



Ergebnisbericht

Die Mobilstation als Ort der Vernetzung

Stadt Bad Lippspringe

Impressum



Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Konrad-Zuse-Straße 1
44263 Dortmund

www.planersocietaet.de

Markus Grundmann
Florian Rehmstedt

pp a|s

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Dortmund | Stuttgart

Pesch Partner Architektur Stadtplanung GmbH
Hörder Burgstraße 11
44263 Dortmund

www.pesch-partner.de

Ina Schauer

Bildnachweis

Titelseite: Pesch und Partner

Sofern nicht anders angegeben, obliegen der Planersocietät die Rechte an den im Bericht dargestellten Bildern.

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen aller Geschlechter zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Berichtes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets alle Geschlechter angesprochen.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	6
1.1	Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“	6
1.2	Aufgabenstellung und Prozess	7
2	Ausgangslage	9
3	Bestandsanalyse	12
3.1	Bestehende Planwerke und Grundlagen	12
3.2	Einpendlerströme, Ziele und Wegeverbindungen	13
3.3	ÖPNV	14
3.4	Nahmobilität	16
3.5	Kfz-Verkehr	19
4	Konzeption	22
4.1	Beteiligungsveranstaltung	22
4.2	Nutzungsplan und Raumprogramm	24
4.3	Maßnahmenvorschläge	26
4.3.1	Schlüsselmaßnahmen	27
4.3.2	Weitere Maßnahmen	39
5	Zusammenfassung und Ausblick	44
6	Quellenverzeichnis	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektfamilien in der Transferphase	6
Abbildung 2: Modellprojekte in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“	7
Abbildung 3: Ablaufplan „Mobilstation als Ort der Vernetzung“ in Bad Lippspringe.....	8
Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung.....	10
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung und -prognose.....	10
Abbildung 6: Demographische Entwicklung der nächsten 10 Jahre	11
Abbildung 7: Einpendlerströme Bad Lippspringe.....	13
Abbildung 8: Wichtige Ziele und Wegeverbindungen in Bad Lippspringe	14
Abbildung 9: Öffentlicher Verkehr in Bad Lippspringe.....	15
Abbildung 10: Haltestelle Stadtmitten (oben), Haltestellenausstattung Am Vorderflöß Mitte (unten)	16
Abbildung 11: Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in Bad Lippspringe.....	17
Abbildung 12: Schließfächer Touristikinfo (oben links), Radabstellmöglichkeiten Touristikinfo (oben rechts), Schmaler Radweg Detmolder Str. (unten links), Fußweg mit Radfreigabe (unten rechts)	17
Abbildung 13: Zugang Arminiuspark mit Radverkehrsfreigabe (oben), Fußgängerüberweg Zentrum (unten)	18
Abbildung 14: Kfz-Geschwindigkeiten und Parkplatzangebot.....	20
Abbildung 15: Tempo-30-Strecke im Zentrum (oben), Innerstädtische Parksammelanlage (unten)	20
Abbildung 16: Projektvorstellung bei der Beteiligungsveranstaltung	23
Abbildung 17: Visualisierung der Mobilstation	25
Abbildung 18: Nutzungs- und Raumprogramm	25

Abkürzungsverzeichnis

ERA.....	<i>Empfehlungen für Radverkehrsanlagen</i>
Kfz	<i>Kraftfahrzeug</i>
MZG.....	<i>Medizinisches Zentrum für Gesundheit Bad Lippspringe</i>
nph	<i>Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter</i>
NRW	<i>Nordrhein-Westfalen</i>
NWL.....	<i>Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe</i>
ÖPNV	<i>Öffentlicher Personennahverkehr</i>
OWL.....	<i>OstWestfalenLippe</i>
P+R.....	<i>Park-and-Ride-Parkplätze</i>
SPNV.....	<i>Schienenpersonennahverkehr</i>

1 Einleitung

Von 2018 bis 2022 fand das Strukturentwicklungsprogramm REGIONALE des Landes Nordrhein-Westfalen in OstWestfalenLippe statt. Ziel war es, Lösungen für die Herausforderungen, vor denen die Region steht, zu entwickeln und ein neues „UrbanLand“ zu gestalten. In der nun, 2024 stattgefundenen Transferphase zur Verstetigung der Aktivitäten, werden die Erkenntnisse aus der REGIONALE umsetzungsorientiert fortgeführt. Die hier vorliegende Konzeptstudie für die Burgstraße in Büren entstammt dieser Transferphase.

1.1 Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“

Die innovativen und modellhaften Lösungen für ein gutes Leben in der Region werden im Transferprogramm UrbanLand fortgeführt. Ziel ist es, Stadt- und Ortskerne in den Städten und Gemeinden in OstWestfalenLippe zu stärken. Mit fünf Projektfamilien in den Themenfeldern Stadtentwicklung, Wohnen, Daseinsvorsorge, Begegnungsorte und Mobilität werden Kommunen in OWL unterstützt. Dies bietet den Kommunen die Chance, Ansätze aus der REGIONALE bedarfsgerecht lokal zu verwirklichen.

Abbildung 1: Projektfamilien in der Transferphase



Mit der Teilnahme an der Transferphase bündeln die Kommunen in OWL ihr Wissen, Personal und Finanzmittel. Durch die interkommunale Zusammenarbeit erreichen sie mehrere Vorteile. Sie gehen Problemstellungen gemeinsam an und helfen sich gegenseitig mit ihren Erfahrungen.

Mit der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“ werden vier Modellprojekte gefördert. Dabei haben alle Projekte eine eigene Fragestellung und Problemlage, die jedoch auf vielfältige Kommunen übertragbar sind, sodass die Ergebnisse für die Gesamtregion nutzbar werden.

Abbildung 2: Modellprojekte in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“



Die vier Konzeptstudien in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“ wurden alle in einem vergleichbaren Prozess im Zeitraum April bis Dezember 2024 erstellt. Neben den Arbeiten in den vier Kommunen fanden auch projektübergreifende Veranstaltungen statt. Abschluss der Transferphase stellte die UrbanLand Konferenz im November 2024 dar, bei der die Ergebnisse der Projekte vorgestellt und die interkommunale Zusammenarbeit über alle Projektfamilien hinaus gestärkt wurden. Innerhalb der Projektfamilie fand ein abschließender Austausch statt.

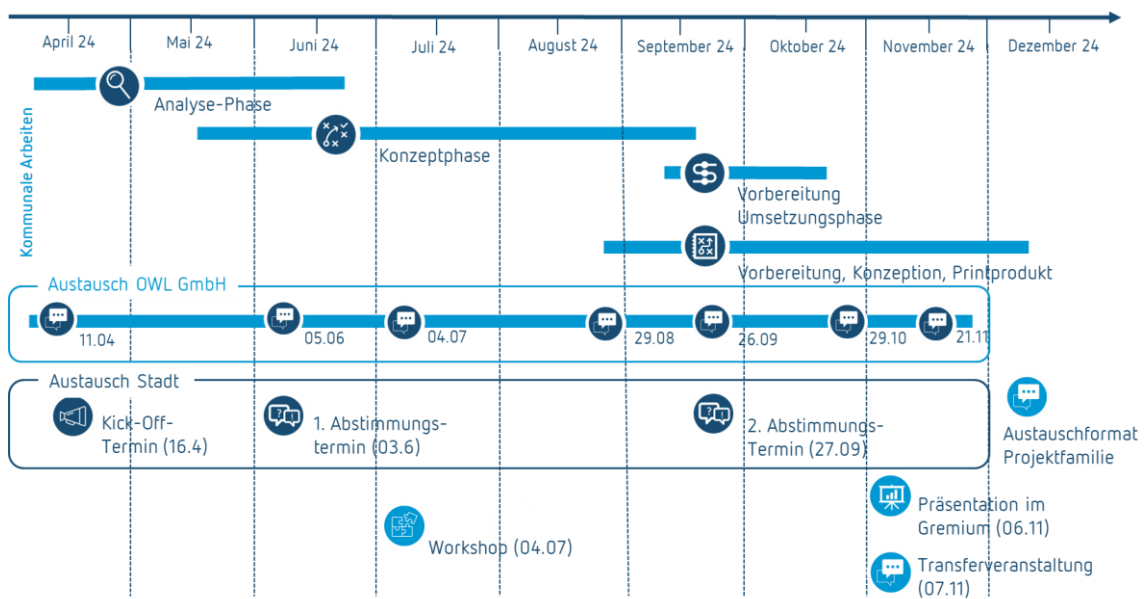
1.2 Aufgabenstellung und Prozess

Durch das Bevölkerungswachstum der Stadt Bad Lippspringe, die unmittelbare Nähe zu Paderborn, die hohen Pendlerverflechtungen, die Gartenschau sowie die positiven Entwicklungen der Kliniken des MZG und nicht zuletzt durch das geplante City-Outlet verstärkt sich der verkehrliche Druck auf das Zentrum, aber auch auf die Wohngebiete entlang der Zufahrtsstraßen durch den fahrenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr. Zudem dürfen die Schadstoffemissionen durch Verkehrsbelastungen nicht weiter steigen, damit die Stadt Bad Lippspringe weiterhin unter dem Prädikat „heilklimatischer Kurort“ firmieren darf. Die Stadt Bad Lippspringe plant daher auf dem stadteigenen Grundstück am Knoten „Am Vorderflöß“ / „Zum Strothebach“ die Umsetzung einer Mobilstation.

Diese Mobilstation soll durch die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote die Kfz-Verkehrsmengen insb. in der Kernstadt, aber auch den die angrenzenden Wohngebiete, reduzieren und somit die Lebensqualität in der ländlich geprägten Stadt Bad Lippspringe erhöhen. Ziel ist die Schaffung eines attraktiven, nachhaltigen und intermodalen Mobilitätsangebots, das den Ortskern entlastet und eine umweltfreundliche verlässliche, sichere sowie barrierefreie Erreichbarkeit für alle Bürger:innen im Kurort Bad Lippspringe gewährleistet.

Der Erarbeitungsprozess ist in drei Phasen gegliedert. In allen Phasen besteht eine laufende Abstimmung zwischen den beauftragten Fachbüros Planersocietät und Pesch&Partner, der OWL GmbH sowie der Stadt Bad Lippspringe. Abbildung 3 stellt den Ablauf der Konzeption schematisch dar:

Abbildung 3: Ablaufplan „Mobilstation als Ort der Vernetzung“ in Bad Lippspringe



Zunächst werden in der **Analysephase** bestehende Datengrundlagen für die Konzeption der Mobilstation aufgenommen und im weiteren Prozess berücksichtigt. Neben dem Zusammentragen, der Durchsicht und der Auswertung von Schnittstellen zu bestehenden Planwerken, Projekten & Konzepten wird die Stadt Bad Lippspringe durch die Fachbüros im Rahmen einer Ortsbegehung besucht und die vorgesehene Fläche sowie ihrer verkehrlichen Anbindung an städtische Ziele für alle Verkehrsträger dokumentiert. Darauf aufbauend wird eine bedarfsorientierte Stärken-Schwächen-Analyse der Bestandssituation verkehrsträgerspezifisch durchgeführt und kartographisch aufbereitet.

In der anschließenden **Konzeptphase** werden die Erkenntnisse aus der Analysephase zu Empfehlungen von Maßnahmenbausteinen konkretisiert und in einen Nutzungsplan integriert. Hierzu werden im Rahmen einer Beteiligungsveranstaltung lokale Stakeholder wie z. B. die Politik, die Gartenschau oder das Medizinische Gesundheitszentrum miteinbezogen. Im Rahmen der Veranstaltung werden die Teilnehmer:innen über die zentralen Erkenntnisse der Analysephase informiert und mit ihnen die potenziellen Maßnahmen diskutiert. Die daraus abgeleiteten und konzipierten Maßnahmenempfehlungen werden kompakt in Steckbriefform dargestellt. Skizzenhafte Visualisierungen runden die Konzeptphase ab.

Schließlich werden in der **Umsetzungsphase** Grobkostenschätzungen für die verschiedenen Maßnahmenbausteine dargestellt. Parallel werden aktuelle Fördermöglichkeiten aufgezeigt, welche vorab mit dem Zukunftsnetz Mobilität und der Bezirksregierung Detmold auf Aktualität und Anwendung abgestimmt wurden. Zudem wird ein Ausblick auf erforderliche nachfolgende Arbeitsschritte gegeben. Abgerundet wird die Aufgabenstellung durch einen abgestuften Umsetzungszeitplan, der auf die verkehrsplanerische und klimapolitische Gesamtstrategie der Stadt eingeht.

