>Fahrplan 786 https://vbe-external.de/wp-content/uploads/2018/04/Linie-786.pdf</p> <p>Fahrplan 771 https://teutoowl.de/pdf/downloads/timetables/771.pdf</p> <p>Enderweit und Partner GmbH (2023): Stadt Horn-Bad Meinberg Bebauungsplan H2 „EnergiePark“ – Gestaltungs- und Nachhaltigkeitsstrategie – Informell ergänzend zum Festsetzungsrahmen Abrufbar unter https://www.horn-badmeinberg.de/PDF/05_Gestaltungs_und_Nachhaltigkeitsstrategie_H2.PDF?ObjSvriD=449&ObjID=3829&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1695906097</p> <p>VCOE (2022): Lebensereignisse beeinflussen das Mobilitätsverhalten Abrufbar unter: https://vcoe.at/vielfalt-im-verkehrssystem/lebensereignisse-beeinflussen-das-mobilitaetsverhalten</p> <p>Inros Lackner SE (2023): Verkehrsuntersuchung für den Bebauungsplan H2 „Energiepark“ – Horn-Bad Meinberg</p>

	Abrufbar unter: https://www.horn-badmeinsberg.de/PDF/07_Verkehrsstu-die_H2.PDF?ObjSvrlD=449&ObjID=3831&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1695906140
Stand des Wissens	März 2025

1.2.2 Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr



Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr

Ziel der Maßnahme

Für die Förderung umweltfreundlicher und selbstständiger Mobilitätsformen (u. a. Radfahren und Zufußgehen) unter Schulkindern sind zielgruppenspezifische Maßnahmen und Bewusstseinsbildung voranzutreiben. Ziel ist die Festlegung geeigneter Modellprojekte im Kreis Lippe in Zusammenarbeit mit den Kommunen, Schulen, Zukunftsnetz Mobilität und ggf. weiteren Akteuren.

Beschreibung

Der Schulweg ist nicht ganz ungefährlich. 2023 wurden der Unfallkasse NRW 23.368 Schulwegunfälle gemeldet. Insbesondere vor dem morgendlichen Unterrichtsbeginn sorgen Bringverkehre für Gefahrensituationen durch Rückstau, unrechtmäßiges Halten oder Parken, zudem werden teilweise Geschwindigkeitsvorschriften oder Überwege missachtet. Selbst Schulbusse werden durch die Elterntaxis behindert, was die Pünktlichkeit und Effizienz des Schulbusverkehrs beeinträchtigen und die Situation weiter verschärft. Schülerinnen und Schüler, die nicht von ihren Eltern mit dem Pkw zur Schule gebracht werden, sind dadurch einer höheren Gefahr ausgesetzt. Mit mehr Verkehr steigt die Wahrscheinlichkeit, dass auch sie zukünftig mit dem Auto zur Schule gebracht werden. Damit stellt der Hol- und Bringverkehr ein sich selbst verstärkendes Problem dar.

Neben den Gefahren für die Schülerinnen und Schüler sorgt der Verkehr für eine höhere Umwelt- und Lärmbelastung der Anwohnerinnen und Anwohner.

Ein eigenständig bewältigter Schulweg fördert hingegen die Verkehrskompetenz der Kinder. Dabei werden alle Sinne angesprochen, der Kreislauf durch die Bewegung angeregt und eine bessere Konzentrationsfähigkeit erreicht.

Maßnahmen zur Reduktion der Hol- und Bringverkehre sowie zur Regelung der Eltern-Taxi-Zonen (Einzelfallprüfung) sorgen für sichere Schulwege. Ein kreisweites Konzept unterstützt diesen Prozess. Dazu setzt man bei den Gründen für die Hol- und Bringverkehre an.



Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr

Abbildung 4: Ergebnisse der forsa-Umfrage: „Sicherer Schulweg“ (2022)

Warum werden Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht? I

Die wichtigsten Gründe dafür, dass Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden, sind:	gesamt	Geschlecht des Kindes		Alter des Kindes	
		Junge	Mädchen	6 bis 7 Jahre	8 bis 10 Jahre
	%	%	%	%	%
Bequemlichkeit	57	56	59	55	59
sonstige Ängste, das Kind allein den Schulweg bestreiten zu lassen, z.B. Ansprache durch Fremde	43	42	44	42	42
Verbindung mehrerer Wege (eigener Arbeitsweg)	38	37	39	40	37
Zeitmangel in der Familie	26	24	29	30	24
weite Wege zur Schule	26	26	26	27	26
unsichere Verkehrssituation auf dem Schulweg	23	23	24	24	23
fehlende Verbindungen mit dem öffentlichen Nahverkehr	22	23	20	22	21
unsichere oder unübersichtliche Verkehrssituation vor der Schule	10	12	8	11	8
mangelnde Radfähigkeiten/ fehlende Praxis	9	10	8	7	11
ein geringeres Infektionsrisiko als etwa in öffentlichen Verkehrsmitteln	6	5	6	2	8

Prozentsumme größer 100, da bis zu 3 Nennungen möglich

Vorarbeiten

- Zur kreisweiten Reduzierung der Hol- und Bringverkehre an Schulen werden Maßnahmen und Informationen aus den Kommunen auf Kreisebene zusammengetragen, u. a. das Projekt Fahrradfreundliche Schule, Kommunale Erfahrungen und Ansätze (Umfragen, Verkehrsversuche etc.). Zudem werden an der Mitentwicklung interessierte Kommunen eruiert (die Gemeinde Schlangen hat ihr Interesse signalisiert).
- Beteiligung an der landesweiten Initiative [#sicherimStraßenverkehr](#)
- Nutzung der Angebote des Zukunftsnetz Mobilität NRW, um Schulwege sicherer und aktiver zu gestalten: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/schwerpunkte/mm-fuer-zielgruppen>



Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr

Umsetzungsschritte

Motivierte Schulen finden, die mitwirken möchten

- In der 1. Beteiligungsrunde zum Masterplan Mobilität Kreis Lippe gab es bereits einige Rückmeldungen zum Schulverkehr. Eine kreisweite Schulverkehrsumfrage, über Consul Lipps, kann dort anknüpfen. Diese wird an den Schulen beworben und spricht auch die Kinder direkt an.
- Bestandsaufnahme der Schulwegpläne im Kreis Lippe. Alle Grundschulen des Kreises erstellen einen Schulwegplan (Abgleich Schulkarte NRW mit Übersicht Schulwegpläne in Lippe): <https://lippe.polizei.nrw/artikel/schulwegplaene>
- Kreisweite Abfrage bei Schulen nach Problemlagen und Handlungswunsch
- Auswahl geeigneter Modellprojekte

Projektgruppe zur Prozessbegleitung bilden

- Kommunen, Kreis, Lehrerkollegium, Elternpflegschafts-Vorsitzende, zuständige/r Verkehrssicherheitsberater der Polizei, ggf. Vertreter/innen des Verkehrsunternehmens, Vertreter/innen des Schulträgers (Schulamt/Verkehrs- bzw. Ordnungsamt)

Unfallanalyse

- Identifikation etwaiger Gefahrenpunkte auf dem Schulweg, um daraus später geeignete Abhilfemaßnahmen entwickeln zu können

Elternbefragung und Einbeziehung der Eltern

- Ziel ist es, Eltern frühzeitig in das Projekt einzubinden, Informationen zur Verkehrsmittel- und Wegewahl der Kinder zu generieren und Hinweise auf potenzielle Gefahrenstellen zu erhalten

Einrichtung der Hol- und Bringzonen

- Elternhaltstellen sollten mind. 250 m von der Schule entfernt eingerichtet werden, um den notwendigen Bring- und Holverkehr der Eltern vor dem Schultor zu entzerren und Kinder zumindest eine Teilstrecke zu Fuß gehen zu lassen

Schulumfelderkundung

- Dient dazu, Kinder gezielt zu Gefahrenstellen und potenziellen Elternhaltstellen zu führen, um konkrete Verhaltenstipps zu geben und mögliche Abhilfemaßnahmen zu diskutieren.



Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr

Durchführung begleitender Maßnahmen

- Aufklärung an Elternabenden: Alternativen aufzeigen, Schulwegpläne erklären, Information zum Eltern-Kind-Ticket im ÖPNV
- Aufklärung im Unterricht – Bereitstellung von Materialien des ZNM
- Anreize schaffen durch kreisweite Schul-Mobilitätswochen (4 Wochen im Jahr, zu jeder Jahreszeit): „In welcher Klasse kommen die wenigsten mit dem Auto?“-Wettbewerb: mit kleinen Preisen für die Gewinnerklassen pro Jahrgang
- Schulwegtraining mit den Kindern, Laufbusse, Fahrradführerschein, gemeinsames ÖPNV-Training
- Guter ÖPNV-Schulverkehr angepasst an Unterrichtszeiten und schulnahe Haltestellen. Ggf. Überprüfung der Schulanfangszeiten und mögliche Entzerrung der Schülerverkehre.
- Einrichtung Schulstraße, vorzugsweise ist das Verkehrszeichen 260 (Verbot für Kraftfahrzeuge) zu verwenden. Sollen weitere Verkehrsarten gesperrt werden, wie z. B. der Radverkehr, kann auch Zeichen 250 (Verbot für Fahrzeuge aller Art) in Betracht kommen. Die zeitliche Beschränkung des Verbots erfolgt durch entsprechende Zusatzzeichen.
- Vollzug der Verkehrsregeln und Ordnungsmaßnahmen in Schulumnähe durch die Polizei oder das Ordnungsamt: Geschwindigkeitsmessungen, Ahnden von Park- und Halteverstößen und anderen Verkehrsvergehen
- Parkraummanagement, Verkehrsberuhigung, Tempo-30 Zonen, Schulstraßen, zeitweise Zufahrtsbeschränkungen vor Schulen
- Schulung der kommunalen Mobilitätsbeauftragten z. B. über ZNM


Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit

- Einheitliche Kommunikationsstrategie zur Vermittlung der Maßnahmen wird mit den beteiligten Akteuren abgestimmt und durch die verantwortlichen Akteure umgesetzt.