2 Ausgangslage

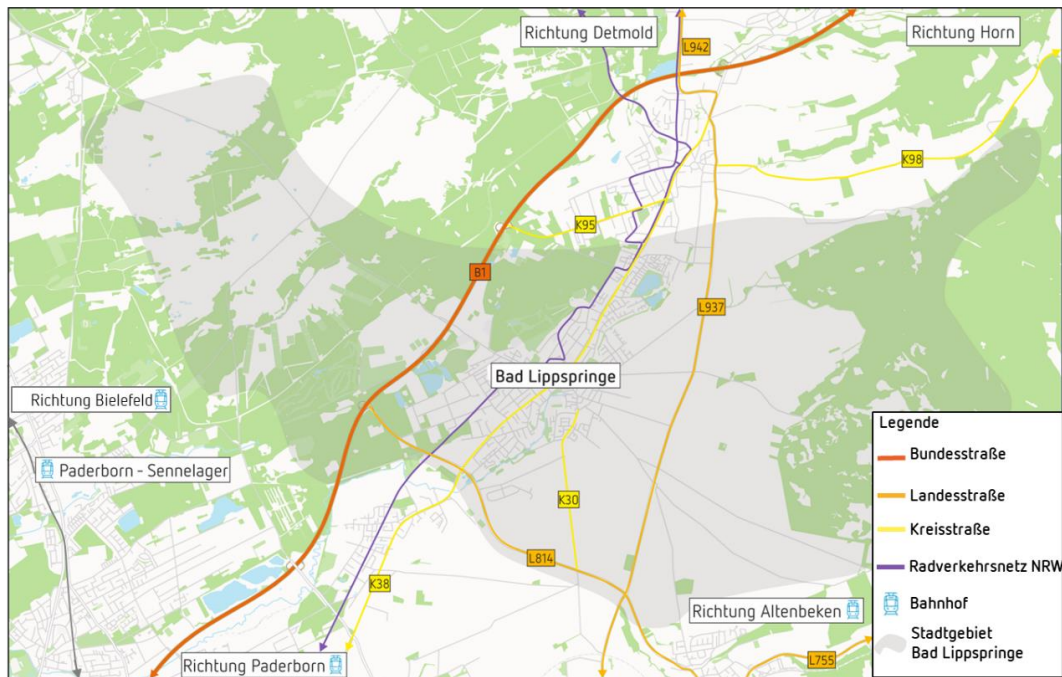
Die Stadt Bad Lippspringe gehört zum Kreis Paderborn und liegt im Süden der Region OstWestfalen-Lippe. Bad Lippspringe ist eine größere Kleinstadt, die vornehmlich vom 8 km südliche gelegenen Oberzentrum Paderborn versorgt wird. Darüber hinaus übernimmt Detmold als Mittelzentrum weitere Zentrenfunktionen. Weitere Nachbarkommunen sind Schlangen im Norden, Altenbeken im Osten und Hövelhof im Westen. Das gesamte Stadtgebiet umfasst rund 51 km² und beheimatet im Jahr 2023 rund 17.500 Einwohner:innen¹. Der Ortskern weist in diesem Zusammenhang eine kompakte Siedlungsstruktur auf, die durch kurze Wege eine gute Basis zur Förderung der Nahmobilität bietet. Im Radverkehr besteht bereits die ausgewiesene Routenführung über Radnetz NRW.

Der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) ist als Zweckverband für die Aufgabe zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des öffentlichen Nahverkehrs in Bad Lippspringe verantwortlich. Durch das Angebot der Regionalbuslinie R50 und R51 ist Bad Lippspringe an Paderborn und Schlangen direkt angebunden. Zudem bestehen im Schülerverkehr mit den Linien 450, 451 und 453 sowie mit dem Nachtexpress NE11 Richtung Paderborn ein weiteres Angebot. Bad Lippspringe verfügt über keinen eigenen Bahnhof und hat somit keinen direkten Zugang zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Dennoch stehen mit den Bahnhöfen in Paderborn und in Altenbeken, welche sich in mittelbarer Nähe zu Bad Lippspringe befinden, Verbindungen nach Bielefeld (RB74, RE82), Hannover (S5) und in die Metropole Ruhr (RE11) zu Verfügung, die dem Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) als Aufgabenträger angehören.

Über die Anschlussstellen Bad Lippspringe/Neuenbeken und nördlich des Stadtgebiets über Schlangen (über K95) ist die Stadt an die Bundesstraße B1 und damit weiterführend an die Autobahn A33 an das übergeordnete Straßennetz angebunden. Mit den Landesstraßen L814 und L937 gibt es zwei weitere übergeordnete Verbindungsstraßen Richtung Altenbeken und Detmold. Zudem durchzieht die Kreisstraße K38 zentral das Stadtgebiet und verbindet Bad Lippspringe mit Schlangen im Norden und Paderborn im Süden. Des Weiteren besitzt die K30 als eine weitere Zubringerfunktion zur L814. In der folgenden Karte ist die Anbindung Bad Lippspringes durch die verschiedenen Verkehrsträger dargestellt.

¹ Stadt Bad Lippspringe (2024)

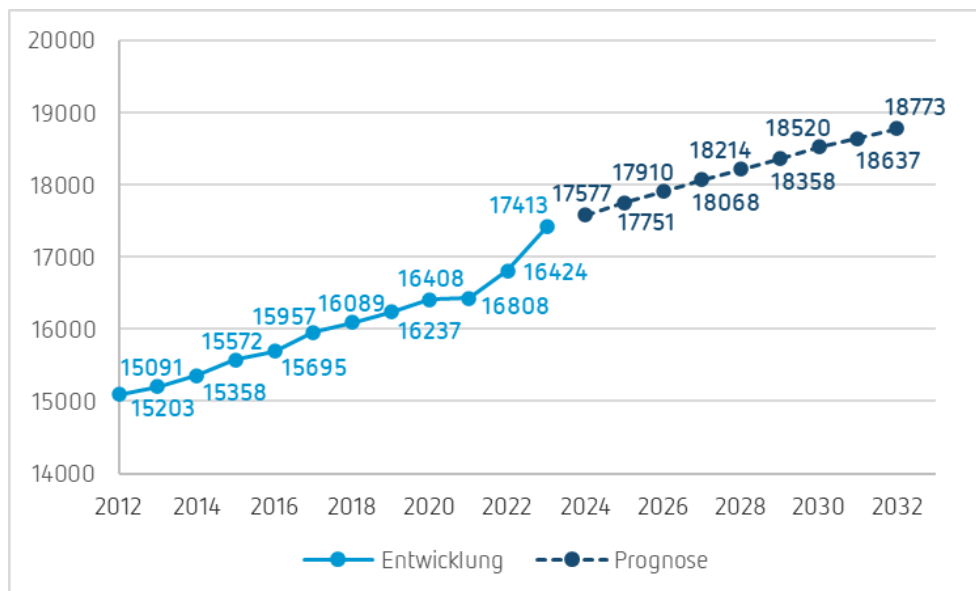
Abbildung 4: Räumliche Lage und Verkehrsanbindung



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage MyOSMatic (2024)

Die Stadt Bad Lippspringe ist die fünftgrößte Stadt im Kreis Paderborn. Die Bevölkerungsentwicklung verzeichnet seit 10 Jahren einen stetigen Anstieg, der sich laut Prognose fortführen wird. Somit werden im Jahr 2032 voraussichtlich mehr als 18.700 Menschen in Bad Lippspringe wohnen – dieser knapp 7-prozentige Anstieg wird auch weitere Folgen für die Mobilität nach sich ziehen.

Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung und -prognose

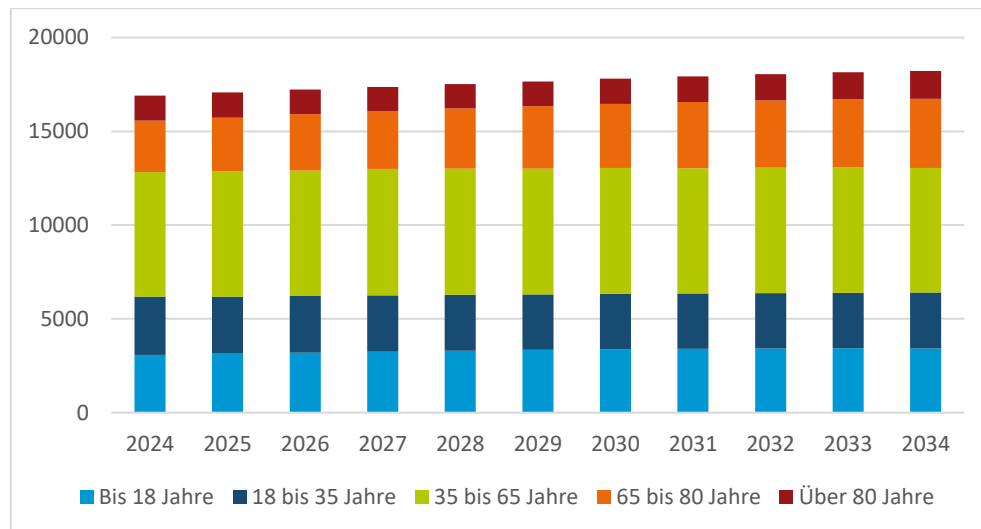


Quelle: Eigene Darstellung nach IT-NRW (2024)

Mit steigendem Alter ändern sich auch die Mobilitätsansprüche, auf die mit passenden Mobilitätsangeboten, Infrastrukturen und Maßnahmen reagiert werden muss. Dabei spielen die Barrierefreiheit und Teilhabe an der Mobilität auf allen Ebenen eine entscheidende Rolle.

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels wird der Anteil der älteren Bevölkerungsgruppen in Bad Lippspringe steigen (s. Abbildung 6). Somit ist die Berücksichtigung z. B. von stufenloser und steigungsarmer Erschließung von Zielen und die Bereitstellung von audiovisuellen sowie taktilen Leitelemente unerlässlich.

Abbildung 6: Demographische Entwicklung der nächsten 10 Jahre



Quelle: Eigene Darstellung nach IT-NRW (2024)

3 Bestandsanalyse

Nachfolgend werden die Bausteine der Bestandsanalyse dargestellt. Diese bestehen zum einen aus der Betrachtung bestehender Grundlagen und zum anderen aus der gesamtheitlichen Einordnung von wichtigen Wegebeziehungen. Anschließend wurden die verschiedenen Verkehrsträger auf Basis einer umfassenden Ortsbegehung sowie Recherchen und Gesprächen mit Projektbeteiligten untersucht.

3.1 Bestehende Planwerke und Grundlagen

Die Stadt Bad Lippspringe hat sich 2021 als Gründungsmitglied des Vereins „Neue Mobilität Paderborn“ als Zukunftsstadt mit Fokus auf nachhaltige Mobilität positioniert und strebt seither innovative Lösungen für die Energie- und Mobilitätswende an. Ein zentraler Baustein ist die geplante Mobilstation für ein vereinfachtes Umsteigen zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln und einem nachhaltigen Verkehrsverhalten. Ein Studierendenwettbewerb im Sommersemester 2023 brachte hierfür bereits futuristische Entwürfe hervor, von denen vier Projekte von einer Jury aus lokalen Vertreter:innen und Expert:innen prämiert wurde. Diese wurden nun im weiteren Prozess auf eine realistische Umsetzung bezüglich Ausstattungsmerkmale, Bauform und Kosten geprüft und konzipiert.²

Die vorhandenen Verkehrszählungen zeigen, dass die Straße Am Vorderflöß, an der sich das Grundstück für die neue Mobilstation befindet, mit bis zu 6.000 Kfz pro Tag neben der Detmolder Straße als wesentliche Zu- und Abfahrtsstraße im Westen von Bad Lippspringe zählt. Daraus lässt sich bereits das Potenzial ableiten die Detmolder Straße als starke Durchgangsstraße durch das Abfangen der Verkehre mit Hilfe der Mobilstation am Vorderflöß zu entlasten.³

Im Jahr 2020 wurde für den Raum OWL ein regionales Radverkehrsnetz entwickelt, das als Grundlage für kreisweite Radverkehrsnetze dient. Im Rahmen der Stellungnahme der Stadt Paderborn zum Regionalplan OWL im Jahr 2021 wurde die Radvorrangroute Bad Lippspringe – Paderborn – Salzkotten vorgeschlagen. Diese Verbindung sollte auf Basis der ersten Ergebnisse des Projekts „Entwicklung des regionalen Radnetzes OWL“ in den Regionalplan aufgenommen werden. Der Radschnellweg RS3 zwischen Minden und Herford wird bereits im Plan berücksichtigt. Weitere Verbindungen, wie der Radschnellweg OWL 2.0 zwischen Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück, sind ebenfalls geplant. Die Strecke von Bad Lippspringe über Paderborn nach Salzkotten zeigt großes Potenzial und könnte den Kreis Soest und die Stadt Lippstadt anbinden. Aufgrund der hohen Nutzung und günstigen Topografie wurde eine weitere Prüfung und der Ausbau dieser Trasse empfohlen. Der Kreis Paderborn hat darauf aufbauend sein Netz weiter verdichtet. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurde die Radschnellverbindung Bad Lippspringe – Paderborn – Salzkotten 2023 geprüft und somit die Trasse entlang des ehemaligen Bahndamms als

² Stadt Bad Lippspringe (2023)

³ Stadt Bad Lippspringe (2022)

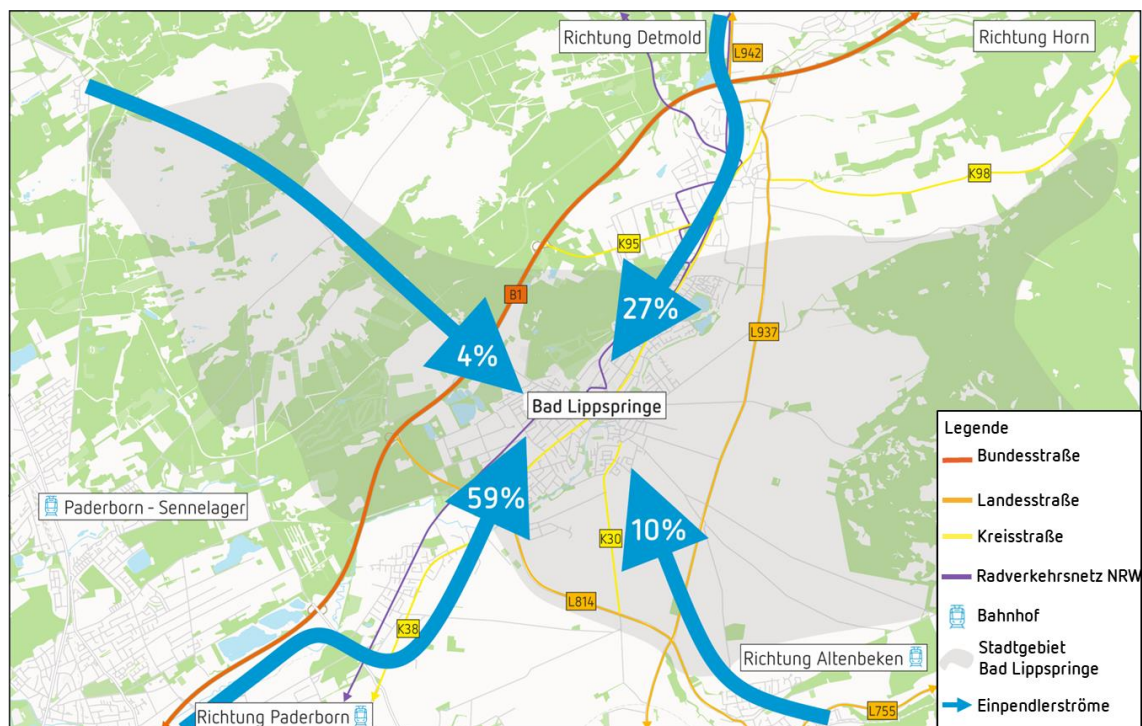
Vorzugsvariante empfohlen. In diesem Zusammenhang ist die Anbindung der Mobilstation an den Trassenverlauf der Radvorrangroute zwingend mitzudenken.⁴

Bis jetzt sind noch keine nennenswerten Radverkehrsaktivität zu verzeichnen, was mit der unattraktiven Radwegeinfrastruktur auf diesem Streckenabschnitt zusammenhängen kann.

3.2 Einpendlerströme, Ziele und Wegeverbindungen

Um die regional relevanten Wegebeziehungen ausfindig zu machen und mit der Planung der Mobilstation in einen Zusammenhang setzen zu können, wurden zunächst die Einpendlerströme auf Basis der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dargestellt. Valide Datengrundlagen zu Besucherströmen bestehen indes nicht. Bei der Auswertung wird jedoch deutlich, dass rund 60 % der Einpendler:innen aus Richtung Paderborn über die B1 oder K38 ihren Weg nach Bad Lippspringe zurücklegen. Dies lässt die Plausibilität und Dimensionierung der Mobilstation mit dem in Rücksprache mit der Stadt Bad Lippspringe angestrebten Ziel eines Umstieges auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Bus, Fahrrad) von 50 % aller Einpendler:innen unabhängig von Berufs- oder Freizeitverkehr zu.

Abbildung 7: Einpendlerströme Bad Lippspringe



Quelle: Eigene Darstellung nach IT-NRW auf Grundlage MyOSMatic (2024)

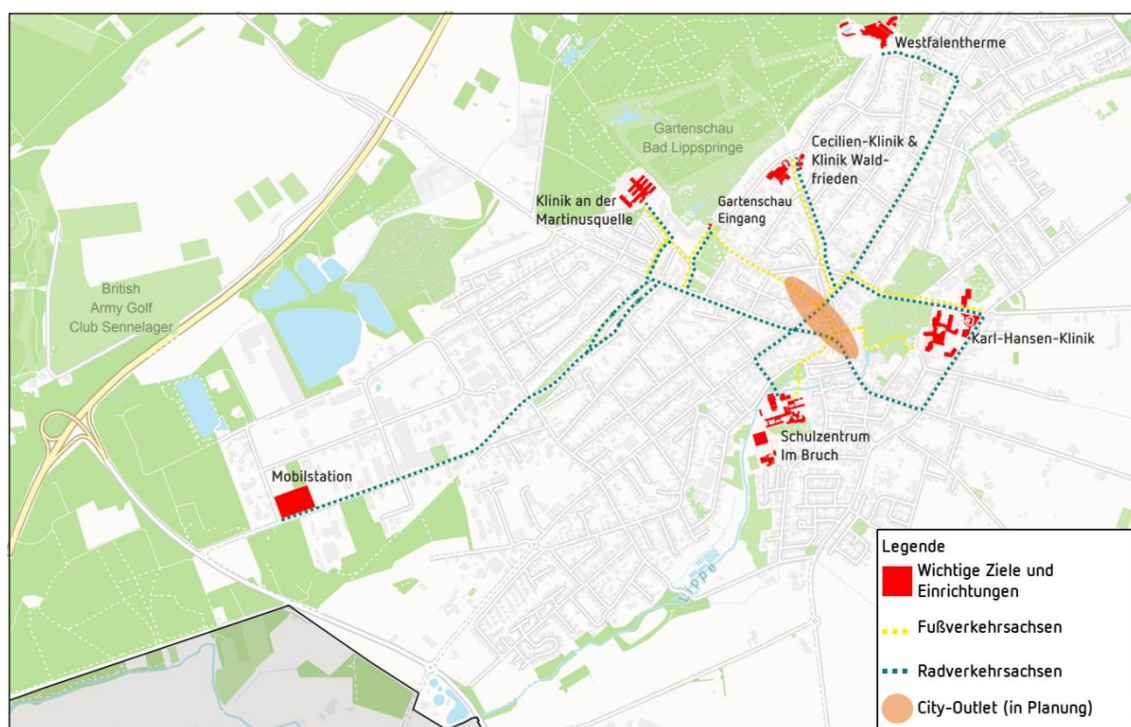
Als wesentliche Anlaufstellen der Kernstadt zählen das Gartenschaugelände, die Westfalentherme sowie die Kliniken des medizinischen Gesundheitszentrums und städtische Veranstaltungen wie z. B. Konzerte im Arminiuspark. Perspektivisch kommt mit der geplanten Ansiedlung eines City-

⁴ Stadt Paderborn (2021) | Kreis Paderborn (2023)

Outlets vsl. ab Frühjahr 2026 ein weiterer Verkehrserzeuger hinzu. Das Shopping-Center wird sich über ca. 900 m der Fußgängerzone erstrecken und 40-60 Läden auf bis zu 10.000 m² Verkaufsfläche umfassen. Es werden Besucherströme mit einem Anreiseweg aus einem Radius von bis zu 90 Minuten erwartet – vorwiegend mit dem Auto oder z. T. auch mit Reisebussen. Im dritten Betriebsjahr werden rund 1 Millionen Besucher:innen sowie bis zu 300 Mitarbeiter:innen seitens des Three Oaks Management Services UG prognostiziert.

Die Überwindung der letzten Meile zwischen dem Standort der neuen Mobilstation und der Kernstadt sowie ihrer Ziele bzw. Points of interest stellt aufgrund mangelnder Mobilitätsangebote und -infrastruktur (z. B. ÖPNV, Fahrrad) eine große Herausforderung dar. Im Ortskern selbst ist dagegen eine gute fußläufige Erreichbarkeit durch kurze Wege gegeben.

Abbildung 8: Wichtige Ziele und Wegeverbindungen in Bad Lippspringe



Eigene Darstellung auf Grundlage MyOSMatic (2024)

3.3 ÖPNV

Grundsätzlich bestehen im ÖPNV mit den Linien R50 und R51 starke Verbindungen nach Paderborn und Schlangen in einem 15-Minuten-Takt in einem Bedienzeitfenster zwischen 05:00 und 24:00 Uhr unter der Woche und ab 06:00 Uhr bzw. 8:00 Uhr am Samstag bzw. Sonntag. Hinzu kommen Linien des Schülerverkehrs mit den Linien 450, 451 und 453 u. a. Richtung Schlangen, Altenbeken und Paderborn.

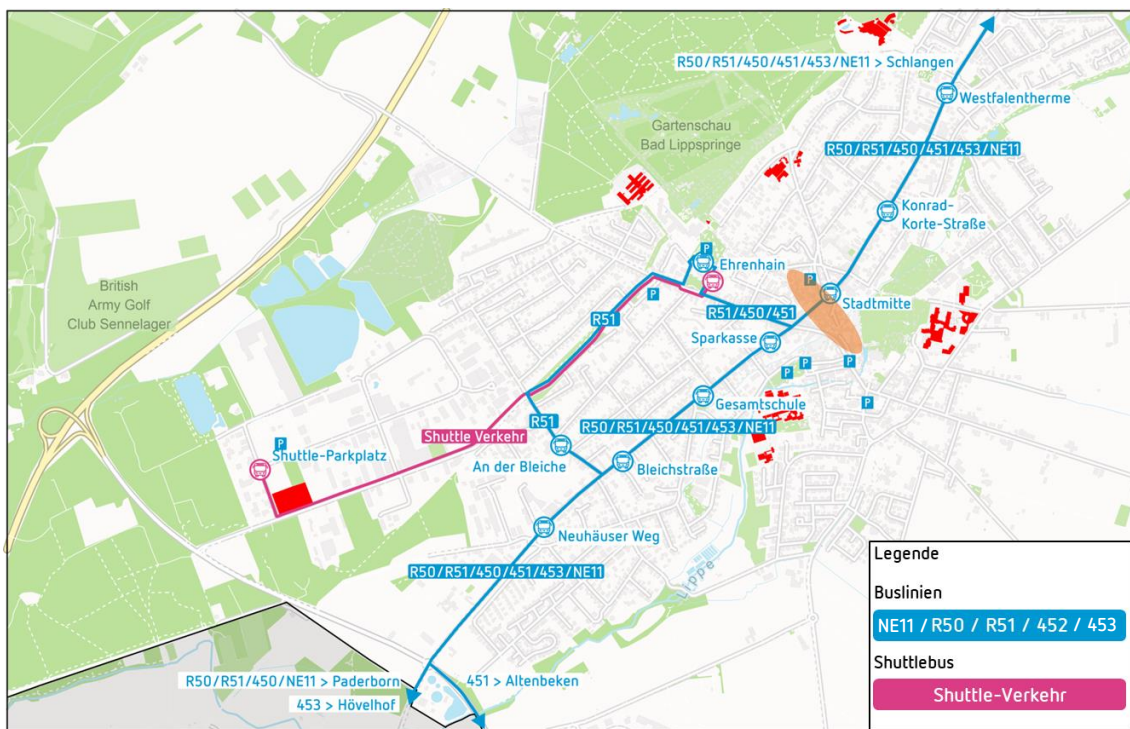
Zum 29. August sowie zum 28. Oktober 2024 hat der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) einige Busverbindungen in Bad Lippspringe und Schlangen angepasst. Die Änderungen

betreffen die Linien R50, R51, und 450, insbesondere in den Tagesrandzeiten am frühen Morgen und späten Abend.

Dabei wurden nicht nur die Abfahrtszeiten der Linie 450, sondern mit der Bedienung der Haltestelle „Ehrenhain“ auch der Linienverlauf geringfügig angepasst. Darüber hinaus wurde ein alternativer Haltepunkt in Betracht gezogen, der sowohl das Gewerbegebiet als auch das angrenzende Wohngebiet anbindet. Vor diesem Hintergrund ist die neue Haltestelle „An der Bleiche“ auf der Bleichstraße eingerichtet worden. Die Haltestellen Ehrenhain und An der Bleiche werden nun in einem 30-Minuten-Takt bedient. Dafür werden allerdings die Haltestellen Zum Strothebach und Am Vorderflöß Mitte derzeit nicht mehr bedient, die die nächste ÖPNV-Haltestellen der Mobilstation dargestellt hätten. Durch das neue Fahrplanangebot werden das Gartenschau-Gelände und die Auguste-Viktoria-Klinik besser angebunden.

Neben den Linien des Regelverkehrs befindet sich auch ein Shuttleverkehr seitens der Stadt als Kleintransporter zu Großveranstaltungen (z. B. Waldleuchten) auf dem Gartenschau-Gelände zwischen ebendiesem und dem Parkplatz an der Raiffeisenstraße in einem 30-Minuten-Takt von 18:00 und 23:30 Uhr im Einsatz.

Abbildung 9: Öffentlicher Verkehr in Bad Lippspringe



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage MyOSMatic (2024)

Bei der Ortsbegehung fiel indes die Haltestelle Stadtmitte als wesentlicher Mobilitätsknoten auf, der nicht nur eine hohe Frequenz von Fahrgästen vorweist, sondern auch mit Radabstellanlagen ausgestattet ist. Im Gegensatz dazu sind einige Haltestellen im weiteren Stadtgebiet bspw. mit einer Stele ohne witterungsgeschützten Fahrgastunterstand oder Sitzgelegenheit lediglich rudimentär ausgestattet, die mittlerweile jedoch nicht mehr im Rahmen des aktuellen Fahrplans bedient werden (z. B. Am Vorderflöß Mitte, zum Strothebach). Darüber hinaus war im unmittelbaren Umfeld der künftigen Mobilstation die Beschilderung zum saisonalen Shuttle ersichtlich.