Akteure	Kreis Lippe, Kommunen, Schulen, Polizeistellen, ZNM
Rolle des Kreises Lippe	Koordinator für den Austausch der Kommunen und Schulen zu unterschiedlichen Maßnahmen und den Wissenstransfer

	Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr
Potenzieller Projektbeginn	Zum Schuljahr 2025/2026
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Zunächst vorrangig Personalkosten für Vorarbeiten ■ Umsetzungskosten abhängig von der jeweiligen Maßnahme ■ Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit: 10.000 €/Jahr ■ Begleitendes Planungsbüro für Planung, Durchführung und Evaluation: 25.000 bis 40.000 € pro Standort
Fördermöglichkeiten	Abhängig von den konkreten Maßnahmen
Quellen	<p> https://www.unfallkasse-nrw.de/service/nachrichten/schulweg-und-schulbesuch-sind-versichert-1989.html#:~:text=Dass%20der%20Schulweg%20nicht%20ganz,vergangen%20Jahr%20rund%20140%20Mio. </p> <p> https://www.umwelt-bildung.at/zu-fuss-in-die-schule-macht-nachweislich-schlauer-Kurzgesagt-Schulstrassen.pdf </p>

1.2.3 Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe

	Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe
<p>Ziel der Maßnahme</p> <p>Der aktuelle Prozess des Masterplan Mobilität setzt Leitlinien für die strategische Planung und Maßnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität im Kreis Lippe, die die bestehenden Strategien und Lösungsansätze des Kreises und der Kommunen integrieren. Im Masterplanprozess wurde eine Arbeits- und Beteiligungsstruktur entwickelt, die in Teilen auch zukünftig als zielführend betrachtet wird, um die Umsetzung der strategischen Ziele und konkreten Maßnahmen besser in der Kreisverwaltung zu verankern und die zukünftige Mobilität weiterzuentwickeln. Ziel dieses Modells ist, diese Struktur langfristig zu institutionalisieren und damit die Abstimmung zu optimieren. Darüber hinaus werden die Informationen auch auf der Arbeitsebenen mit den Kommunen diskutiert und nach Bedarf Projektarbeitsgruppen für die Maßnahmenumsetzung eingerichtet. Die Themen dieser Abstimmungsprozesse können dann anlassbezogen in die Bürgermeisterkonferenz eingebracht werden (ein Vertreter der Bürgermeister ist im Beirat).</p>	
<p>Beschreibung</p> <p>Der Bereich Mobilität hat seit vielen Jahren eine hohe Bedeutung für die Entwicklung des Kreises Lippe. Die Erreichbarkeit wichtiger Quellen und Ziele im Kreis und darüber hinaus erhalten und verbessern, die Daseinsvorsorge sichern und Lippe als Wirtschafts- und Lebensraum stärken sind grundlegende Aufgaben mit besonderen Herausforderungen für einen ländlichen Raum. Als Steuerungs- und Planungsinstrumente existieren der Nahverkehrsplan, das Mehrjahresbauprogramm, das Zukunftskonzept Lippe 2025 (2017), der Masterplan 100 % Klimaschutz Strategie MOBILITÄT (Oktober 2015) aufbauend auf dem Klimaschutzkonzept (2014) sowie verschiedenen Teilkonzepten und Strategien wie dem Multimodalen Verkehrskonzept Lippe (2021), der Radverkehrskonzeption zum „Fahrradfreundlichen Kreis Lippe“ (Sommer 2015 Aktualisierung von 2006) mit dem Leitbild zur Förderung des Radverkehrs im Kreis Lippe in 20 Punkten, der Mitgliedschaft in der AGFS seit 2007 und dem dahinterstehenden Managementprozess, sowie das Konzept zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement bei der Kreisverwaltung Lippe (in Entwicklung). Die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe sorgt dabei für den Kreis als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV in Lippe und der Eigenbetrieb Straßen für eine gute Straßen- und Radwegeinfrastruktur.</p>	



Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe

Vorhaben

1. Kompetenzteam Mobilität

Das Kompetenzteam, zusammengesetzt aus einer Mobilitätskoordinatorin mit Link zur KVG, zwei Radverkehrsbeauftragten und anteilig einem Inhouse-Mobilitätsbeauftragten wurde im laufenden Masterplanprozess im Oktober 2024 gebildet mit dem Ziel, die verteilten Aktivitäten in der Kreisverwaltung/ im Kreis besser zu bündeln und abzustimmen und so die gesetzten Ziele im Bereich Mobilität effektiver zu erreichen und bessere Ergebnisse zu erlangen. Die Mitarbeiter des Kompetenzteams stimmen sich in regelmäßigen Abständen mit den jeweils zuständigen Leitern im Bereich Mobilität ab. Disziplinarisch bleiben die bisherigen Zuständigkeiten bestehen. Das Kompetenzteam wirkt aber als eigenständige Einheit, die derzeit integriert ist in die Fachgruppe Klima, Nachhaltigkeit und Mobilität des Fachbereiches Umwelt, nachhaltige Entwicklung und Mobilität im Vorstandsbereich II. Diese Zuordnung kann bei veränderten Rahmenbedingungen angepasst werden oder das Team kann als Stabseinheit funktionieren.

Für die Implementierung der regionalen Schnittstelle wird eine stufenweise Umsetzung vorgeschlagen.

Stufe 1: Koordination und Kommunikation

- Kommunikation zur Vernetzung, Aktivierung, Beratung und Moderation von Prozessen
- Marketing und Öffentlichkeitsarbeit
- Für neue Stellen erforderlich: Qualifizierung in den Bereichen Fördermöglichkeiten, integrierte Planung/Mobilität als Querschnittsaufgabe verstehen, Mobilitätsmanagement

Stufe 2: Inhalte und Prozessbegleitung

- Erarbeitung von Konzepten, dem strategischen Rahmen und kreisweiten Standards
- Umsetzungsbegleitung, Koordinierung und Evaluation
- Koordinierung gemeinsamer ÖPNV-Planung
- Bessere Besetzung der Schnittstellen in der baulasträgerübergreifenden Planung von Maßnahmen im Radverkehr und der Infrastruktur



Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe

Stufe 3: Zusammenführung

- Baulastträgerübergreifende Zusammenführung der Planungsaufgaben/ und Kompetenzbereiche
- Für die Umsetzung des Masterplans ist die erste Stufe zwingend erforderlich. Die zweite Stufe wird für die kreisweite Ebene ebenfalls empfohlen. Die dritte Stufe umfasst zwar das Optimum für eine kreisweite oder gar regionale Zusammenarbeit im Bereich Mobilität (z. B. nach dem Vorbild der Region Hannover), sie hängt aber von weitreichenden, über den Sektor Mobilität deutlich hinausgehenden Entscheidungen ab.

2. Steuerungsrunde

Die bisherige Steuerungsrunde sollte sich für den weiteren Austausch und das Zusammentragen der Ergebnisse sowie möglicher Adaptionen aus den einzelnen Handlungsebenen Mobilität vierteljährlich treffen und so die positive Zusammenarbeit und das gemeinsame Voranbringen der Themen fortführen. Hier fließen auch die Themen aus den Abstimmungen mit den Kommunen direkt mit ein.

3. Mobilitätsbeirat

Institutionalisierung und Erweiterung des Beirates Masterplan Mobilität.

Der Beirat Masterplan Mobilität wurde gegründet, um die strategische Ausrichtung sowie die Maßnahmenentwicklung fachlich aus verschiedenen Perspektiven zu begleiten. Der Beirat setzte sich zusammen aus Vertreter/innen Politik, Verwaltung, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden. Zur Begleitung der weiteren Arbeit des Kompetenzteams Mobilität, und der zukünftigen Umsetzung der Maßnahmen des Masterplan Mobilität soll der Beirat institutionalisiert und erweitert werden.

Der Mobilitätsbeirat soll die kontinuierliche Umsetzung des Masterplan und die Weiterentwicklung im Bereich Mobilität im halbjährlichen Turnus eng begleiten sowie einem frühen Austausch zu Ideen und Projekten dienen, fachliche Impulse einbringen und eine transparente und offene Zusammenarbeit mit den Fraktionen ermöglichen. Spezielle Empfehlungen des Beirates können wiederum in die politischen Prozesse eingebracht werden und somit Entscheidungsfindungen unterstützen.

Die Zusammensetzung des Mobilitätsbeirats orientiert sich an der bisherigen Zusammensetzung des Beirats für den Masterplan Mobilität Lippe und wird um weitere wichtige Interessenvertretungen für die zukünftige Umsetzung ergänzt. Da dieses Gremium in weiten Bereichen dem Nahverkehrsbeirat der KVG Lippe entspricht, empfiehlt es sich zu prüfen, ob beide Beiräte zusam-



Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe

mengeführt werden können, um Doppelungen bei den Organisationen/Teilnehmenden sowie bei den sich häufig überschneidenden Themen künftig zu vermeiden. Aufbauend auf den gemachten Erfahrungen wird die direkte Integration politischer Vertreter/innen gewünscht, um neben der rein fachlichen Beratung auch die politische Tragfähigkeit der diskutierten Ansätze zu überprüfen.

Folgende Gruppen, Verbände und Initiativen sollten möglichst vertreten sein, die konkrete Zusammensetzung wird im Modell geprüft und die Vertreter/innen angefragt:

- Kompetenzteam Mobilität
- Steuerungsrunde (KVG, EB-Straßen, Verkehrsbehörde, FB 700)
- SPD KT-Fraktion
- CDU KT-Fraktion
- Bündnis 90/Die Grünen KT-Fraktion
- FDP KT-Fraktion
- Freie Wähler-Aufbruch C KT-Fraktion
- AfD KT-Fraktion
- Die Linke KT-Fraktion
- Vertretung Bürgermeister
- Straßen NRW
- IHK Detmold zu Lippe
- DEHOGA Lippe e. V./Handelsverband OWL GS Detmold/Arbeitgeberverband Lippe e. V.
- Kreishandwerkerschaft
- Handwerkskammer
- Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe
- ADFC
- Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe
- ASTA TH OWL



Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe

- Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
- Zukunftsnetz Mobilität NRW:
- Lippe Tourismus
- SmartRailway OWL
- Pro Bahn
- Schülervertreter
- Behindertenbeauftragte/r
- Gleichstellungsbeauftragte/r
- Seniorenbeauftragte/r
- Inklusionsbeauftragte/r
- Wirtschaftsförderung Kreis Lippe
- ver.di Bezirk Ostwestfalen-Lippe
- ACE Auto Club Europa e. V.
- Verkehrsclub Ostwestfalen-Lippe (VCD) – Absage bisher
- Regionales Bildungsnetzwerk Lippe (neu)
- Gesundheitsamt (neu)
- Ärztenetz Lippe (neu)
- Polizei (neu)

4. Arbeitsgruppen

Für die Maßnahmenumsetzung oder Teilprojekte werden nach Bedarf Arbeitsgruppen mit verschiedenen Fach- und Interessensgruppen gebildet. Hier werden auch die Mobilitätsbeauftragten der Kommunen eingebunden.