Abbildung 10: Haltestelle Stadtmitten (oben), Haltestellenausstattung Am Vorderflöß Mitte (unten)



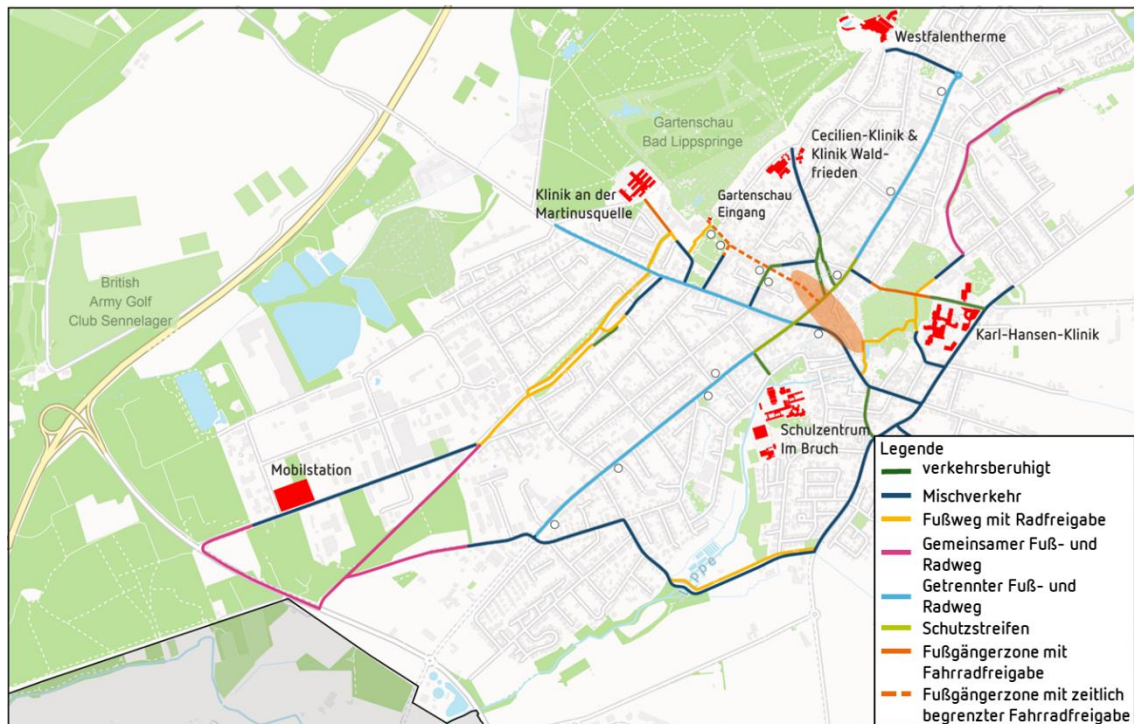
3.4 Nahmobilität

Radverkehr

Die Qualität und Führungsform der Radverkehrsinfrastruktur unterscheiden sich innerhalb von Bad Lippspringe je nach Straße und Streckenabschnitt sehr. Dies macht sich z. B. daran bemerkbar, dass der Radverkehr am Vorderflöß im Mischverkehr und weiter stadteinwärts entlang der Berliner Allee auf dem Fußweg mit Radverkehrsfreigabe geführt wird.

In der Stadtmitte findet sich auf der Detmolder Straße vom Knoten Jordanstraße bis zur Rettungswache des Deutschen Roten Kreuzes ein Schutzstreifen mit Piktogrammen Anwendung. Auf der Detmolder Straße sowie Bielefelder Str./Auguste-Viktoria-Allee wird er dagegen als separater – wenn auch auf der Detmolder Straße unterhalb der empfohlenen Breite von mind. 1,50 Meter lt. technischem Regelwerk (ERA) – Radweg geführt. In vielen Fällen bestehen demnach auf den unterschiedlichen Relationen im Stadtgebiet Konfliktpotenziale zwischen Radfahrenden mit anderen Verkehrsträgern.

Abbildung 11: Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur in Bad Lippspringe



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage MyOSMatic

Größere Anzahl von Radanlehnbügel sind zum einen an der Touristikinfo in der Nähe des Eingangs zur Gartenschau und zum anderen an der Haltestelle Stadtmitte zu finden. Darüber hinaus bestehen sie vereinzelt im Stadtgebiet wie z. B. in der Fußgängerzone in privater Hand in Form von unvorteilhaften Vorderradhaltern (z. B. aufgrund von Verformung, Lackschäden) und an weiteren Bushaltestellen wie z. B. der Konrad-Korte-Straße als Anlehnbügel. Außerdem besteht die Möglichkeit Radfahr- oder sonstiges Equipment in Schließfächern an der Touristikinfo sicher zu lagern. Darüber hinaus bestehen kostenlose Lademöglichkeiten in den Schließfächer für Akkumulatoren sowie eine Reparaturstation mit Werkzeug für schnelle Arbeiten am Fahrrad.

Abbildung 12: Schließfächer Touristikinfo (oben links), Radabstellmöglichkeiten Touristikinfo (oben rechts), Schmalen Radweg Detmolder Str. (unten links), Fußweg mit Radfreigabe (unten rechts)





Fußverkehr

Der Fußverkehr profitiert wie bereits beschrieben durch die kurzen Wege innerhalb der Kernstadt. Auch auf der Relation zwischen zukünftiger Mobilstation und der Innenstadt und ihren Points of interest besteht eine durchgehende Wegeverbindung, die allerdings ca. 30 Minuten Reisezeit in Anspruch nimmt.

Die Innenstadt bietet eine attraktive Fußgängerzone mit Einzelhandel, Nahversorgungs- und Gastronomieangeboten. Der Straßenraum ist im Zentrum fußgängerfreundlich gestaltet und sorgt für eine hohe Verkehrssicherheit. Zudem bestehen zahlreiche Naherholungsorte (z. B. Arminiuspark), die jedoch oftmals auch für den Radverkehr freigegeben sind.

Abbildung 13: Zugang Arminiuspark mit Radverkehrsfreigabe (oben), Fußgängerüberweg Zentrum (unten)



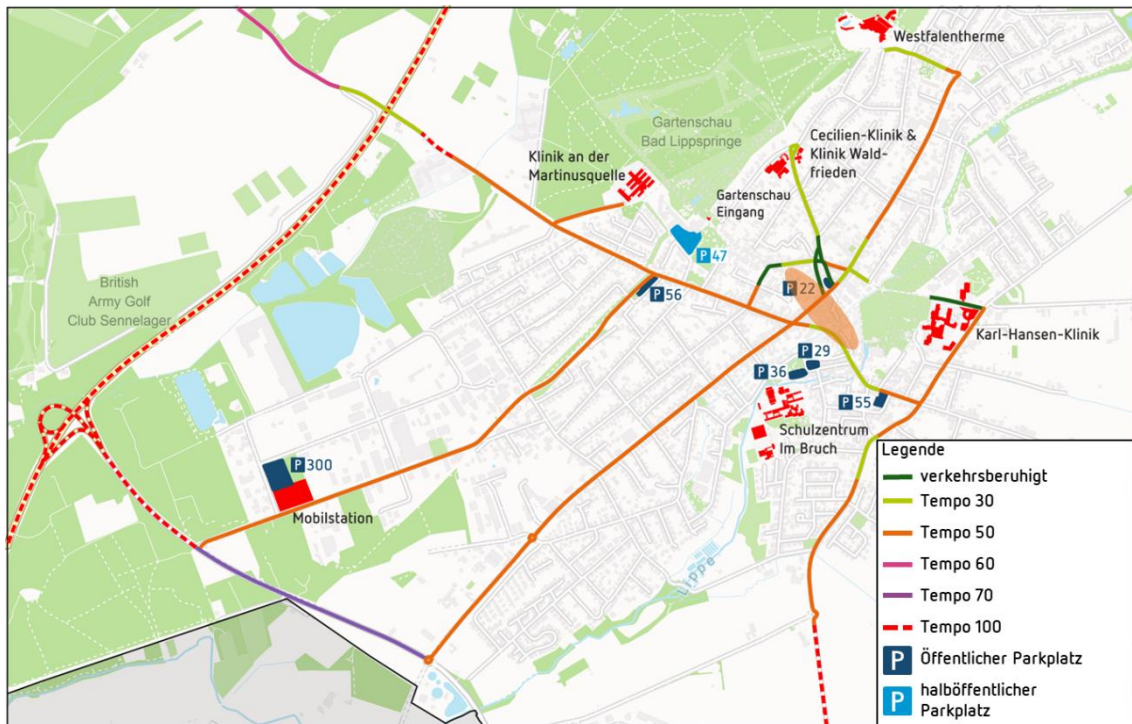


3.5 Kfz-Verkehr

Neben der grundsätzlich guten regionalen KFZ-Erreichbarkeit gibt es ein großes Angebot an öffentlichen straßenbegleitenden Parkmöglichkeiten sowie öffentlichen (knapp 400 Stellplätze inkl. P+R-Anlage an der Raiffeisenstraße) und halböffentlichen Parkmöglichkeiten (knapp 50 Stellplätze) auf Parkplatzsammelanlagen (Betrachtung einer Auswahl relevanter Standorte). Dies erleichtert den Zugang zu den wichtigsten Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten der Stadt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung beläuft sich auf den Hauptverkehrsachsen im Wesentlichen auf 50 km/h ausgenommen von Streckenabschnitten auf der Lange Str., Detmolder Str. und Josefstr. mit 30 km/h. Hierbei handelt es sich um Abschnitte vor den Kliniken, dem Schulzentrum und der Fußgängerzone als umfeldsensible Bereiche.

In den Wohngebieten und den Nebenstraßen sind nahezu flächendeckend im kompletten Stadtgebiet Tempo-30-Zonen oder Tempo-30-Streckenabschnitte eingerichtet, vereinzelt sind auch verkehrsberuhigte Bereiche angelegt. So sind bspw. die Zuwegungen zur Gartenschau sowie zur Cici-lien-Klinik und Klink Waldfrieden z.T. verkehrsberuhigt geführt.

Abbildung 14: Kfz-Geschwindigkeiten und Parkplatzangebot



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage MyOSMatic

Insgesamt sind in Bad Lippspringe ausreichend Parkmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr vorhanden. Auch die Aufteilung des Straßenraums ist in großen Teilen von Bad Lippspringe zugunsten des fließenden Pkw-Verkehrs ausgerichtet. So bestehen beispielsweise Schutzstreifen anstatt befestigter Radwege, was den Radverkehr benachteiligt. Ausnahmen bestehen hierbei im Zuge von Veranstaltungstagen, an denen die bestehenden Strukturen an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen.

Abbildung 15: Tempo-30-Strecke im Zentrum (oben), Innerstädtische Parksammelanlage (unten)





4 Konzeption

Aufbauend auf den Ergebnissen der Analysephase folgt die Konzeptphase. Zunächst wurden im Rahmen eines Workshops die Analyseergebnisse und erste Maßnahmenansätze für die Mobilstation sowie begleitende Maßnahmen mit den beteiligten Akteur:innen geteilt, diskutiert und um neue Hinweise ergänzt. Auf dieser Basis wurde ein Nutzungsplan und Raumprogramm für die neue Mobilstation entworfen.

Thematische Steckbriefe stellen nachfolgend die Maßnahmen und ihre nächsten Schritte zur Umsetzung im Einzelnen vor. Diese werden zum einen in Schlüsselmaßnahmen und in weitere Maßnahmen unterteilt. Für eine ausgewählte Perspektive wird eine skizzenhafte Visualisierung für den Standort der Mobilstation grafisch aufbereitet, um die Vision für Verwaltung und Politik, aber auch die Öffentlichkeit visuell zu unterstützen und noch greifbarer zu machen.

4.1 Beteiligungsveranstaltung

Als ergänzender Abschluss der Analysephase sowie als erster Teil der Konzeptphase wurde am 04.07.2024 ein Workshop in Bad Lippspringe durchgeführt. Dieser wurde in einen plenaren Teil mit Präsentationen durch die OWL GmbH und den Gutachterbüros und in eine anschließende Arbeitsphase anhand Plakate an Stellwänden gegliedert. Die Beteiligung hatte zum Ziel, geladene Akteure und Stakeholder über das Projekt zu informieren, zentrale Erkenntnisse der Analyse darzustellen und gemeinsam mit den Beteiligten Probleme, Hinweise und Ideen zu sammeln und zu diskutieren. Dabei sollte auch nach der Analysephase die Möglichkeit geschaffen werden, Erkenntnisse durch lokales Expertenwissen zu ergänzen und zusätzliche mögliche Ansätze zu identifizieren. Die geladenen Gäste, von denen 15 Personen an der Veranstaltung teilnahmen, setzten sich aus Akteur:innen aus Verwaltung, Kommunalpolitik und Interessensvertretungen (z. B. Gartenschau, MZG) zusammen.

Nach einer Begrüßung durch die Stadt sowie der OWL GmbH wurde für die Beteiligten eine Vorstellung der Zielsetzung und des Ablaufs des Projektes sowie eine Einordnung in das Gesamtprojekt „Stadträume für Neue Mobilität“ vorgenommen (s. Abbildung 16). Im Anschluss wurde die Analyse sowie erste Maßnahmenansätze dem Plenum vorgestellt, die daraufhin im Rahmen der moderierten Arbeitsphase miteinander an Stellwänden diskutiert wurden. Diese setzten sich zusammen aus

- Bedarfe und Nutzergruppen
- Ausstattung der Mobilstation
- Gestaltung der Mobilstation
- Weitere Maßnahmen der vernetzten Mobilität in der Kernstadt

Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, Beobachtungen, Probleme und Lösungsideen zu äußern und gemeinsam zu diskutieren. Die Diskussion erfolgte ergebnisoffen, wobei Teilnehmende zum Beitrag eigener Erfahrungen, Sichtweisen und Lösungsansätze ermutigt wurden. Die Diskussionsgegenstände wurden schließlich anhand von Karteikarten auf den Plakaten fixiert.

Insgesamt kann durch die vielfältigen Hintergründe und Blickwinkel der Anwesenden und deren aktive Teilnahme an den Diskussionen die Beteiligung als in Bezug auf die Zielsetzung sehr erfolgreich gewertet werden. Neben einer lokalen Sichtweise auf bereits festgestellte Mängel und Potenziale wurden auch weitere Themen, Zusammenhänge und örtliche Besonderheiten besprochen, welche zuvor weniger oder nicht im Fokus standen. Die teilweise kontroverse Diskussion bestimmter Ideen und Lösungsansätze, ergänzt durch Hilfsmittel und passende visuelle Materialien, ermöglichten den Beteiligten Perspektivwechsel und einen sachlichen Austausch von Ansichten und Standpunkten. Dabei konnte in den meisten Fällen ein Konsens hinsichtlich Problemstellungen und möglichen Lösungen gefunden werden.