Darüber hinaus erfolgt die Abstimmung mit den Kommunen auf der Arbeitsebene über regelmäßige Treffen mit den jeweiligen Mobilitätsbeauftragten und über weitere Netzwerktreffen.

5. Personalstelle Schienenbeauftragter

Organisation, Sicherung und Ausbau des Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Lippe obliegt dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als Aufgabenträger mit fünf regionalen Zweckverbänden. Über den Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL) als Mitglied des NWL werden

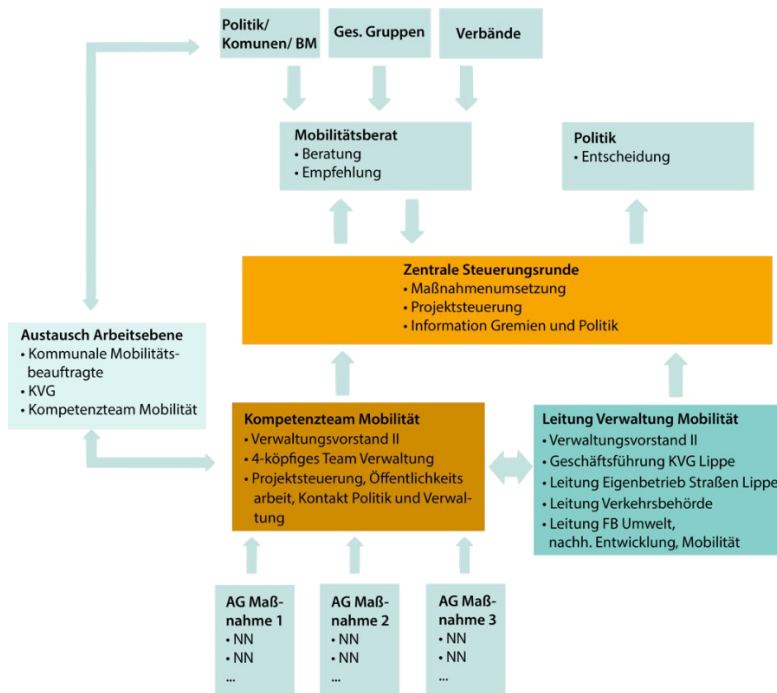


Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe

die Belange im Bereich Schiene für Lippe eingebracht. Lippe ist im Verwaltungsrat und der Verbandsversammlung durch den Verwaltungsvorstand vertreten.

Die Einschränkungen des Schienenverkehrs in Lippe seit 2024, Intervention und Lösungsansätze haben deutlich gemacht, wie wichtig es ist, über die Vertretung im und durch den VVOWL hinaus die eigenen Belange des Kreises prominent beim NWL vertreten zu können und gegebenenfalls zu intervenieren. Dazu sind einerseits umfangreiche Fachkenntnisse des Schienenverkehrs und der aktuellen Gegebenheiten sowie zukünftigen Anforderungen in Lippe und andererseits zeitliche Ressourcen notwendig. Dies könnte über die Funktion eines dedizierten Schienenbeauftragten erfüllt werden. Diese Stelle sollte auch in das Kompetenzteam Mobilität integriert sein.

Abbildung 5: Organigramm für einen regelmäßigen Austausch zu Mobilitätsthemen innerhalb des Kreises Lippe



Akteure

Kompetenzteam Mobilität, Steuerungsrunde (KVG, EB-Straßen, Verkehrsbehörde, FB 700), SPD KT-Fraktion, CDU KT-Fraktion, Bündnis 90/Die Grünen KT-Fraktion, FDP KT-Fraktion, Freie Wähler-

	Modell der Arbeits- und Beteiligungsstrukturen im Kontext der Umsetzung des Masterplan Mobilität und der Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität im Kreis Lippe
	<p>Aufbruch C KT-Fraktion, AfD KT-Fraktion, Die Linke KT-Fraktion, Vertretung Bürgermeister, Straßen NRW, IHK Detmold zu Lippe, DEHOGA Lippe e. V./ Handelsverband OWL GS, Detmold/Arbeitgeberverband Lippe e. V., Kreishandwerkerschaft, Handwerkskammer, Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe, ADFC, Technische Hochschule Ostwestfalen-Lippe, ASTA TH OWL, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL), Zukunftsnetz Mobilität NRW, Lippe Tourismus, SmartRailway OWL, Pro Bahn, Schülervertreter/in, Behindertenbeauftragte/r, Gleichstellungsbeauftragte/r, Seniorenbeauftragte/r, Inklusionsbeauftragte/r, Wirtschaftsförderung Kreis Lippe, ver.di Bezirk Ostwestfalen-Lippe, ACE Auto Club Europa e. V., Verkehrsclub Ostwestfalen-Lippe (VCD) – Absage bisher, Regionales Bildungsnetzwerk Lippe (neu), Gesundheitsamt (neu), Ärztenetz Lippe (neu), Polizei (neu)</p>
Rolle des Kreises Lippe	Federführend
Potenzieller Projektbeginn	Ab sofort, da Fortführung bestehender Formate
Kosten	Keine zusätzlichen Personalkosten Sachbudget für Koordinierungsaufgaben 1.000 Euro/Jahr
Fördermöglichkeiten	/
Quellen	/

1.2.4 Lkw-Navigation plus



Lkw-Navigation plus

Ziel der Maßnahme

Vereinfachung und Verflüssigung von Güterverkehren auf der Straße durch effiziente und umfassende Navigation über spezifische Angaben für Lkw-Routen. Reduzierung von Belastungen und Erhöhung der Sicherheit schützenswerter Gebiete (Wohngebiete, Kliniken, Kurgebiete, Naherholungsgebiete o. ä.).

Beschreibung des Modellprojekts

Pilotprojekt für umfassende Lkw-Navigation in Lippe, bei der Vorrangrouten, d. h. unter **Verkehrs- und Umweltaspekten bevorzugte Lkw-Routen** und Restriktionen wie Höhen-, Gewichts- und Breitenbegrenzungen (Sevas), Baustelleninformationen (Verkehr.NRW, TIC Kommunal, Mobilithek), Park-/ Rast-/Lademöglichkeiten und die Echtzeitverkehrslage enthalten sind und sich europaweit in die Navigationsgeräte einspeisen. Dafür ist ein Lückenschluss in der Datenerfassung und Übertragung an Navigationssysteme (Lkw-/Pkw-Navigationssysteme) vorzusehen. Und es benötigt ein gemeinsames Bekenntnis von Kommunen und Kreis zur Erfassung Lkw-relevanter Daten für die künftige Routenwahl der Schwerlastverkehre.

Es soll eine optimale und möglichst konfliktfreie Routenführung von Lkws im Straßennetz erfolgen, die effektiv die Quell- und Zielverkehre von Gewerbegebieten und großen Verkehrserzeugern (große Unternehmen) unter Vermeidung von Hindernissen für Lkws anbindet. Gleichzeitig sollen dabei Wohngebiete und andere empfindliche Bereiche vor Lkw-Durchgangsverkehren möglichst geschützt und Lärm- sowie Luftbelastungen vermieden werden.

Die Entwicklung des Routennetzes für Lippe soll in enger Zusammenarbeit von Kommunen, Kreis, ansässigen großen Unternehmen und Logistikern, der Industrie- und Handelskammer, der Handwerkskammer, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und den jeweiligen Wirtschaftsförderungen erfolgen.

Hemmnis: Nicht alle Lkw besitzen ein Lkw-Navigationsgerät. Diese Gruppe wird durch die Maßnahmen nicht erreicht, da weder Google Maps noch die meisten Pkw-Navigationsgeräte diese Daten in die Routenplanung integrieren können.

Darüber hinaus soll erfasst werden, ob die vorhandenen Park-/Rast- und zukünftig wichtiger werdenden Lademöglichkeiten auf den frequentierten Strecken ausreichen und evtl. Angebote geschaffen werden.

Umsetzungsschritte

- Analyse Angebot/Nutzung Navigationsgeräte inkl. Marktanteile in Lkws



Lkw-Navigation plus

- Analyse der von den Herstellern genutzten Daten und Schnittstellen, s. a. SEVAS, TIC, Mobilithek NRW)

Hintergrund: Wie kommen welche Daten in (Lkw-)Navigationssysteme?

- Bei TomTom laut eigener Angabe aus¹: Satellitenbildern, anonymen GPS-Nutzungsdaten der Nutzer, mobilen Kartierungsfahrzeugen, Luftaufnahmen, Untersuchungen vor Ort, digitalen und gedruckten Karten, lokalen Partner, Daten aus der Community.
- Genaue Informationen, wie diese Daten integriert werden, werden nicht kommuniziert.
- Laut SEVAS.NRW stellt MOBIDROM die Informationen auf der Mobilithek (ehem. Mobilitätsdatenmarktplatz) allen potenziellen Anbietern von Navigationssystemen, wie z. B. den Herstellern der Navigationskarten, zur Verfügung. Seit Mitte 2019 stehen diese über die Navigationskarten (HERE/Tomtom) den Endnutzern zur Verfügung. (<https://sevas.nrw.de/projektbeschreibung> , online 11.02.2025)
- Systematisierung der erforderlichen Datenbereitstellenden und datenempfangenden Schnittstellen.
- Aufzeigen der möglichen Systemarchitektur, um Daten für die Lkw-Navigation plus in die Navigationssysteme einspielen zu können.

Zuständigkeiten im Projekt für Datenbereitstellung/-pflege

	Zuständigkeiten
Führung über Vorrangrouten	<ul style="list-style-type: none"> • Definition durch Kommunen und Eintragung in SEVAS • Bereitstellung der Daten über SEVAS-Plattform
Baustelleninformationen	<ul style="list-style-type: none"> • Selbstverpflichtung der Kommunen zur Eintragung in TIC Kommunal, Bereitstellung für Navigationsgeräte über Mobilithek
Hinterlegte Umleitungen bei Baustellen/Sperrungen	<ul style="list-style-type: none"> • Definition durch Kommunen (ggf. interkommunale Absprache notwendig) und TIC Kommunal, Bereitstellung für Navigationsgeräte über Mobilithek

¹ <https://download.tomtom.com/open/crm/lib/docs/licensing/MC.DE.pdf>



Lkw-Navigation plus

Park-/Rastmöglichkeiten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Daten ggf. schon in Navis enthalten, Absprache mit Navigationsgeräteherstellern über deren Quellen erforderlich ■ Erfassung durch Kommunen/Kreis ■ Bereitstellung über das Geoportal des Kreises (siehe auch Maßnahme Digitaler Zwilling) oder der georeferenzierten Daten über die Mobilithek des Bundes
Echtzeitverkehrslage	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes NRW: Bereitstellung von strukturierten Daten (bisher nur über die Webkarte verkehr.nrw) ■ Könnten durch Navigationshersteller abgelehnt werden. Diese bieten bereits eine eigenständige Echtzeitverkehrslage an (z. B. TomTom, Google), die kostenpflichtig ist (TomTom 20 Euro/Jahr)
Logistiker/Unternehmen Kammern Wirtschaftsförderungen	<ul style="list-style-type: none"> ■ Besondere Routenanforderungen für Lkws ■ Hinweise/bestehende Engpässe

Hintergrund: Welche Plattformen gibt es?

Funktionsweise, Einspeisung Daten und Schnittstellen

SEVAS (Software zur Eingabe, Verwaltung und Auspielung von Vorrangrouten und Restriktionen im Schwerlastverkehr)

SEVAS ist Teil von Mobidrom (NRW.Mobidrom ist zentraler Partner für Mobilitätsdaten in NRW und soll deren Bereitstellung sowie Nutzung vereinfachen)

- Erfassung/Aufstellung und Aktualisierung der Daten durch die Kommunen
 - Vorrangrouten (optimale Routenführung) und Restriktionen (z. B. Gefahrguttransport, Tonnage)
 - Tempo-, Umwelt- und andere Zonen
 - Verkehrsschilder



Lkw-Navigation plus

- Bereitstellung von Daten zur effizienten und verträglichen Lkw-Navigation für NRW von Sevas
 - Als WebMapService, als WebFeatureService und als Shapefile verfügbar
 - Bereitstellung der Links auf der eigenen Website (<https://sevas.nrw.de/hilfe/export/dienste/wms>), bei open.nrw und über die Mobilithek

TIC Kommunal

- TIC Kommunal ist ein Baustelleninformationssystem, das zur Koordination der Bautätigkeiten dient
 - Kommunen/Kreise können Baustellen eintragen, eine Selbstverpflichtung der Kommunen ist anzustreben
 - Daten werden rechtzeitig vor Baustellenbeginn über die Mobilithek veröffentlicht und u. a. in Navigationsgeräte eingespeist

Verkehr.NRW

- Echtzeit-Verkehrsinformationen werden auf Verkehr.nrw dargestellt
- Es ist keine Schnittstelle zum automatisierten Datenabruf vorhanden, eine Einspeisung in Navigationsgeräte entsprechend (zumindest aktuell) nicht möglich

Mobilithek

- Mobilithek ist die zentrale Plattform für offene Mobilitätsdaten, betrieben durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr
- Es werden somit keine eigenen Daten bereitgestellt, sondern Daten zentral zugänglich und abrufbar gemacht (wie bei den Baustelleninformationen von TIC Kommunal, die über die Mobilithek abgerufen und weiterverwendet werden können)

Park & Recharge

- Erfassen durch Kommunen/Kreis




Lkw-Navigation plus

- Raststätten
- Tankstellen
- Lademöglichkeiten (Ladeinfrastruktur vorhanden/geplant)
- Parkmöglichkeiten für Lkw
- Lkw-Werkstätten
- Erfassung und Bereitstellung für den Kreis Lippe über das Geoportal des Kreises (siehe auch Maßnahme Digitaler Zwilling) oder der georeferenzierten Daten über die Mobilithek des Bundes

Mögliche Folgeprojekte

- Aus den Analysen der bestehenden Angebote kann sich der Bedarf für einen Infrastrukturausbau ergeben. Eines der Ergebnisse dieses Modellprojektes besteht darin, diesen Bedarf zu identifizieren. Daraus resultierende Maßnahmen sollten anschließend in Betracht gezogen werden.

Akteure	Kreis Lippe, Kommunen, Land NRW, weitere datenbereitstellende Unternehmen, IHK, Logistikunternehmen, Anbieter (Lkw-)Navigation
Rolle des Kreises Lippe	Koordination der beteiligten Akteure für eine erfolgreiche Projektumsetzung
Potenzieller Projektbeginn	Ab sofort
Kosten	Datenbereitstellung bei Kommunen und Kreis vorrangig über bestehende personelle Ressourcen Sachbudget für Koordinierungsaufgaben 1.000 Euro/Jahr
Fördermöglichkeiten	/
Quellen	SEVAS: https://sevas.nrw.de/ Verkehr.NRW: https://verkehr.nrw/ TIC Kommunal: https://www.strassen.nrw.de/de/tic-kommunal.html

	Lkw-Navigation plus
	<p>Mobilithek: https://mobilithek.info/</p> <p>Park & Recharge: https://parknrecharge.net/</p> <p>TomTom: https://download.tomtom.com/open/crm/lib/docs/licensing/MC.DE.pdf</p> <p>open.nrw: https://open.nrw/</p>

1.2.5 Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum/Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont



Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont

Ziel der Maßnahme

Eine verbesserte Erreichbarkeit des ländlichen Raumes im Kreis Lippe, insbesondere auf dem Korridor Lemgo – Dörentrup – Barntrup – Eschenbruch-Blomberg – Bad Pyrmont, zielt auf eine schnellere Verbindung als Alternativangebot zum MIV, insbesondere für Pendlerinnen und Pendler, ab. Eine zukünftige Schnellbuslinie als Ergänzung zum bestehenden Angebot der Linie 700 ergeben zusammen einen 30-Minuten-Takt auf diesem Korridor. Im Einklang mit auf Verknüpfungspunkte ausgerichtete Zubringerverkehre (Ausweitung des On-Demand-Angebots Limo) soll das neue Schnellbusangebot zu einer deutlichen Attraktivierung des Gesamtangebotes im ÖPNV führen und somit Fahrgastpotentiale heben. Die Kombination aus Schnellbus und Zubringerverkehren optimiert auch in Randzeiten und weniger dicht besiedelten Gebieten das bestehende Angebot.

Hintergrund Schnellbusse

- Unter Schnellbus werden ÖPNV-Angebote zusammengefasst, die sich durch eine direkte Linienführung mit weniger Zwischenhalten und Taktverdichtungen auszeichnen. Betriebliche und bauliche Maßnahmen können die Beschleunigung durch Vorrangschaltungen an LSA (Lichtsignalanlagen) und Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten flankieren. Zur Profilierung der Angebote werden häufig hohe Qualitätsanforderungen für die Fahrzeuge formuliert, wie bspw. W-Lan, USB-Angebote oder besondere Bestuhlung.

Ausgangslage

- Auf dem Korridor Lemgo – Dörentrup – Barntrup – Eschenbruch-Blomberg – Bad Pyrmont verkehrt gegenwärtig die Linie 700 im Stundentakt. Die bisherige Verbindung bietet Verbesserungsmöglichkeiten für ein konkurrenzfähiges Angebot im Vergleich zum MIV. Die gegenwärtige MIV-Reisezeit beträgt knapp 40 Min. gegenüber der ÖV-Reisezeit von knapp einer Stunde. Der Linienverlauf bindet in Lemgo 21 Haltestellen, Dörentrup und Barntrup jeweils 10 Haltestellen, in Eschenbruch-Blomberg drei Haltestellen sowie in Bad Pyrmont 10 Haltestellen an.
- Zur Anbindung von Lemgo nach Bad Pyrmont im südlichen Verkehrsraum verkehrt die Linie 732 im Halbstundentakt von Lemgo über Blomberg bis



Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont

Schieder-Schwalenberg und weiter im Stundentakt über Lügde nach Bad Pyrmont.

- In der NWL-Machbarkeitsstudie zu Streckenreaktivierungen ist die Verbindung Lemgo-Lüttfeld – Barntrup Ost (Begatalbahn) mit einem Kosten-Nutzen-Indikator von 2,8 – also deutlich über 1,0 – aufgeführt und somit förderfähig. Eine Entscheidung über die Reaktivierung wird nicht vor 2040 erfolgen.²

Beschreibung

- Das ÖPNV-Angebot der nordöstlichen Kommunen ist auf der Verbindung Lemgo – Dörentrup – Barntrup – Bad Pyrmont deutlich zu stärken. Dies soll durch eine neue Schnellbuslinie attraktiver werden und insbesondere für Pendlerinnen und Pendler eine Reisezeitverkürzung sowie eine neue umweltfreundliche Reisealternative zum MIV bieten. Die neue Schnellbuslinie ist als direktes Angebot parallel zur bestehenden Linie 700 so auszugestalten, dass ein (quasi) Halbstundentakt entsteht und somit zusätzliche Fahrgastpotentiale erschlossen werden, die ein Stundentakt nicht erreicht. Der Schnellbus ermöglicht eine um etwa 10 Min. verkürzte Reisezeit auf der Relation von Lemgo nach Bad Pyrmont über Barntrup und Dörentrup. Ergänzende Mobilitätsangebote (Zubringerbusse, Limo o. ä.) auf dieser Relation gewährleisten attraktive Umsteigeverbindungen. In Lemgo sind Abstimmungen zur RB 73 zur Weiterfahrt nach Bielefeld und in Bad Pyrmont auf Angebote im Landkreis Hameln-Pyrmont zu beachten, u. a. auf die S5 als Verbindung nach Hameln und im weiteren Verlauf nach Hannover.
- Die neue Schnellbuslinie fokussiert sich auf zentrale Verknüpfungspunkte mit hohem Fahrgastaufkommen; weniger frequentierte Haltestellen der bisherigen Linie 700 in Lemgo und Bad Pyrmont entfallen zugunsten direkter Verbindungen zu den zentralen Bahnhöfen, um eine verkürzte Fahrzeit zu ermöglichen. Größere Gewerbegebiete sind anzubinden, u. a. entlang der Industriestraße/Bundesstraße 66 im Ortsteil Humfeld und entlang der Bundesstraße 66 „Lemgoer Straße“ im Ortsteil Dörentrup. Schulstandorte werden durch die bestehende Linie 700 erschlossen.

² Obermeyer Infrastruktur, Gertz Gutsche Rümenapp, büro stadtkVerkehr (12.06.2023): Streckenreaktivierungen und Machbarkeitsstudien im NWL, Folie 34f.



Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont

- Zur Umsetzung eines SPNV-vergleichbaren Angebotes ist die neue Schnellbuslinie von Montag bis Samstag mindestens im Zeitraum von 5:00 bis 21:00 Uhr anzubieten. Die neue Schnellbuslinie ergänzt die bestehende Linie 700, so dass gemeinsam ein Halbstundentakt erzielt wird.
- Auf der Linie 732 konnten die Fahrgastzahlen innerhalb von gut drei Jahren von rund 60.000 auf über 330.000 Fahrgäste gesteigert werden.
- Durch Verkehrsflusssteuerung für die Schnellbusverbindung in den größeren Ortschaften (Lemgo, Bad Pyrmont) kann die Fahrzeit zusätzlich verlässlicher eingehalten werden. Weiterhin sind auf der Strecke, wo es räumlich möglich ist, Bus-Vorrangregelungen und Verkehrsflusssteuerung umzusetzen, u. a.:
 - Abbau der Behinderungen im direkten Linienvorlauf und insbesondere in den Städten und Gemeinden zum Beispiel durch (widerrechtlich) parkende und haltende Fahrzeuge. Als mögliche gegensteuernde Maßnahme eignen sich das konsequente Einrichten von Halteverboten oder von (temporären) Ladezonen)
 - Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen
 - Bevorrechtigung der ÖPNV-Achse an Rechts-vor-Links-Knotenpunkten
 - Prüfung Entfall Ticketverkauf beim Fahrpersonal; stattdessen elektronisches Ticketing
- Eine flankierende Raumerschließung durch weitere Zubringerverkehre an den Schnellbuskorridor kann durch ein ausgeweitetes Limo-Angebot (On-Demand-Angebot) zur Verbesserung der Erschließungswirkung folgender Gebiete erfolgen:
 - Barntrop, speziell Barntrop-Sonneborn,
 - Dörentrop,
 - Extertal und
 - Kalletal.
- Das Schnellbusangebot kann als Interimslösung für ein perspektivisches SPNV-Angebot auf diesem Korridor durch eine mögliche Reaktivierung



Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont

der Begatalbahnstrecke dienen. Als Vorlaufbetrieb kann eine Schnellbusverbindung auf dem Korridor etabliert werden, auf Niveau eines SPNV-Angebotes mit möglichst geringer Fahrzeit.

- Durch eine verbesserte Netzwirkung und Verknüpfung mit zu ergänzenden Mobilitätsangeboten wird mit der neuen Schnellbuslinie eine attraktive Alternative zum MIV geboten, auch als Teil der Daseinsvorsorge für Personen ohne eigenen Pkw oder Führerschein. Die beschriebenen betrieblichen Maßnahmen und Maßnahmen zur Beschleunigung sichern Fahrplanstabilität und den Abbau von Verspätungsursachen.
- Die neue Schnellbuslinie ermöglicht durch die Anfahrt von nur zentralen Haltestellen eine Direktanbindung. Es werden keine Schulzentren (weiterhin über reguläre Linie 700 erreichbar) angefahren, um so eine wirklich attraktive Direktanbindung zu gewährleisten.

Möglicher Linienvverlauf

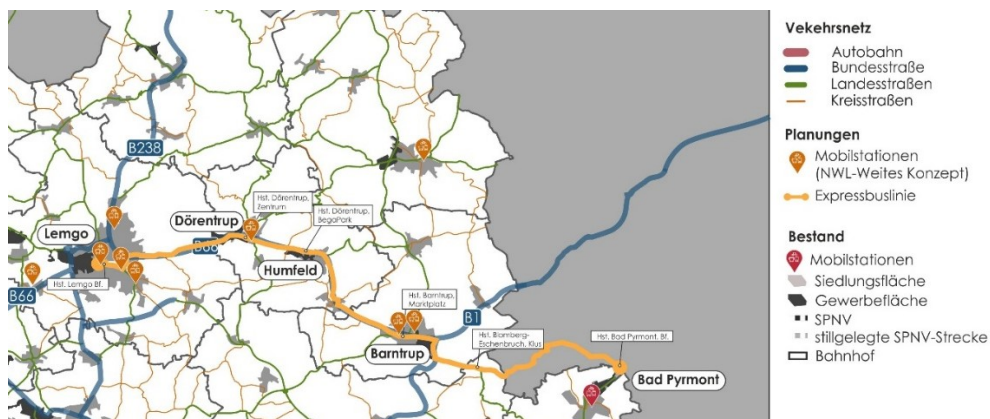
- Lemgo, Bahnhof (Anbindung Mobilstation)
- Lemgo, Breite Straße
- Lemgo Brake Lüttfeld (Anbindung Mobilstation)
- Lemgo, Eau-Le
- Lemgo, Junkerhaus
- Neuenkamp Mitte
- Dörentrup Thonwerke
- Dörentrup, Zentrum
- Dörentrup Farnbeck, Begatal
- Dörentrup Humfeld, BegaPark (neue Haltestelle)
- Dörentrup Humfeld, Möbelfabrik
- Dörentrup Humfeld, Ortsmitte
- Dörentrup, Sportplatz
- Dörentrup Bega, Ortsmitte (Anbindung Mobilstation)
- Barntrop, Lemgoer Sr.



Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont

- Barntrop, Marktplatz (Anbindung Mobilstation)
- Barntrop, Trifte
- Barntrop, Grüner Jäger
- Barntrop, Altersheim
- Blomberg-Eschenbruch, Klus
- Blomberg-Eschenbruch, Graben
- Bad Pyrmont, Hagen Mitte
- Bad Pyrmont, Holzhausen
- Bad Pyrmont, Mühlenstraße
- Bad Pyrmont, Untere Hauptallee
- Bad Pyrmont, Bahnhofstraße
- Bad Pyrmont, Bahnhof

Abbildung 6: Möglicher Linienverlauf der neuen Schnellbuslinie (Markierungen von zentralen Haltestellen)



Projekttablauf

Die Einrichtung einer neuen Schnellbuslinie teilt sich in mehrere Phasen auf:

- Basierend auf diesen Vorüberlegungen ist, im Rahmen einer konzeptionellen Phase, eine **separate Voruntersuchung** zu beauftragen. Grundlage ist eine detailliertere Angebotsanalyse auf dem Korridor. Ziel ist eine Konkre-




Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont


fisierung der Planungen u. a. zur Linienführung und dem Bedienungsangebot sowie Einsatzzeiten gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Kommunen des Kreises Lippe sowie Akteuren vom Kreis Hameln-Pyrmont. Weitere Inhalte der Voruntersuchung sollten sein:

- Umsetzungsplanung mit Kostenrahmen
 - Angebotsqualität der einzusetzenden Fahrzeuge sowie Abstimmung der einzusetzenden Fahrzeugtypen (inkl. Ausstattungsmerkmalen wie Zählfunktion AFZS (=Automatische Fahrgastzählung),)
 - Festlegung der Antriebstechnologie gem. CVD und Planung dazugehöriger Ladeinfrastruktur auf dem Streckenabschnitt
 - betriebliche Infrastruktur
 - Evaluierung von Fördermöglichkeiten
- Nachfolgend ist die **Beantragung von Fördermöglichkeiten** einzukalkulieren.
 - Die Phase der **Rüstzeit** beinhaltet die Fahrzeugbeschaffung für die Schnellbuslinie.
 - Die **Inbetriebnahme der Schnellbuslinie als Probetrieb** kann den genauen Linienverlauf und die (temporären) Haltestellen prüfen. Eine Evaluation des Probebetriebs kann durch Zählungen und Fahrgastbefragungen unterstützt werden.
 - Der **klassische Regelbetrieb** beinhaltet, basierend auf Anpassungen durch den Probetrieb, die finale Inbetriebnahme der Schnellbuslinie. Eine Inbetriebnahme ist zum nächstmöglichen Fahrplanwechsel anzustreben.

Maßnahmen- wirkung/ verkehrliche Wirkung

- Die neue Schnellbuslinie führt zu einer Direktanbindung und ermöglicht verkürzte Reisezeiten auf der Relation Lemgo – Dörentrup – Barntrop Bad Pyrmont. Angestrebt werden eine deutliche Beschleunigung und gesteigerte Fahrgastzahlen durch eine Optimierung des Betriebsablaufes.
- Die Reisezeit mit dem ÖPNV wird von gegenwärtig knapp 1 Stunde auf ca. 45 Min. reduziert und führt mit ca. 25 %

	Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont
	<p>Zeitersparnis zu einer erheblichen Verbesserung des Reisezeitverhältnisses im Bezug zum MIV.</p>
Akteure	<ul style="list-style-type: none"> ■ Erstakteure: Kreis Lippe, KVG und Kommunen ■ Weitere Akteure: Landesbetrieb Straßen NRW als weiterer Straßenbaulastträger, Bezirksregierung (als Genehmigungsbehörde), benachbarte Aufgabenträger Kreis Hameln, Mobilitätsdienstleister (On-Demand, B+R, Verleihsysteme) und Stadt Bad Pyrmont
Rolle des Kreises Lippe	<p>Die KVG als kommunale Verkehrsgesellschaft des Kreises Lippe ist für die Planung und Umsetzung einer Schnellbuslinie direkt verantwortlich.</p>
Potenzieller Projektbeginn	<p>Möglicher Zeitplan:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Projektbeginn: Planung und konzeptionelle Voruntersuchung in 2026 ■ Beantragung Förderung und Liniengenehmigung in 2027 ■ Inbetriebnahme der Schnellbuslinie als Probebetrieb (konventionell) in 2028 ■ Umsetzung der Schnellbuslinie als Regelbetrieb (batterieelektrisch) in 2030
Kosten	<ul style="list-style-type: none"> ■ Konzeptionelle Planungsphase: ca. 25.000 € ■ Betriebskosten der Linie: ca. 1,2 Mio. € ■ Optional: Flächenergänzung von 4 Limos (On-Demand-Verkehr im Kreis Lippe): ca. 0,6 Mio. € ■ Aufbauend auf den Erkenntnissen von vergleichbaren Referenzprojekten, kann durch die Umsetzung der neuen Schnellbuslinie von einer Fahrgaststeigerung von mindestens einer Verdoppelung der Nachfrage (im Bezug zur heutigen Linie 700) ausgegangen werden.