Abbildung 16: Projektvorstellung bei der Beteiligungsveranstaltung



Quelle: OWL GmbH / Katharina Neubert

Die vollständige Dokumentation des Workshops mit einer Zusammenfassung der Beiträge und Rückmeldungen liegt der Stadtverwaltung vor.

4.2 Nutzungsplan und Raumprogramm

Das Grundstück auf der Ecke Zum Strothebach/Am Vorderflöß bietet gute Voraussetzungen für eine Mobilstation. In unmittelbarer Nähe zum übergeordneten Straßennetz kann der Kfz-Verkehr hier außerhalb und doch in nächster Nähe zum Zentrum untergebracht werden. Der kurze Weg ins Zentrum kann über verschiedene in der Mobilstation bereitgestellte Angebote fortgesetzt werden. Im Umfeld befinden sich größtenteils Gewerbebetriebe, somit ist sowohl die Nutzung einer Mobilstation wie auch das notwendige Gebäudevolumen hier städtebaulich verträglich unterzubringen.

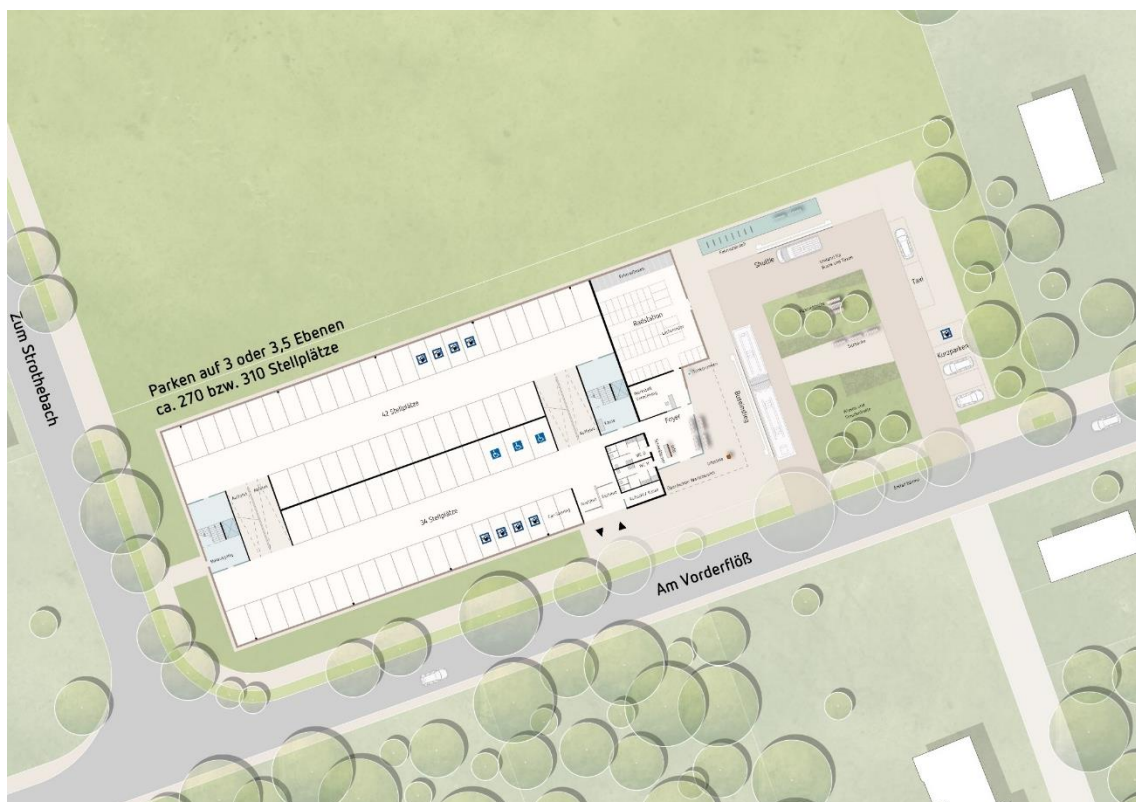
Das Konzept sieht ein großzügiges Entrée mit Aufenthaltsbereichen und Begrünung sowie Bushalt- und -umfahrt vor. Das Angebot wird ergänzt durch überdachte Fahrradabstellplätze, Kurzzeitparkplätze, Taxistände, E-Lademöglichkeiten und einen Haltepunkt für den Shuttle-Service der Kliniken und Gartenschauveranstaltungen. Ein auskragendes Vordach und ein gläsernes Foyer bilden den Auftakt in das Gebäude der Mobilstation, in dem sich eine – nach Möglichkeit personell betreute – Fahrradstation mit Reparaturservice und Verleih, eine WC-Anlage und ein umfassendes Angebot an Stellplätzen sowie ein Carsharing-Angebot befinden. Die offen gestaltete Parkpalette wird als Split-Level Erschließung mit kurzen innenliegenden Rampen und großzügigen Treppenhäusern vorgeschlagen. In einer Ebene können etwa 90 Stellplätze angeboten werden. Ein städtebaulich vertretbares Maß wird in einer Drei-Geschossigkeit gesehen. Zur Vergrößerung der Anzahl an Stellplätzen könnte ggfs. ein halbes Untergeschoss ausgebildet werden. Die Fassade sollte als offene Holzfassade mit horizontaler und vor allem vertikaler Gliederung und einer intensiven Fassadenbegrünung gestaltet werden. Auch das Dach sollte neben einer großzügigen Photovoltaikanlage begrünt werden.

Das Konzept zeigt Zukunftsperspektiven auf, wie eine Ergänzung des ruhenden Verkehrs – auch für die Realisierung des geplanten City-Outlets – in Bad Lippspringe aussehen könnte. Zwei Testentwürfe zeigen im nördlichen Teil des Grundstücks eine weitere Parkpalette mit etwa 150 Stellplätzen je Ebene, die unabhängig von der Mobilstation errichtet werden kann. Die Architektur und die Maßnahmen zum Klimaschutz sollten sich an die Parkpalette der Mobilstation anlehnen, in der Geschossigkeit wird eine Vier-Geschossigkeit für angemessen gehalten.

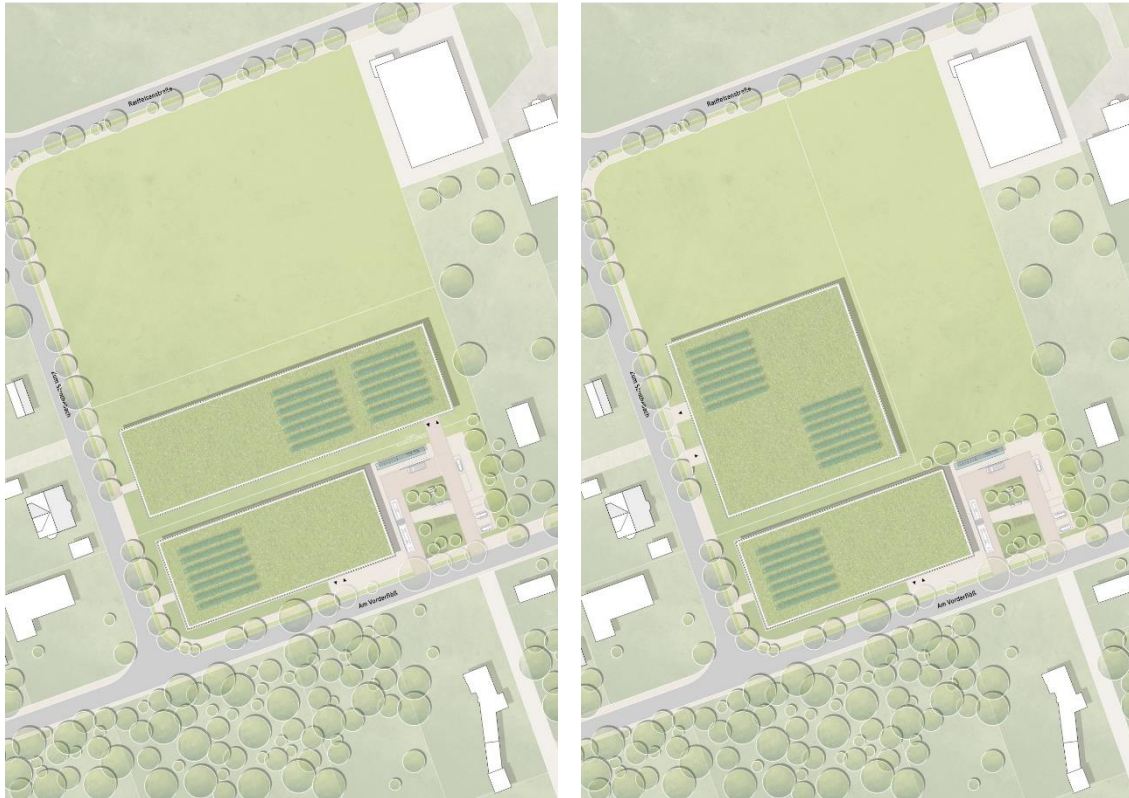
Abbildung 17: Visualisierung der Mobilstation



Abbildung 18: Nutzungs- und Raumprogramm



oben: Vorentwurfskonzept Mobilstation
unten: Testentwürfe Mobilstation mit Erweiterung Parken City-Outlet



4.3 Maßnahmenvorschläge

Die Maßnahmenvorschläge zeigen Ideen und Ansätze zum Erreichen der gesetzten Ziele auf. In insgesamt elf Steckbriefen (sechs Schlüsselmaßnahmen, fünf weitere Maßnahmen) werden verschiedene Themenbereiche behandelt, welche die wesentlichen Nutzungsansprüche der Mobilstation und weitere Effekte auf die Kernstadt abdecken. Aufgrund der thematischen Breite wird nicht jede Einzelmaßnahme mit einem eigenen Steckbrief erläutert. Die Themenbereiche bündeln stattdessen jeweils mehrere Maßnahmenvorschläge und erläutern deren mögliche Wirkung. Zudem werden Herausforderungen, das Zusammenspiel innerhalb des Gesamtprojektes, mögliche innovative Elemente sowie die nächsten Arbeitsschritte erläutert. Bilder von Good-Practice-Beispielen stellen dabei eine visuelle Ergänzung dar.

4.3.1 Schlüsselmaßnahmen

Mobilstation Mindestausstattung



Kurzbeschreibung

In Bad Lippspringe soll auf dem Grundstück „Am Vorderflöß“ eine Mobilstation entstehen. Mobilstationen fungieren als intermodale Knotenpunkte; sie verknüpfen verschiedene Verkehrsmittel miteinander und ermöglichen reibungslose, verkehrsmittelübergreifende Reiseketten. Dadurch tragen Mobilstationen zur Verbesserung der Erreichbarkeit innerhalb des Umweltverbundes bei und stärken dessen Wettbewerbsfähigkeit. Seit 2018 werden Mobilstationen in NRW in einer einheitlichen Funktionsweise und Design nach der Landesmarke mobil.nrw gefördert und umgesetzt. Hierfür wurde nicht nur ein Handbuch über Ausstattungsmerkmale, sondern auch ein Gestaltungsleitfaden geschaffen. Als Grundvoraussetzung der Förderung einer Mobilstationen gelten Mindestausstattungsmerkmale wie eine **Stele im mobil.NRW-Design, ausreichende Beleuchtung, eine barrierefreie Bauweise und Zuwegung, Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz, eine dynamische Fahrgastinformation sowie Abstellmöglichkeiten für Fahrräder**, die auch für die Mobilstation in Bad Lippspringe empfohlen werden.



Zielsetzung

Das übergeordnete Ziel der Mobilstation besteht darin, durch die Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote die Kfz-Verkehrsmengen in der Kernstadt zu reduzieren und somit die Lebensqualität in der ländlich geprägten Stadt Bad Lippspringe zu erhöhen. Die Umsetzung der Mobilstation trägt dazu bei, Bad Lippspringe als lebenswerten Standort im Schatten des Oberzentrums Paderborn zu positionieren und die Region sowohl für Einwohner:innen als auch für Pendler:innen und Besucher:innen attraktiv zu gestalten.



Überblick

Kosten	100.000 – 150.000 € (inkl. Planung)
Fördermitteltopf	FöRi §12 NWL FöRi-MM
Anteil Förderung	Bis zu 80 %
Zu beteiligende Akteure	Zukunftsnetz NRW, nph, Gartenschau, MZG, RadINI, NeMO Paderborn
Zeitplanung	mittelfristig (2-3 Jahre)



Innovationen

Im Rahmen der Mobilstation sind nicht nur Photovoltaikmodule auf Dachflächen, sondern auch die Errichtung von Ladeinfrastruktur mitzudenken und zu prüfen.

Zusammenspiel



Die Mobilstation in Bad Lippspringe bietet einen signifikanten Mehrwert sowohl für den Alltags- als auch den Freizeitverkehr. Durch die Vernetzung gibt es Alternativen zum Kfz, die Qualität des Zugangs zu wichtigen Zielen wie dem Industriegebiet und den Kliniken mittels Umweltverbund wird verbessert. Gleichzeitig profitieren Besucher:innen der Stadt von einer optimalen Anbindung an das Gartenschau Gelände, was einen nachhaltigen Freizeitverkehr fördert. Diese integrierte Lösung trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit bei, reduziert den Kfz-Verkehr und so den CO₂-Ausstoß und steigert die Attraktivität. Insgesamt stellt diese Schlüsselmaßnahme einen essenziellen Baustein der Stadtentwicklung von Bad Lippspringe dar.