	Optimierung des ÖPNV im ländlichen Raum / Umsetzung eines Schnellbusangebotes zwischen Lemgo und Bad Pyrmont
	<ul style="list-style-type: none"> ■ Im Rahmen des derzeit bestehenden Deutschlandtickets können etwaige Fahrgeldeinnahmen nicht seriös abgeschätzt werden und sollten im Sinne der Gesamtkalkulationen von Kosten und Einnahmen kalkulatorisch nicht berücksichtigt werden. Die angenommene Fahrgaststeigerung wird zu einer wirtschaftlichen Verbesserung des Gesamtergebnisses führen, sollte jedoch erst ex post bilanziert werden. ■ Evaluationskosten (inkl. drei Fahrzeuge mit Zählfunktion): 30.000 bis 45.000 €
Fördermöglichkeiten	<p>Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes (ÖPNV-Schnellbus-RL NWL)</p>
Quellen	<ul style="list-style-type: none"> ■ www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Projekte/20230612_MBS_Begatabahn.pdf ■ www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Downloads/Informationen_fuer_Meinungsbildner/Foerderrichtlinie_Schnellbusse_NWL_Maerz_2023.pdf
Stand des Wissens	<p>März 2025</p>

1.2.6 Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11



Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11

Ziel der Maßnahme

Förderung der Fahrradnutzung im ländlichen Kreis Lippe. Fahrradstraßen außerhalb, insbesondere an Kreisstraßen, sind bis dato eine Besonderheit. Es handelt sich um ein Pilotprojekt, das sich in Zukunft eventuell auf weiteren Abschnitten adaptieren lässt. Neben der generellen Machbarkeit wird auch die Möglichkeit betrachtet, die Einführung einer Fahrradstraße als Verkehrsversuch zu erproben.

Ausgangslage Kreisstraße K5, Abschnitt 11

Die Kreisstraße K5, Abschnitt 11 (im Folgenden als K5, 11 bezeichnet) verbindet das Gemeindegebiet Leopoldshöhe mit dem Stadtgebiet Lage. Auf Leopoldshöher Gebiet heißt die Straße „Krentruperhagen“, auf Lagenser Seite heißt sie „Krentruper Straße“. Die Straße ist bereits als Radverkehrsrouten beschildert und stellt als Teil des Radnetzes OWL eine wichtige Verbindung für den Alltagsradverkehr zwischen Lage und Leopoldshöhe (und in Richtung Bielefeld) dar. Die Anlage eines straßenbegleitenden Geh- und Radwegs kann u. a. aufgrund von Hemmnissen beim Grunderwerb, wenn überhaupt nur sehr langfristig umgesetzt werden. Die Idee ist, eine Außerorts-Fahrradstraße zunächst als Verkehrsversuch und nach Evaluation möglichst dauerhaft einzurichten. Dabei bleiben Kfz-Verkehr und landwirtschaftlicher Verkehr mit Hilfe von Zusatzschildern zugelassen.

Infrastruktur

Auf dem etwa 3 km langen Streckenabschnitt variiert die Fahrbahnbreite laut NWSIB (ohne Bankett) zwischen 4,04 m und 6,70 m. Breiten unter 4,60 m sind zwischen Station 1+606 und 1+747 (4,04 m), zwischen Station 2+202 und 2+368 (4,40 m) und zwischen Station 2+602 und 2+791 (4,04 m) vorhanden. Die Fahrbahnmarkierung beschränkt sich in Teilen auf die Markierung des Fahrbahnrandes. Im Verlauf der Strecke befinden sich einige Einmündungen kleinerer landwirtschaftlicher Betriebe und von Wohnbebauungen. Auf der Strecke befindet sich im Bereich des Anschlusses an die L967 die Ortsdurchfahrt Pottenhausen. An beiden Seiten des Abschnitts münden die Streckenführungen in einen Kreisverkehr. Die Straßenbaulast für den gesamten Abschnitt liegt, abgesehen von den beiden Kreisverkehren, beim Kreis Lippe.



Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11

Abbildung 7: Befahrungsbild der K5, 11, Station 2806, Leopoldshöhe mit beginnendem Geh- und Radweg

K5(LIP), Abs.Nr. 11, 3918013039180328, St. 2806
 Sichtung: In Gegen Stat.-Richtung
 Fahrtstreifen: Kamera: Frontkamera



Nur relevante regionale Verbindungen für den Alltagsradverkehr sind Bestandteil des Radnetzes OWL. Innerhalb des Radnetzes OWL ist der Streckenabschnitt der unteren Netzkategorie 3 zugeordnet. Durch die Umsetzung einer Fahrradstraße in diesem Bereich ergibt sich ein Lückenschluss der Radwegeinfrastruktur zwischen Leopoldshöhe und Lage, da ein Anschluss an den getrennten Geh- und Radweg der K5, Abschnitt 10 (Pottenhauser Str.) stattfindet. Der Anschluss Schötmarsche Straße (L751) ermöglicht eine durchgehende Führung des Radverkehrs auf einem baulich getrennten Geh- und Radweg bis zum Lothar Gieselmann Kreisel.

Verkehr

Auf der Relation Leopoldshöhe, Edeka (Ortsmitte)–Lage, Lange Straße (Ortsmitte) wird dem motorisierten Individualverkehr die Strecke über die K1 (Lagesche Straße) empfohlen (11 min Fahrtzeit ggü. 12 min über K5, 11), womit von einer geringen Verkehrsstärke auf dem Streckenabschnitt auszugehen ist. Eine im Jahr 2024 durchgeführte verdeckte Verkehrsmessung an der K 5,11 hat eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 971 Kfz/24 h ergeben, hierbei sind 28 Fahrzeuge dem Schwerverkehr (SV) zuzuordnen. Der Radverkehrsanteil liegt bei 71 Rad/24 h. Bereits im Jahr 2016 sind Verkehrsmessungen durchgeführt worden. Dabei sind 1.329 Kfz/24 h erfasst worden, mit einem SV-Anteil von 86 Fz/24 h und einem Radverkehrsanteil



Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11

Zeichen 242.1 und 244.1, ist mit der für das Straßen- und Wegerecht zuständigen Behörde zu klären, ob eine straßenrechtliche Teileinziehung erforderlich ist. Diese ist im Regelfall notwendig, wenn bestimmte Verkehrsarten auf Dauer vollständig oder weitestgehend von dem durch die Widmung der Verkehrsfläche festgelegten verkehrsüblichen Gemeingebrauch ausgeschlossen werden sollen. Durch Verkehrszeichen darf kein Verkehr zugelassen werden, der über den Widmungsinhalt hinausgeht.“

- Wenn die Kreisstraße als Fahrradstraße mit einem Zusatzzeichen für Kfz-Verkehr freigegeben bleibt, geht ihre Eigenschaft als Straße des überörtlichen Verkehrs nicht verloren. Anders wäre es bei einer Zusatzbeschilderung „Anlieger frei“, weil sie den Durchgangsverkehr ausschließen würde, damit wäre eine straßenrechtliche Teileinziehung notwendig und durch den Baulastträger zu vollziehen.
- Die Einstufung einer Straße nach dem Straßenrecht hat keinen Einfluss darauf, ob dort eine Fahrradstraße auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts angeordnet werden kann. Das Straßenverkehrsamt, das für diese Anordnung zuständig ist (§ 44 Abs. 1 StVO), nimmt staatliche Aufgaben wahr und nicht solche der Kommune. Es ist also nicht die Kommune, die ihre Gemeindestraße zur Fahrradstraße macht und auch nicht der Landkreis, bei dem das Straßenverkehrsamt eingerichtet ist, in Bezug auf die Kreisstraße. Das Straßenverkehrsamt ist nach § 45 StVO bei der Anordnung einer Fahrradstraße nicht einmal auf das Einvernehmen der Gemeinde angewiesen, anders als bei der Anordnung von verkehrsberuhigten Bereichen (Abs. 1c) oder Fahrradzonen (Abs. 1i). Auch das zeigt, dass die Einstufung der Straße nicht maßgeblich ist.
- § 45 StVO ermächtigt die Straßenverkehrsbehörden zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen. Der Paragraph enthält nicht für jede Anordnung einzelne Ermächtigungen, sondern in den Abs. 1 ff teils allgemeine und teils spezielle Anordnungsvoraussetzungen. An bestimmte verkehrsrechtliche Beschränkungen stellt Abs. 9 strengere Anforderungen, von denen Fahrradstraßen wiederum ausgenommen sind. Für ihre Anordnung muss nicht der Nachweis einer besonderen örtlichen Gefahrenlage nach Abs. 9 S. 3 erbracht werden, der für die Anordnung einer Strecken-Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h erforderlich wäre.



Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11

- Die VwV-StVO 2021 zu Zeichen 244.1 StVO unterscheidet nicht nach Straßenklassen, enthält aber die Vorgabe, dass Fahrradstraßen dann in Betracht kommen, wenn eine hohe Fahrradverkehrsdichte vorherrscht oder dies alsbald zu erwarten ist. Zudem kommt eine Fahrradstraße in Betracht, wenn die Straße lediglich von untergeordneter Bedeutung für den Kraftfahrzeugverkehr ist.
- Fahrradstraßen müssen jedoch das Kriterium der Erforderlichkeit erfüllen. Dies ist nach unterschiedlichen Urteilen des Verwaltungsgerichts (VG) Berlin und des VG Hannover dann gegeben oder nicht gegeben, wenn der Fahrbahnquerschnitt geringer als 4,60 m ist. Nach Ansicht des VG Hannover sind Fahrradstraßen dann erforderlich, wenn die allgemeinen und besonderen Verhaltensregeln der StVO nicht ausreichen, damit die Wirkung einer Fahrradstraße erreicht wird. Die Gefahrenlage ist im Einzelfall abzuwägen. Prüft die Straßenverkehrsbehörde nicht, ob die Fahrradstraße erforderlich ist, kann ein Ermessens Fehlgebrauch vorgeworfen werden.

Abbildung 9: Google Streetview Screenshot der ersten Fahrradstraße an einer Kreisstraße in Hessen (K29 in Lollar)



(zu sehen sind Verkehrszeichen 244.1 (Fahrradstraße), 1022-12 (Krafträder auch mit Beiwagen, Kleinkrafträder und Mofas frei), 1010-50 (Kraftwagen und sonstige mehrspurige Fahrzeuge) und 1026-36 (landwirtschaftlicher Verkehr frei))



Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11

Hintergrund Verkehrsversuch

Verkehrsversuche sind in der StVO-Änderung vom April 2020 erleichtert worden. Sie können nun auch ohne besondere örtliche Gefahrenlage angeordnet werden (§ 45 Abs. 9 Nr. 2 StVO). Wie bisher können nur Regelungen erprobt werden, die auch als endgültige Regelungen zulässig wären. Dazu gehört auch die Anordnung des Zeichens 244.1 Fahrradstraße. Die Erprobung ist zeitlich auf ein Jahr begrenzt. Längere Versuchszeiträume sind mit besonderer Begründung möglich. Die Begleitung und Evaluation der Maßnahmenwirkung ist vorzusehen.