Arbeitsschritte

Zunächst ist die Finanzierung mit den verantwortlichen Fördergebern konkret zu prüfen. Nach der Bestätigung der Förderkategorie sind die aufgezeigten Inhalte in einen Förderantrag zu implementieren. Im nächsten Schritt sind nach Erhalt des Förderbescheids ggf. die Planungen zu konkretisieren und die Bauleistung auszuschreiben. Schließlich ist der Bauauftrag an einen geeigneten Dienstleister bzw. intern zu vergeben.



Gesicherte Radabstellanlagen



Kurzbeschreibung

Für intermodale Wegeketten ist die Fahrradinfrastruktur an der Schnittstelle ein zentrales Erfolgskriterium. Das Fahrrad kann der wesentliche Zu- und Abbringer vom Quellort zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Zielort sein. Fahrradabstellanlagen sind zentraler Bestandteil beim Aufbau eines flächendeckenden Mobilstationsnetzes in NRW sowie beim Neu- und Ausbau schneller Radwegeverbindungen. Die Mobilstation ist nicht nur mit konventionellen witterungsgeschützten Anlehnbügeln als fördertechnische Mindestausstattung, sondern auch mit gesicherten Radabstellmöglichkeiten auszustatten. Diese sollten zum einen als Radboxen und zum anderen als Fahrradsammelanlage der regionalen Marke radbox.nrw umgesetzt werden. Unabhängig vom Anlagenhersteller wird dieses System den individuellen Wünschen und Anforderungen von Städten, Gemeinden oder sonstigen Betreibern gerecht



Zielsetzung

Gesicherte Radabstellanlagen bieten den Nutzer:innen die Gewissheit auch qualitativ hochwertige Fahrräder, die seit der Marktentwicklung der E-Bikes, Pedelecs und Lastenräder an Beliebtheit gewonnen haben, vor Witterung, Diebstahl und Vandalismus schützen zu können. Somit kann ein Qualitätsmerkmal für den Radverkehr in Bad Lippspringe als Solches hinzugewonnen werden.



Überblick

Kosten	60.000 € (inkl. Planung)
Fördermitteltopf	§ 12 ÖPNVG NRW [NWL]
Anteil Förderung	Bis zu 90 %
Zu beteiligende Akteure	Stadt Bad Lippspringe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, NWL
Zeitplanung	mittelfristig (2-3 Jahre)



Innovationen

Über das Buchungsportal radbox.nrw, welches auch in vorhandene Apps und Webseiten der Verkehrsräume integriert werden kann, können sich Nutzende NRW-weit über Fahrradstellplatzangebote informieren, einen Platz buchen und bezahlen. Das System wird zudem mit Portalen wie „DeinRadschloss“ oder „B+R-Offensive“ verknüpft..

Zusammenspiel

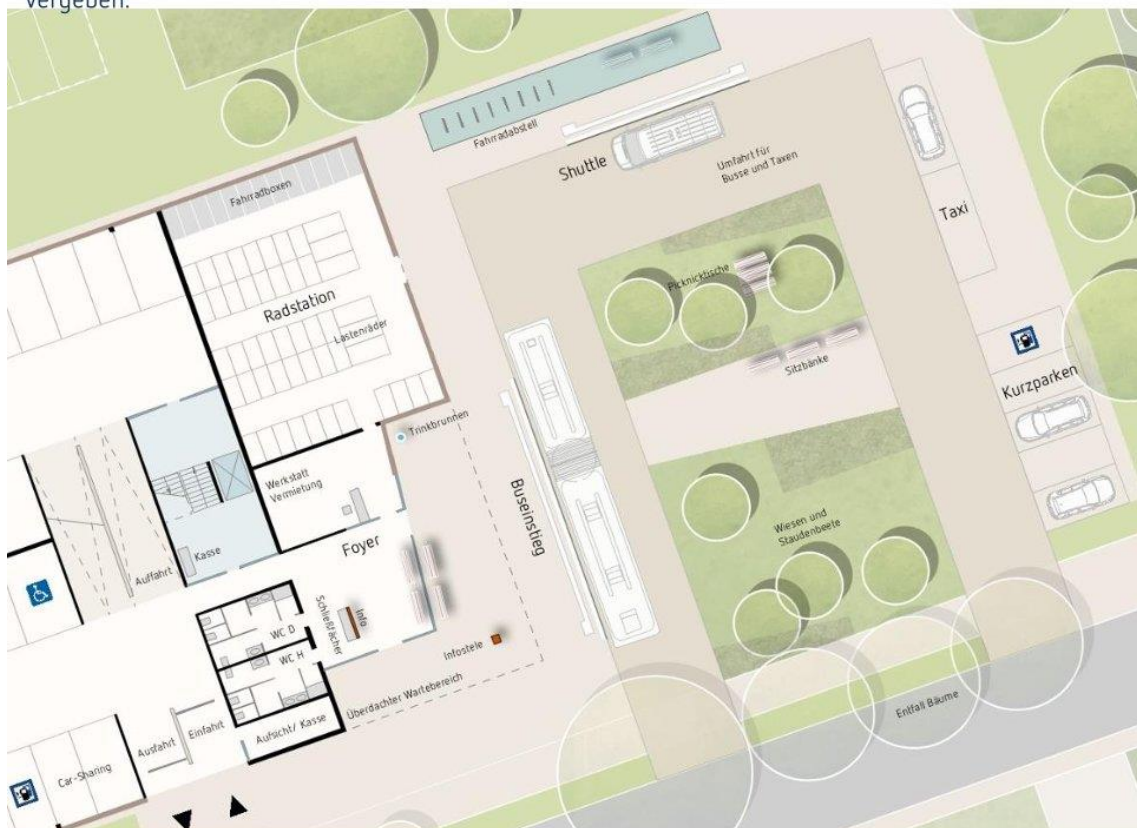


Die Implementierung gesicherte Radabstellmöglichkeiten in die Mobilstation spielt für die Förderung des Umweltverbundes in Bad Lippspringe eine entscheidende Rolle. Neben der Radinfrastruktur muss auch dem ruhenden Verkehr die benötigten Flächen eingeräumt werden. Nur in einer integrierten Planung und Herangehensweise zwischen ÖPNV-Angebot und Fahrzeugen, Parkmöglichkeiten für Pkw und Fahrrädern sowie deren Infrastruktur kann mit der Mobilstation ein wertvoller Beitrag zur Mobilitätswende im heilklimatischen Kurort geleistet werden.



Arbeitsschritte

Zunächst ist die Finanzierung mit dem NWL konkret zu prüfen. Nach der Bestätigung der gesicherten Förderkulisse nach §12 sind die aufgezeigten Inhalte in einen Förderantrag zu implementieren, der bis zum 31.01. beim NWL für die bauliche Umsetzung im Folgejahr anzumelden ist; der reguläre Förderantrag ist demnach jährlich ab Sommer zu stellen. Die Förderobergrenze beträgt abhängig der Stellplatzanzahl 150.000 EUR. Im nächsten Schritt ist nach Erhalt des Förderbescheids die Bauleistung auszuschreiben. Schließlich ist der Bauauftrag an einen geeigneten Dienstleister oder intern zu vergeben.



Modulare Parkpalette



Kurzbeschreibung

Die Mobilstation soll als Hauptanlaufstelle des Kfz-Verkehrs fungieren, damit diese vor der Stadt auf verschiedene umweltfreundliche Alternativen umsteigen können. Hierfür sind ausreichend Kapazitäten des ruhenden Verkehrs als P+R-Anlage vorzuhalten. Um das Ortsbild von Bad Lippspringe nicht negativ zu beeinträchtigen, wird eine max. 3,5-stöckige Parkpalette mit bis zu 310 Stellplätzen in CO₂-neutraler Bauweise in Holzoptik und begrünter Fassade empfohlen, die das Narrativ der Holzvorkommnisse und -verarbeitung der Stadt mit aufnimmt und weitererzählt. In dieser Parkpalette sollen zum einen Elemente der Mobilstation wie z. B. eine personell betreute Radstation integriert und zum anderen sanitäre Anlagen sowie Photovoltaik-Module auf der Dachkonstruktion und E-Lademöglichkeiten umgesetzt werden. Die Zufahrt soll über den südlichen Zugang „Am Vorderflöß“ erfolgen. Neben der städtischen P+R-Anlage ist auch eine modulare Erweiterung in den Planungen in Form einer zweiten (privaten) Parkpalette mit 150 Stellplätze je Ebene und Zufahrt über „Zum Strothebach“ mitzudenken, um zusätzliche Besuchermengen – welche durch die potenzielle Ansiedlung des neuen City-Outlets ausgelöst werden – im Sinne der Verkehrsreduzierung zugunsten des Prädikates „Heilklimatischer Kurort“ abwickeln zu können.



Zielsetzung

Die modulare Parkpalette soll eine effektive Verlagerung auf umweltfreundliche Alternativen ermöglichen und dabei die lokale Identität fördern. Während die Lage und Zufahrtsgestaltung der Parkpalette den zukünftigen Verkehrsfluss optimiert, wird die Erreichbarkeit der Stadt Bad Lippspringe bei paralleler Verkehrsreduzierung im Allgemeinen verbessert, was ein wichtiges Qualitätsmerkmal der Attraktivität ausmacht.



Überblick

Kosten	9,00 Mio. € (+ zzgl. 4,50 Mio. € je Ebene)
Fördermitteltopf	§ 13 ÖPNVG NRW [NWL]
Anteil Förderung	Bis zu 90 %
Zu beteiligende Akteure	Stadt Bad Lippspringe, Zukunftsnetz NRW, NWL
Zeitplanung	mittelfristig (2-3 Jahre)



Innovationen

Die innovative Komponente liegt in der integrierten Herangehensweise an Verkehr und Nachhaltigkeit. Die multifunktionale Nutzung, die nachhaltige Bauweise, die Nutzung von Solarenergie, die dezentrale Struktur sowie die modulare Planung können in dieser Kombination als Vorreiter für ähnliche Projekte in anderen Städten dienen, die nach nachhaltigen und integrierten Lösungen für die Verkehrswende suchen



Zusammenspiel

Die modulare Parkpalette fungiert nicht nur als P+R-Anlage, sondern integriert auch Elemente einer Mobilstation, die den Übergang zum ÖPNV und zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln erleichtert. Durch die Schaffung gesicherter Radabstellanlagen und die Optimierung der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur wird eine fließende Anbindung der verschiedenen Mobilitätsangebote gewährleistet, was die Attraktivität des Standorts weiter steigert. Demnach ermöglicht die Parkpalette eine nachhaltige Verlagerung des Verkehrsaufkommens, indem sie als Bindeglied zwischen Pkw und umweltfreundlicheren Alternativen dient.



Arbeitsschritte

Zunächst ist die Finanzierung mit dem NWL konkret zu prüfen. Nach der Bestätigung der gesicherten Förderkategorie nach §13 sind die aufgezeigten Inhalte in einen Förderantrag zu implementieren, der bis zum 31.01. beim NWL für die bauliche Umsetzung im Folgejahr anzumelden ist; der reguläre Förderantrag ist demnach jährlich ab Sommer zu stellen. Die Förderobergrenze beträgt abhängig der Stellplatzanzahl 3.324.000 EUR. Im nächsten Schritt ist nach Erhalt des Förderbescheids die Bauleistung auszuschreiben. Schließlich ist der Bauauftrag an einen geeigneten Dienstleister zu vergeben.



ÖPNV-Anbindung



Kurzbeschreibung

Eine regelmäßige und verlässliche Anbindung der Mobilstation an den ÖPNV ist nicht nur für den Umstieg auf den Umweltverbund, sondern auch für die Finanzierung aller mit der Mobilstation einhergehenden Maßnahmen durch Fördertöpfe unabdingbar. Daher sollte zu einem das Angebot und zum anderen die notwendige Infrastruktur als Halte- und Wendeschleife im Zuge der Mobilstation eingerichtet werden. Der aktuelle Fahrplan für den Busverkehr in Bad Lippspringe umfasst keine ÖPNV-Anbindung und ist daher seitens des Nahverkehrsverbundes Paderborn/Höxter spätestens zur Umsetzung der Mobilstation anzupassen. Die an der Mobilstation neu entstehende Haltestelle (z. B. „Mobilstation Bad Lippspringe“) sollte vorzugsweise unter der Woche in einem Stundentakt sowie am Wochenende in einem Halbstundentakt innerhalb eines Bedienzeitfensters zwischen 6:00 und 20:00 Uhr von einem Shuttleverkehr im On-Demand Betrieb in Richtung Paderborn und Schlangen angefahren werden. Im Zuge besonders hoher Besucherspitzen (z. B. Gartenschauveranstaltung; verkaufsoffener Sonntag im City-Outlet) sind Solo-Busse im Viertelstundentakt bereitzustellen. Die aktuellen ÖPNV-Planungen sehen eine Neuausschreibung der Fahrleistung 2026 für die Neuvergabe in 2028 vor.



Zielsetzung

Mit der neuen ÖPNV-Anbindung wird der bedarfsgerechte Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel gefördert und die Finanzierung notwendiger Maßnahmen gesichert. Durch die Entwicklung der Mobilstation als zentralen Knotenpunkt nachhaltiger Mobilität wird die Erreichbarkeit der Stadt Bad Lippspringe verbessert und das umweltbewusste Verkehrsverhalten der Besucher:innen und Bürger:innen unterstützt.



Überblick

Kosten	Betriebskosten nph offen
Fördermitteltopf	-
Anteil Förderung	-
Zu beteiligende Akteure	Stadt Bad Lippspringe, nph, NWL, Kreis Paderborn
Zeitplanung	Fertigstellung zur Eröffnung der Mobilstation



Innovationen

Abgesehen eines bedarfsgerechten On-Demand Angebotes ist auch der Einsatz von Elektrobussen und deren Ladeinfrastruktur im Rahmen der Mobilstation zu berücksichtigen.

Zusammenspiel



Die Mobilstation eignet sich als zukünftiger ÖPNV-Haltepunkt in ZOB-Qualität über das Mobilitätsangebot hinaus z. B. auch für die Pausen- und Ruhezeiten des Fahrpersonals. Insgesamt ist eine frequentierte ÖPNV-Anbindung für die Gewissheit, sich vom Standort verlässlich weiterbewegen zu können essenziell. Daher spielt diese Maßnahme als Anker für alle weiteren Maßnahmen eine entscheidende Rolle und gilt somit als Grundvoraussetzung.



Arbeitsschritte

Zur Umsetzung der Maßnahme ist der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter im weiteren Planungsprozess eng einzubinden. Somit können die Bedarfe der Mobilstation auch kurzfristig berücksichtigt werden, damit spätestens zur Eröffnung eine ÖPNV-Anbindung gegeben ist.



Optimierung Fuß- und Radinfrastruktur



Kurzbeschreibung

In Bad Lippspringe sollte die Wegeinfrastruktur der Nahmobilität hinsichtlich ihrer Führung und Breite qualifiziert werden. Insbesondere die Relation zwischen der zukünftigen Mobilstation und der Kernstadt weist Verbesserungspotenzial auf. Sowohl „Am Vorderflöß“ als auch auf der „Berliner Allee“ wird der Radverkehr im Mischverkehr geführt bzw. auf einem Gehweg mit Radverkehrsfreigabe. Die Bestandssituation ist nicht mehr Zeitgemäß, entspricht nicht den Regelwerken und ist für eine nachhaltige Entwicklung des Mobilitätsverhaltens in Bad Lippspringe nicht förderlich. Daher sollten die Verkehrsinfrastrukturen im Fuß- und Radverkehr auf diesen Streckenabschnitten nach dem Vorbild der „Detmolder Str.“ oder dem nördlichen Streckenabschnitt der „Auguste-Viktoria-Allee“ voneinander getrennt werden. Die separate Führung kann die Form eines getrennten Fuß- und Radweges oder auch die Form eines Schutzstreifens auf der Straße annehmen. Besonderes Augenmerk sollte darauf gelegt werden, dass die Maßnahmen im Radverkehr keinen Nachteil für den Fußverkehr hat und umgekehrt.



Zielsetzung

Das übergeordnete Ziel besteht mit der Qualifizierung der Nahmobilitätsinfrastruktur darin, den Komfort und die Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Dies macht einen wichtigen Anreiz aus, warum sich für das Zu Fuß gehen oder Radfahren entschieden wird, so dass der Anteil der Nahmobilität im Modal Split für Bad Lippspringe steigt.



Überblick

Kosten	160.000 € (inkl. Planung)
Fördermitteltopf	FöRi-Nah [BezReg Detmold]
Anteil Förderung	Bis zu 90 %
Zu beteiligende Akteure	Stadt Bad Lippspringe, Zukunftsnetz Mobilität NRW, RadINI
Zeitplanung	Fertigstellung zur Eröffnung der Mobilstation



Innovationen

Zudem ist die Umsetzung von Sicherheits- und Komfortmerkmalen wie z. B. der Einsatz von innovativen Materialien für Radwege, die bei Nässe besseren Haftung verleihen oder die Nutzung von LED-Beleuchtung zur Verbesserung der Sichtbarkeit und Sicherheit in der Dunkelheit.



Arbeitsschritte

Die Umgestaltung ist für den entsprechenden Streckenabschnitt seitens der Stadt zu konkretisieren, bevor ein Förderantrag an die Bezirksregierung Detmold im Rahmen der FöRi-Nah gestellt werden kann. Dabei kann die RadINI im Zuge der fachlichen Planungen miteingebunden werden. Die Finanzierung selbst ist auch noch einmal mit der Bezirksregierung Detmold konkret zu prüfen. Nach der Bestätigung der gesicherten Förderkulisse nach FöRi-Nah sind die aufgezeigten Inhalte in einen Förderantrag zu implementieren, der bis zum 31.05. für die bauliche Umsetzung im Folgejahr einzureichen ist. Im nächsten Schritt ist nach Erhalt des Förderbescheids die Bauleistung auszuschreiben. Schließlich ist der Bauauftrag an einen geeigneten Dienstleister oder intern zu vergeben.



Zusammenspiel

Die Optimierung der Fuß- und Radinfrastruktur ist als integrativer Bestandteil des Gesamtkonzeptes zu betrachten und umzusetzen. Die Mobilstation selbst kann ihre Wirkung nicht entfalten und stellt keinen zukunftsfähigen Verknüpfungspunkt dar, wenn die Verkehrsteilnehmer:innen von dort aus nicht komfortabel und sicher mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in die Stadt gelangen.



Verkehrsreduzierung im Ortskern



Kurzbeschreibung

Abgesehen von der Mobilstation selbst sind auch darüber hinaus komplementäre Maßnahmen im Ortskern umzusetzen, um eine grundlegende Verkehrsreduzierung des Pkw-Verkehrs zu bewirken. Diese nehmen z. B. die Form der Verkehrslenkung mittels Beschilderung an, durch die lediglich bestimmte Fahrzeugtypen oder Nutzergruppen für Infrastrukturabschnitte zugelassen werden. Darüber hinaus ist eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung – auch im Kontext mit Bewohnerparkzonen – zu prüfen. Außerdem ist der ruhende Verkehr auf die Mobilstation „Am Vorderflöß“ zu verlagern und zeitgleich Parkplätze im Ortskern zu reduzieren, indem sie bspw. durch Parklets, Radabstellanlagen, Begrünung oder Außengastronomie umgenutzt werden. Zudem können verkehrsberuhigte Zonen und Tempolimits im Ort erweitert werden. Das geplante City-Outlet wird als erstes und einziges Outlet in Ostwestfalen Besuchermengen von bis zu 1 Millionen Gästen pro Jahr anziehen, was wesentliche Veränderung in den Verkehrsmengen nach sich zieht. Bei einem kreisweiten Pkw-Anteil im Modal Split von über 60%, ist es wahrscheinlich, dass die Besuchenden hauptsächlich mit dem Kfz anreisen werden und die Stadt zusätzlich belasten. Vor diesem Hintergrund werden die aufgezeigten Maßnahmen im Ortskern umso wichtiger und müssen in der weiteren Planung stets Berücksichtigung finden.



Zielsetzung

Mit einer Verkehrsverlagerung an den Stadtrand und gezielten Maßnahmen der Verkehrsreduzierung im Ortskern können die vorgegebenen Richtwerte des Nachhaltigkeitsberichtes für den Titel als heilklimatischer Kurort von der Stadt Bad Lippspringe erreicht werden.



Überblick

Kosten	10.500 € (inkl. Planung)
Fördermitteltopf	FöRi Nachhaltige städtische Mobilität [BezReg Detmold]
Anteil Förderung	Bis zu 90 %
Zu beteiligende Akteure	Stadt Bad Lippspringe (insb. Ordnungsamt), Straßen.NRW, Zukunftsnetz NRW
Zeitplanung	Umsetzung zur Eröffnung des City-Outlets



Innovationen

Die Maßnahmen können um die Komponente Smart Parking Solutions ergänzt werden, mit der sowohl für den Ortskern als auch für die Mobilstation eine App zur Parkplatzsuche eingeführt wird, die Echtzeitdaten über verfügbare Parkplätze bereitstellt, um das Parken effizienter zu gestalten.



Arbeitsschritte

Um eine valide Datengrundlage zu schaffen, wird die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes empfohlen, in dem Bestand und Nachfrage des ruhenden Verkehrs erhoben und bewertet wird. So können fundierte Entscheidungen über Maßnahmen im Parkraummanagement getroffen werden. Im Zuge der Maßnahmenarbeit spielt auch die Beteiligung der Öffentlichkeit eine wichtige Rolle. Denn nur mit einer entsprechenden Akzeptanz kann eine Verkehrsreduzierung ihre volle Wirkung entfalten. Eine Förderung über die FöRi-Nachhaltige städtische Mobilität ist mit der Bezirksregierung Detmold konkret zu prüfen; die Obergrenze für Förderprojekte beträgt im Rahmen des Förderprogrammes 10.000.000 EUR.



Zusammenspiel



In der Verkehrs- und Stadtplanung ist für eine progressive Entwicklung und den Anstoß positiver Veränderungsprozesse nicht nur die Angebotsseite, sondern auch die Nachfrageseite entscheidend. Diese ist mit ausgewählten Pushmaßnahmen restriktiver, aber auch zeitgleich liberaler Natur im positiven Sinne zu beeinflussen. Demnach kann die Verkehrsreduzierung im Ortskern von Bad Lippspringe dabei helfen, im Gesamtkontext der neuen Mobilstation ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu fördern und sowohl bei Einwohner:innen als auch bei Besucher:innen zu verankern.



4.3.2 Weitere Maßnahmen

Implementierung von Sharingangeboten



Kurzbeschreibung

Bikesharing kann bspw. entscheidend zur Stärkung der Nahmobilität beitragen und bietet zahlreiche Vorteile für Besucher:innen und Einwohner:innen. Ein Bikesharing-System ermöglicht es das Gartenschaugelände sowie weitere umliegende Sehenswürdigkeiten komfortabel, ohne das eigene Fahrrad zu erkunden. Die Nutzer:innen sollten dabei die Möglichkeit haben, Fahrräder an verschiedenen Stationen auszuleihen und zurückzugeben, was die Erreichbarkeit der Stadt und ihren Alltags- sowie Freizeitziele erhöht. Mit Hilfe von Carsharing können insbesondere Reisezeit und Erreichbarkeit in den Räumen verbessert werden, in denen der Umweltverbund keine attraktive Alternative darstellt, jedoch mittlere Distanzen zu bewältigen sind. Die Stadt Bad Lippspringe kann verhältnismäßig unkompliziert stationsbasierte Stellplätze als Sondernutzung innerhalb der Parkpalette ausweisen und somit das Verkehrsmittelangebot an der Mobilstationen erweitern. Die Ausweisung weiterer Sharingangebote an der Mobilstation wie E-Scooter ist denkbar.



Zielsetzung

Sharingangebote sind wertvolle Bestandteile eines neuen Mobilitätsmixes. Die Implementierung von Sharingangeboten an einer Mobilstation ist besonders vorteilhaft, weil verschiedene Verkehrsmittel wie bspw. Fahrräder, E-Scooter, Carsharing und ÖPNV an einem Ort gebündelt werden. So können Nutzer:innen schnell und flexibel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln wechseln, was die Mobilität erleichtert und Zeit spart.



Zusammenspiel

Das E-Scootersharing kann im Rahmen der Mikromobilität ein Bikesharing-System in Bad Lippspringe optimal ergänzen. Beide Angebote ermöglichen es Nutzer:innen abhängig ihrer körperlichen Aktivität und bevorstehender Streckenlänge flexibel zwischen Rad und E-Scooter zu wählen. So werden erste und letzte Meile effizient überbrückt und die Multimodalität im Zusammenspiel weiterer Elemente, Angebote und Infrastrukturen der Mobilstation gefördert.



Herausforderungen

Das unkontrollierte Abstellen der Leihfahrzeuge, das Schaffen von Nutzerakzeptanz und die Finanzierung zur Einführung eines solchen Systems können Herausforderungen darstellen, denen man jedoch z. B. mit festgelegten Abstellflächen sowie Fördermitteln auf Basis der FöRi-Nah entgegenwirken kann



Überblick

Zeitraumen



Priorität



1

Smarte Packstation und Gepäckschließfächer



Kurzbeschreibung

Für Mobilstationen in der Umgebung von touristischen Hotspots oder größeren Einkaufsstandorten bieten sich smarte multifunktionale Schließfächer an, die per Zugangscode (Smart Locker) geöffnet werden. Im Rahmen der neuen Mobilstation in Bad Lippspringe wird daher die Implementierung von Packstationen und Gepäckschließfächern angestrebt. Die Packstation ermöglicht eine flexible Abholung und Lieferung von Waren, was die Erreichbarkeit und Nutzerfreundlichkeit erheblich steigert, da so Wege und Zeit gespart werden. Die Packstation sollte als White-Label-Packstationen installiert werden, damit verschiedenen Logistikanbietern ermöglicht wird, auf eine gemeinsame Infrastruktur für Paketabholungen und -rückgaben zuzugreifen, anstatt eigene exklusive Stationen betreiben zu müssen. Gepäckschließfächer bieten z. B. Radreisenden und Tagesbesucher:innen eine praktische Lösung, um ihr Gepäck oder Einkäufe aus dem zukünftigen City-Outlet während ihres Aufenthalts in der Stadt bequem und sicher zu verstauen.



Zielsetzung

Self-Service-Dienstleistungen wie Packstationen stellen für alle Menschen im Umfeld, aber insbesondere für Nutzer:innen der Mobilstation eine positive Ergänzung dar. Diese Ausstattungsmerkmale erhöhen darüber hinaus die Wertigkeit von Mobilstationen und ihrem Umfeld und können zusätzlich sowohl die Aufenthaltsqualität als auch die objektive wie subjektive Sicherheit der Mobilstation erhöhen.



Zusammenspiel

Insgesamt wirkt die Einrichtung dieser Infrastruktur als Katalysator für die erfolgreiche Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Verbesserung der urbanen Mobilität und der Lebensqualität in Bad Lippspringe durch den Nutzungskomfort. Zeitgleich dient dies auch als Anreiz eines nachhaltigen Tourismus.