Einschätzung zur Machbarkeit

Bei außerörtlichen Straßen mit überörtlicher Verkehrsfunktion sind Fahrradstraßen bisher eine Ausnahme. Bisherige Erfahrungen zeigen allerdings die rechtliche Zulässigkeit und auch den Mehrwert für den Radverkehr in ländlichen Gebieten. Ziel der Einrichtung einer Fahrradstraße auf der K5, 11 ist die Förderung des Radverkehrs. Dieses Ziel verfolgt der Kreis Lippe seit mehreren Jahren. Fahrradstraßen dienen nach StVO nicht nur der Gefahrenabwehr, sondern auch der Förderung des Radverkehrs.

Mit dem betrachteten Abschnitt 11 der K5 besteht ein hoher verkehrlicher Wert für den Radverkehr, der als wichtige Verbindung für den Alltagsradverkehr zwischen Lage und Leopoldshöhe (und in Richtung Bielefeld) im Radnetz OWL definiert ist. Angestrebt wird der Aufbau einer sicheren Radverbindung zwischen Lage und Leopoldshöhe, der gegenüber dem Bau eines Radweges zudem schnell und kostengünstig umsetzbar ist.

Mangels Alternativen wird die K5, 11 bereits heute vielfach durch Radfahrende zwischen Lage und Leopoldshöhe genutzt, obwohl die Führung im Mischverkehr erfolgt. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr beträgt 100 km/h. Mit einer Steigerung der Attraktivität für den Radverkehr, der Angleichung der Geschwindigkeiten (Fahrradstraße mit Tempo 30) und vor dem Hintergrund der generellen Zunahme der Fahrradnutzung auch in ländlichen Gebieten ist von einer Steigerung der Nachfrage auszugehen. Eine Erprobung mit begleitender Erhebung der Nachfrage sollte den angeordneten Verkehrsversuch begleiten. Demgegenüber ist die K1 für den Kfz-Verkehr die direkte Verbindung zwischen Lage und Leopoldshöhe. Weitere parallele Routen für den Kfz-Verkehr sind die K20, 3 und die L968, 3. Die K5, 11 stellt eine Alternativroute dar, sodass keine Benachteiligung für den motorisierten Verkehr vorliegt.

Mit den zuständigen Genehmigungsbehörden ist zu erörtern, inwieweit eine Genehmigung einer Fahrradstraße durch eine **stellenweise** Straßenbreite von knapp über 4 m beeinträchtigt ist. Beispiele von Fahrradstraßen zeigen aber, dass ein gefahrenloser Begegnungsverkehr möglich ist.



Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11

Umsetzungsschritte


- Rechtliche Klärung der Zulässigkeit der Einrichtung einer Fahrradstraße (Verkehrszeichen 244.1) auf der K5, 11
- Ggf. Durchführung einer Verkehrszählung, um festzustellen, welche Verkehrsarten in welcher Frequenz die Strecke nutzen
- Beschlussfassung des Kreises Lippe und der Kommunen Leopoldshöhe und Lage
- Ist festgestellt, dass eine hohe Radverkehrsdichte vorhanden oder dies alsbald zu erwarten ist, ist eine Fahrradstraße gemäß des Verkehrszeichens 244.1, mit der Zusatzfreigabe des Kfz, Kraftrad, Kleinkraftrad, Mofa und des landwirtschaftlichen Verkehrs, anzuordnen. Für die Eingliederung des Radverkehrs in den Bereichen der Kreisverkehre ist eine StVO-Konforme Lösung vorzusehen
- Information der Anlieger über das Verfahren und den Verlauf des Modellversuchs
- Begleitende Kommunikation für mehrheitliche Akzeptanz vorsehen

Für einen Verkehrsversuch

- Um die Nutzung unter unterschiedlichen Witterungsbedingungen zu erproben und auch Rückschlüsse auf das Nutzendenverhalten ziehen zu können, ist der Verkehrsversuch für mindestens 9 Monate einzurichten
- Frühzeitige Festlegung von Erfolgskriterien für die Evaluation
- Sicherstellung der wissenschaftlichen Begleitung während des Verkehrsversuchs
- Nach Beendigung des Versuchs findet eine Auswertung und eine Evaluation der Maßnahme statt
- Entscheidung über die dauerhafte Anordnung

Maßnahmenwirkung/ verkehrliche Wirkung

- Zulässige Höchstgeschwindigkeit auf dem Abschnitt ist 30 km/h
- Höhere Sicherheit des Radverkehrs auf der Kreisstraße, 50 % weniger Unfälle im Radverkehr außerorts

	Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11
Akteure	Eigenbetrieb Straßen des Kreises Lippe (Straßenbaulastträger), Verkehrsbehörde Kreis Lippe (für Leopoldshöhe), Verkehrsbehörde Stadt Lage, Polizei (Leopoldshöhe und Lage), Radverkehrsförderung Kreis Lippe, Pressestelle Kreis Lippe und ggf. Stadt Lage, Stadtverwaltung Lage, Gemeindeverwaltung Leopoldshöhe
Rolle des Kreises Lippe	Die Straßenverkehrsbehörde ist Teil der Kreisverwaltung und für die Anordnung von Beschilderungen auf Leopoldshöher Gebiet zuständig. Auf Lagenser Stadtgebiet ist die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Lage zuständig.
Potenzieller Projektbeginn	Frühjahr/Sommer 2026, Berücksichtigung von Jahreszeiten und Witterung (Wechsel der Jahreszeiten/Wetter, Sommerferien)
Kosten	Prüfung und Einrichtung der Fahrradstraße: aus Haushaltsmitteln des Kreises Lippe (Schilder, Markierungsarbeiten o. ä.) Begleitende Evaluation des Verkehrsversuchs: 40.000 - 80.000 € (je nach Umfang) Öffentlichkeitsarbeit: 10.000 – 30.000 € (je nach Umfang)
Fördermöglichkeiten	Innovative Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland: https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/innovation-radverkehr-deutschland.html
Beispielprojekte	Modellprojekt K29 im Landkreis Gießen https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/erste-ausseroertliche-fahrradstrasse-hessens-auf-der-k-29-im-landkreis-giessen Modellprojekt alte Bundesstraße 467 im Bodenseekreis https://www.bodenseekreis.de/aktuelles/artikel/2022/07/fahrradstrasse-zwischen-reutenen-und-giessen-bruecke-offiziell-eingeweiht/
Quellen	https://gruene-ebersberg.de/fileadmin/Speicherplatz/bayern/kv_ebersberg/Redaktion/OV_Glonn/downloads_2021/Fahrradstrasse_ausserorts_auf_Kreisstrasse-1.pdf



Machbarkeitsbetrachtung zur Einführung einer Fahrradstraße K5, Abschnitt 11

[Fahrradstraße einrichten: 5 wichtige Voraussetzungen
\[+VwV-StVO 2021\] – stvo2Go](#)

https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Loseblattsammlung_Fahrradstrassen_RZ_Einzel_01.pdf

https://www.balm.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/Leitfaden_Fahrradstrassen_02_07_2021.pdf?__blob=publicationFile&v=1

**Stand des
Wissens**

März 2025

2 Evaluationskonzept

Mit dem Masterplan Mobilität hat der Kreis Lippe seine mobilitätsbezogenen Ziele und einen Umsetzungsrahmen bis in das Jahr 2040 definiert. Das zugehörige Maßnahmenkonzept empfiehlt Handlungsansätze, die durch den Kreis Lippe und seine Planungspartnerinnen und -partner umgesetzt werden sollten, um die gesetzten Ziele bestmöglich zu erreichen.

Verkehrs- und mobilitätsrelevante Maßnahmen sind stets im Kontext zu gesellschaftlichen, ökonomischen und umweltbedingten Rahmenbedingungen zu betrachten. Aufgrund der Schwierigkeit, zukünftige Entwicklungen abzusehen, ist der Masterplan Mobilität nicht als starres Planwerk zu betrachten. Vielmehr sollen Abweichungen in der Maßnahmenwirkung und damit im Bereich der Zielerreichung möglichst früh erkannt und die betreffenden Maßnahmen dann zeitnah an die sich ergebenden Erfordernisse angepasst werden.

Es wird daher bereits für die Umsetzungsphase empfohlen, den Maßnahmenfortschritt und die resultierende Wirkung laufend zu evaluieren. Dazu wird ein Evaluationskonzept vorgeschlagen, das dabei helfen soll, den Erreichungsgrad der gesetzten Ziele zu überprüfen. So soll der Masterplan Mobilität ausreichend flexibel sein, um frühzeitig auf sich ändernde Bedingungen adäquat reagieren zu können. Außerdem ergibt sich auch die Möglichkeit, Erfolge öffentlichkeitswirksam herauszustellen und zu präsentieren.

2.1 Aufstellung eines Indikatorensystems

Anhand der aufgestellten Wirkungs- und Handlungsziele lassen sich Indikatoren für eine nachvollziehbare Überprüfung aufstellen. Die Evaluation ist transparent zu gestalten, z. B. über regelmäßige Evaluationsberichte. Hierdurch können politische Gremien sowie die Öffentlichkeit über Fortschritte oder Hemmnisse informiert werden.

Eine belastbare Erfolgskontrolle benötigt in diesem Zusammenhang vor allem Regelmäßigkeit und Kontinuität. Dazu bietet sich ein übergeordneter Evaluationsintervall von ca. fünf Jahren an. Das Evaluationskonzept gibt über diesen übergeordneten Evaluationsintervall weitere Erhebungszeiträume für einzelne Indikatoren an, welche das Evaluationskonzept in drei Stufen unterteilen:

- Kurzfristig (jährlich oder alle zwei Jahre)
- Mittelfristig (ca. alle drei bis fünf Jahre)
- Langfristig (ca. alle fünf bis sieben Jahre)

Wichtig ist dabei eine gleichbleibende Systematik, insbesondere bei der Datenerhebung, um die Vergleichbarkeit der erhobenen Daten langfristig zu gewährleisten.

Nachfolgend werden potenzielle Indikatoren dargelegt, die in Verbindung mit einer aus gutachterlicher Sicht realistischen Zeiteinheit versehen sind, um aus Veränderungen (vorher – nachher) Schlüsse auf die Wirksamkeit der Maßnahmen ziehen zu können. Dabei ist zu beachten, dass zwischen Umsetzung einer Maßnahme und der Nachher-Betrachtung eine gewisse Zeit verstreichen sollte

(i. d. R. mehrere Monate bis hin zu einem Jahr), damit sich mögliche Verhaltensänderungen einspielen können und Wirkungen zweifelsfrei belegbar sind.

2.2 Übergreifende Indikatoren

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 3: Indikatoren für die Evaluation

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Modal Split sowie Verkehrsleistung nach Verkehrsmitteln (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr)	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätbefragung
Unterwegszeit im Kreis Lippe	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätbefragung
Ergebnisse von Mobilitäts-/Haushaltsbefragungen (subjektive Sicherheit, Sicherheitsempfinden, Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmitteln, Zufriedenheit mit den Verkehrssystemen, intermodale Wegeketten, etc.)	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätbefragung
Reisezeitverhältnisse ÖPNV/MIV, Rad/MIV auf exemplarischen Relationen (Wegekette Start-Ziel)	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätbefragung

2.2.1 Handlungsfeld Radverkehr für alle

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 4: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Radverkehr für alle

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Anteil des Radverkehrs	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätbefragung
Neu gebaute Radwege an Kreisstraßen (km/Jahr) sowie eingerichtete Radverkehrsanlagen (Anzahl/Jahr)	Mittelfristig	Aus Planungen des Kreises Lippe
Unfallstatistik/Beteiligung Radfahrer	Kurzfristig	Erhebungen durch Polizeibehörde (Unfallberichterstattung), Statistisches Bundesamt, Forschungsinstitut Deutscher Verkehrssicherheitsrat (DVR) (Auswertungen und Reports)
Belegungsgrad Radabstellanlagen	Mittelfristig	Abfrage bei Kommunen, ggf. perspektivisch Abfrage über Lippemobil-App zur Auslastung der Radstationen

2.2.2 Handlungsfeld Den Umstieg schaffen

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 5: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Den Umstieg schaffen

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Anteil der multimodalen Personengruppen (Nutzung von mehr als einem Verkehrsmittel)	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätsbefragung
Anzahl der intermodalen Schnittstellen (z. B. Park & Ride/Bike & Ride; Mobilstationen)	Mittelfristig	Bestandteil der Informationen im Digitalen Zwilling (Maßnahme 6.3)
Zufriedenheit mit dem Umweltverbund	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätsbefragung
Nutzung von Sharing-Angeboten	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätsbefragung/Abfrage bei Anbietern
Veränderung des Anteils von Zweit/Dritt-Pkw der Haushalte	Langfristig	Daten liegen der Verkehrsbehörde vor

2.2.3 Handlungsfeld Klimafreundlich mobil in Lippe

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 6: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Klimafreundlich mobil in Lippe

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Verkehrsbedingte CO ₂ -Emissionen	Langfristig	Ermittlung auf Grundlage der Angaben zur Verkehrsleistung in der Mobilitätsbefragung, welche der Kreis Lippe durchführt
Anzahl öffentlicher Ladesäulen	Mittelfristig	Öffentlich zugänglich abzurufen bei Bundesnetzagentur (Ladesäulenkarte ³), Informationen werden integriert in Digitalen Zwilling (Maßnahme 6.3)
Anteil elektrisch betriebener Linienbusse sowie kommunaler Fahrzeuge	Kurzfristig	Daten liegen kreisseitig vor und sind ergänzend bei Kommunen abzufragen
Kfz-Zulassungen nach Schadstoffklassen sowie Antriebsarten	Mittelfristig	Abfrage Zulassungsstelle bzw. Straßenverkehrsamt oder Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)

2.2.4 Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 7: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Entwicklung Verkehrsfläche an der Flächennutzung	Langfristig	Daten liegen beim Kreis Lippe vor

³ <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/Ladesaeulenkarte/start.html>

Verstetigung der Steuerungsrunde (möglichst zweimonatliches Intervall) und des Mobilitätsbeirats (Treffen mindestens alle 12 Monate)	Kurzfristig	Kreis Lippe
Anteil und Veränderung Finanzmittel als Regelmittel für den Umweltverbund im Kreishaushalt	Langfristig	Kreis Lippe
Budget für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit im Kreishaushalt/ KVG	Mittelfristig	Kreis Lippe
Anteil der Kinder, die zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem ÖPNV zur Schule kommen	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätsbefragung

2.2.5 Handlungsfeld Angebotsqualität des ÖPNV

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 8: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Angebotsqualität des ÖPNV

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Anteil der Bevölkerung mit ÖV-Haltestelle in der Umgebung (500 m)	Mittelfristig	Bereitstellung durch KVG Lippe oder Integration der Informationen in Digitalen Zwilling (Maßnahme 6.3)
Fahrgastzahlen im ÖPNV	Mittelfristig	KVG Lippe
Anteil der barrierefreien Bushaltestellen	Mittelfristig	Integration der Informationen in Digitalen Zwilling (Maßnahme 6.3)
Pünktlichkeit im ÖPNV (getrennt nach Bus und Bahn)	Mittelfristig	Bereitstellung durch KVG Lippe (Bus) und NWL (Bahn)

2.2.6 Handlungsfeld Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 9: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Anzahl digitaler Lichtsignalanlagen	Kurzfristig	Kreis Lippe, Abfrage bei den Kommunen
Anzahl Nutzer einer übergreifenden Mobilitätsplattform (Lippemobil-App)	Mittelfristig	KVG Lippe über Angaben aus Lippemobil-App
Zahl der gebuchten Handytickets, D-Tickets, Hometarife	Mittelfristig	KVG Lippe über Angaben aus Lippemobil-App

2.2.7 Handlungsfeld Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 10: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Kooperationsprojekte zwischen dem Kreis Lippe, den Kommunen, Wirtschaftsunternehmen und weiteren Planungspartnern	Mittelfristig	Kreis Lippe
Anteil Güterverkehr auf der Schiene	Mittelfristig	Statistisches Bundesamt (Destatis), Eisenbahn-Bundesamt (EBA) ⁴ , Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) ⁵ , DB und DB Cargo ⁶

⁴ https://www.eba.bund.de/DE/home_node.html

⁵ <https://bmdv.bund.de/DE/Home/home.html>

⁶ <https://www.deutschebahn.com/de>

2.2.8 Handlungsfeld Management des motorisierten Verkehrs

Folgende Indikatoren werden vorgeschlagen:

Tabelle 11: Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Management des motorisierten Verkehrs

Indikator	Erhebungsintervall	Erhebungsquelle
Anzahl Verkehrsunfälle mit Personenschaden	Kurzfristig	Straßenverkehrsbehörde und Polizei Lippe (Jährlicher Unfallbericht)
Anteil des Pkw-Besitzes pro Haushalt	Langfristig	Erhebung mit der regelmäßig durch den Kreis Lippe durchgeführten Mobilitätsbefragung

2.3 Berichterstattung

Auf Basis der vorgeschlagenen Indikatoren sollte in turnusmäßigen Abständen von ca. fünf Jahren ein Evaluationsbericht erstellt werden. Dieser dient dazu die vorliegenden Daten und gesammelten Informationen aufbereitet zusammenzustellen, hinsichtlich der angestrebten Ziele zu bewerten, darauf aufbauend Anpassungsbedarfe aufzuzeigen und öffentlich zu kommunizieren. Der vorgeschlagene Zeitintervall ist deshalb sinnvoll, da einige Evaluationselemente aufgrund des entstehenden Aufwands nur alle fünf Jahre durchführbar sind. Außerdem sind mehrjährige Datenreihen enger gefasster Evaluationselemente (z. B. Unfalldaten) wesentlich aussagekräftiger und Trends können abgeleitet werden.

Sinnvoll ist außerdem, in der Berichterstattung auch die im jeweiligen Zeitraum umgesetzten Maßnahmen des Masterplan Mobilität darzustellen. Neue und aktualisierte Maßnahmen, die sich aufgrund neuer Rahmenbedingungen sowie siedlungs- und/oder verkehrspolitischer Ziele ergeben, sollten mit aufgeführt werden. Zudem sollten die Handlungsfelder des Masterplan Mobilität überprüft und ggf. ergänzt werden. Bestandteile der Berichterstattung sollten somit sein:

- **Umsetzungsstand:** Darstellung des Stands der Umsetzung je Handlungsfeld (bspw. „abgeschlossen“, „in Bearbeitung“, „noch nicht begonnen“ oder „wird nicht weiterverfolgt“).
- **Beschlussstände:** Zusammenfassende Darstellung der Berücksichtigung der Ziele des Masterplan Mobilität in den kreisweiten Beschlüssen (konform/nicht konform/dient der Umsetzung des Masterplan Mobilität).
- **Akteursabfrage:** Zu einigen Maßnahmen ist der Kreis Lippe nicht wesentlich handelnder Akteur, daher muss im Evaluationsbericht regelmäßig abgefragt

werden, inwieweit die jeweils handelnden Akteure den entsprechenden Maßnahmen nachgegangen sind.

- Wirkungs- und Erfolgskontrolle: Analyse der Zielerreichung, anhand des entwickelten Indikatorensystems.
- Empfehlungen zur Fortschreibung: Aufbauend auf den Ergebnissen der Evaluation sollten Empfehlungen zur Fortschreibung des Masterplan Mobilität bzw. der enthaltenen Maßnahmen sowie zur Fortführung/Anpassung von Rahmenbedingungen getroffen werden. Dazu ist ebenfalls zu prüfen, ob sich ein Bedarf für eine Nachsteuerung ergibt (Änderung, Streichung und Ergänzung von Maßnahmen etc.).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Maßnahmen- und Umsetzungskonzept	6
Abbildung 2: Verortung des Plangebiets EnergiePark	12
Abbildung 3: Vorschlag für Mobilitätsangebote im Plangebiet	19
Abbildung 4: Ergebnisse der forsa-Umfrage: „Sicherer Schulweg“ (2022)	24
Abbildung 5: Organigramm für einen regelmäßigen Austausch zu Mobilitätsthemen innerhalb des Kreises Lippe	33
Abbildung 6: Möglicher Linienverlauf der neuen Schnellbuslinie	45
Abbildung 7: Befahrungsbild der K5, 11, Station 2806, Leopoldshöhe mit beginnendem Geh- und Radweg	50
Abbildung 8: Verortung des Streckenabschnitts zwischen Leopoldshöhe und Lage	51
Abbildung 9: Google Streetview Screenshot der ersten Fahrradstraße an einer Kreisstraße in Hessen (K29 in Lollar)	53

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Maßnahmen mit direkten Handlungsmöglichkeiten durch den Kreis Lippe	7
Tabelle 2:	Übersicht Modellprojekte	9
Tabelle 3:	Indikatoren für die Evaluation	59
Tabelle 4:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Radverkehr für alle	60
Tabelle 5:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Den Umstieg schaffen	61
Tabelle 6:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Klimafreundlich mobil in Lippe	62
Tabelle 7:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung	62
Tabelle 8:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Angebotsqualität des ÖPNV	63
Tabelle 9:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen	64
Tabelle 10:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr	64
Tabelle 11:	Indikatoren für die Evaluation im Handlungsfeld Management des motorisierten Verkehrs	65



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de