Herausforderungen

Die Akzeptanz und Nutzung durch die Bevölkerung kann ein kritischer Faktor sein, der durch gezielte Marketingmaßnahmen und Informationskampagnen adressiert werden muss.



Überblick

Zeitraumen



Priorität



2

Steigerung der Aufenthaltsqualität



Kurzbeschreibung

Im Rahmen der neuen Mobilstation in Bad Lippspringe sollten neben den Mindestausstattungen auch weitere Elemente zur Förderung der Aufenthaltsqualität mitgedacht und umgesetzt werden. Hierzu zählen nicht nur Witterungsschutzelemente, sondern auch bequeme Sitzgelegenheiten. Eine ausreichende (adaptive) Beleuchtung sowie eine Videoüberwachung schaffen einen Raum sozialer Sicherheit. Die Begrünung von Ausstattungselementen und der Umgebung fördert genauso wie bspw. die Installation eines kleinen Wasserspiels das Wohlbefinden und trägt durch visuelle Akzente zur natürlichen Ästhetik bei. Verkaufsautomaten sorgen für eine praktische Nahversorgung, während regelmäßige Reinigungsintervalle die Sauberkeit der Anlage gewährleisten. Öffentlich zugängliche WCs bieten zusätzlichen Komfort. Schließlich ermöglicht ein kostenloser WLAN-Hotspot den Nutzer:innen, jederzeit online zu sein. Aspekte von Kultur, Spiel oder Sport können mitgedacht und zentral an der Mobilstationen umgesetzt werden. Diese Maßnahmen machen die Mobilstation zu einem attraktiven, sicheren und einladenden Ort für alle.



Zielsetzung

Die Stadt Bad Lippspringe strebt mit der neuen Mobilstation an, die Lebensqualität für Bürger:innen und Besucher:innen zu erhöhen. Durch die Schaffung eines sicheren, einladenden und funktionalen Raums sollen die Nahmobilität gefördert und die Attraktivität als Ziel für nachhaltigen Tourismus gesteigert werden. Langfristig zielt die Stadt darauf ab, eine lebendige, soziale Gemeinschaft zu stärken und die städtische Infrastruktur zu entlasten, um ein harmonisches Miteinander in einer ansprechenden Umgebung zu ermöglichen.



Herausforderungen

Herausforderungen können die Integration in bestehende Strukturen und die Sensibilität im Umgang mit Sicherheitsaspekten darstellen. Dies spielt aber eine besonders wichtige Rolle, um langfristige Qualität zu gewährleisten.



Zusammenspiel

Die Maßnahmen zur Förderung der Aufenthaltsqualität in Bad Lippspringe sind eng miteinander verknüpft. Die Mobilstation wird als Teil einer umfassenden städtischen Vision entwickelt, der Infrastruktur, Freizeitflächen und Nahmobilität umfasst. Diese integrierte Planung schafft ein harmonisches Umfeld, das soziale Interaktionen fördert und die Attraktivität der Stadt steigert.



Überblick

Zeitraumen



Priorität



3

Kommunikation- und Marketingstrategie



Kurzbeschreibung

Eine umfassende Kommunikations- und Marketingstrategie ist im Zuge der Mobilstation für die Stadt Bad Lippspringe essenziell. Eine Möglichkeit für die Vermarktung der Angebote an der Station stellt bspw. eine kostenlose Nutzung der Angebote während der Startphase dar. Dies führt neben einer geringeren Hürde für eine erste Nutzung der Angebote auch zu einer geringeren Komplexität des Projektstarts. Bonussysteme, wie bspw. die Gewährung von Gutscheinen bei der Nutzung von Dienstleistungen an der Mobilstation für das zukünftige City-Outlet können zusätzliche Anreize für eine umweltfreundliche Anreise bieten. Die Bewerbung sollte über die Kanäle der Stadt Bad Lippspringe, des Kreises Paderborn und durch lokale Partner wie die MZG und die Gartenschau für eine maximale Erhöhung der Sichtbarkeit erfolgen. Dabei sind sowohl digitale (Webauftritte, Social Media Kampagne) als auch Printmedien als Cross-Media-Marketing besonders wichtig, um verschiedene Zielgruppen zu erreichen. Die Kommunikation sollte nicht nur frühzeitig beginnen, sondern auch nach der Fertigstellung der Mobilstation fortgeführt werden.



Zielsetzung

Durch diese Strategie wird nicht nur die Mobilstation als zentraler Knotenpunkt für Nahmobilität gefestigt, sondern auch deren Anziehungskraft als Ziel für alle Bürger und Besucher gesteigert. Die gezielte Ansprache unterschiedlicher Zielgruppen und die Integration digitaler sowie analoger Kommunikationskanäle tragen zur Stärkung des lokalen Gemeinschaftsgefühls und zur Förderung nachhaltiger Mobilität in der Region bei.



Umsteigen leicht gemacht: Sechs Mobilstationen des Kreises Lippe werden den Individualverkehr und den ÖPNV verbinden

Städtebau | Architektur | Umwelt & Natur
Umsteigen leicht gemacht: Sechs Mobilstationen des Kreises Lippe werden den Individualverkehr und den ÖPNV verbinden

16.09.2022



Entwicklung in Bielefeld für zwei Tage voll genutzt
Neuzeitliche Mobilitätsstationen des Kreises Lippe werden den Individualverkehr und den ÖPNV verbinden.
Blicker aus der Stationen der Region werden in der Region.

P

1 Stunde kostenlos parken

Ab einem Einkaufswert von 15 € erstatten wir Ihnen die Parkgebühren aus allen innerstädtischen Parkhäusern für 1 Stunde.

Lassen Sie einfach Ihr Parkticket an einem Automaten einlösen. Nur gültig für den drei-Minuten in der Innenstadt 12 und Kurvenstraße 11-13 von City-Point.



Zusammenspiel

Die Elemente der Mobilstation entfalten lediglich ihre volle Wirkung, wenn sie durch gezielte Kommunikation und Werbung unterstützt werden. Nur so wird das Interesse der Bürger:innen und Besucher:innen geweckt, und die Mobilstation kann als lebendige Drehscheibe wahrgenommen werden.



Herausforderungen

Die wesentlichen Herausforderungen können in der Zielgruppenerreichung, der Integration von Kommunikationskanälen und der Konsistenz der Botschaft sowie der Anpassung an neue Trends bestehen.



Überblick

Zeiträumen



Priorität



4

Radstation als erweiterter Radverkehrsservice



Kurzbeschreibung

Für die Förderung verkehrsträgerübergreifende Wegekettens sind Erweiterungselemente der Fahrradinfrastruktur ein zentrales Erfolgskriterium. Dabei können personell betreute Radstationen den Radverkehr durch vielfältige Leistungen wie z. B. Pflege, Sicherheitscodierung, Verleih, Verkauf von Zubehör und Ersatzteilen, Tourismusinformation, Übernachtungsmöglichkeiten, geführte Radtouren, Kurierdienste sowie der Verkauf von Reiseartikeln u. ä. ergänzen und die Mobilstation so zu einer multifunktionalen Mobilitätszentrale aufwerten. In einigen Fällen übernehmen Mitarbeitende der jeweiligen Radstation zusätzlich noch Pflege- und Instandhaltungsaufgaben für die gesamte Mobilstation und erhöhen durch ihre Anwesenheit zusätzlich die soziale Kontrolle an der Mobilstation. Darüber hinaus stellen SB-Radservicestationen, wie sie bereits an der Tourist-Information in Bad Lippspringe zur Verfügung steht, eine flexible Lösung dar, die rund um die Uhr zugänglich ist. Sie können neben einer Pumpvorrichtung auch Werkzeug, ein Schlauchverkaufsautomat und eine Fahrradhalterung zur Verfügung stellen, um kleinere Reparaturen oder Justierungen vor Ort vorzunehmen, ohne dass Strom benötigt wird.



Zielsetzung

Die Zielsetzung für Bad Lippspringe ist es, ein sicheres und sorgenfreies Radfahren zu fördern. Durch die Integration von Radservicestationen an der Mobilstation werden die Rahmenbedingungen für den Radverkehr deutlich verbessert. Diese Maßnahmen nehmen Radfahrenden eine erste Hürde und schaffen Vertrauen, dass sie trotz Pannen unkompliziert Reparaturen durchführen können und weitere Serviceangebote wahrnehmen können.



Zusammenspiel

Im Zusammenspiel der Radservicestationen mit den neuen Mobilitätsangeboten und verbesserte Wegeinfrastruktur entstehen positive Wechselwirkungen, die den Radverkehr sowie den Tourismus fördern. Diese Angebote steigern die Attraktivität der Region und laden Besucher:innen ein, die Umgebung aktiv zu erkunden oder das Rad bis oder ab der Mobilstation zu nutzen.



Herausforderungen

Herausforderungen bei der Einführung einer Radstation sind die Personalbeschaffung und -schulung. Für SB-Radservicestationen ist die regelmäßige Überprüfung zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit notwendig.



Überblick

Zeitrahmen



Priorität



5

5 Zusammenfassung und Ausblick

Die Errichtung einer Mobilstation als Ort der Vernetzung birgt großes Potenzial den Ortskern der Stadt Bad Lippspringe hinsichtlich der Pendel- und Besucherverkehrs verkehrlich zu entlasten und somit auch unter Berücksichtigung zukünftiger Entwicklung die Nachhaltigkeitsziele als heilklimatischer Kurort zu erreichen. Um die optimale Wirkung der neuen Mobilitätsinfrastruktur und -angebote zu entfalten, hat die Bestandsanalyse gezeigt, dass auch unabhängig des Standortes Am Vorderflöß Mobilitätsmaßnahmen notwendig sind, um ein integriertes Gesamtkonzept im Rahmen der Mobilstation umzusetzen. Dieses zeigt positive Wechselwirkungen zwischen der Verlagerung des ruhenden Verkehrs und die letzte Meile zwischen Mobilstation und Innenstadt.

Als Schlüsselmaßnahmen werden die Mindestausstattungs-elemente der Mobilstation selbst sowie die Erweiterung durch gesicherte Radabstellanlagen, die Errichtung einer modularen Parkpalette als P+R-Anlage sowie eine Anbindung an den ÖPNV als Grundvoraussetzung empfohlen. Hinzu kommen weitere Schlüsselfaktoren mit der Optimierung Nahmobilitätsinfrastruktur als verbindendes Element zwischen Mobilstation und Innenstadt sowie Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Ortskern. Ergänzt werden die Schlüsselmaßnahmen um weitere Maßnahmen wie die Implementierung von Sharing-Angeboten und Verortung einer Packstation und Gepäckschließfächer sowie einer Radstation als erweitertes Radverkehrsserviceangebot innerhalb der Mobilstation, Maßnahmen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Erarbeitung von Kommunikation- und Marketingstrategie zur Nutzbarkeit und Vermarktung der neuen Angebote.

Eine besondere Herausforderung stellt das geplante City-Outlet dar, welches einen großen Anteil zusätzlicher Verkehrsmengen erzeugen wird. Dem ist mit dem Gesamtkonzept der Mobilstation frühzeitig und effektiv entgegenzuwirken, wodurch sich eine Überlastung der Stadt verhindern lässt.

Die Finanzierung der Maßnahmen ist im nächsten Schritt mit den relevanten Fördergeber:innen, wie dem NWL und der Bezirksregierung Detmold, zu prüfen. Nach Bestätigung der Förderkulis-sen sind die aufbereiteten Inhalte in den jeweiligen Förderantrag zu integrieren: Beim Zweckverband NWL muss dieser jährlich bis zum 31. Januar für die bauliche Umsetzung im Folgejahr eingereicht werden, während der Antrag bei der Bezirksregierung Detmold abhängig der Förderrichtlinie jährlich bis Ende Mai bzw. Ende Juni einzureichen ist. Nach Erhalt der Förderbescheide erfolgt die Ausschreibung der Bauleistung, welche extern an eine geeignete Dienstleister:in vergeben oder hausintern durch den städtischen Baubetriebshof der Stadt Bad Lippspringe umgesetzt werden kann.

Das Konzept für Bad Lippspringe soll wichtige Impulse für eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung geben. Es umfasst wirtschaftlich umsetzbare Maßnahmen, die als Grundlage für die weitere Projektentwicklung dienen und Bad Lippspringe als heilklimatischen Kurort positionieren. Durch innovative Mobilitätslösungen, verbesserte Infrastruktur und eine enge Verzahnung von Verkehrsträgern werden Lebensqualität, Verkehrsfluss und Nachhaltigkeit gesteigert. Langfristig hilft das Konzept, die Stadt als umweltbewussten Standort zu etablieren und den Herausforderungen des wachsenden Verkehrsaufkommens zu begegnen.

6 Quellenverzeichnis

IT NRW (2024): Landesdatenbank. [https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=themes&code=\\$#abreadcrumb](https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=themes&code=$#abreadcrumb), letzter Abruf 25.11.2024

Kreis Paderborn (2023): Machbarkeitsstudie Radverbindung Paderborn – Bad Lippspringe.

MyOSMatic 2024: Kartengrundlage. <https://print.get-map.org/>, letzter Abruf 25.11.2024

Stadt Bad Lippspringe (2022): Verkehrserhebung.

Stadt Bad Lippspringe (2023): Studierendenwettbewerb.

Stadt Bad Lippspringe (2024): Stadtportät. <https://www.bad-lippspringe.de/bali/mein-bali/stadtinfos/stadtportraet.php>, letzter Abruf 25.11.2024

Stadt Paderborn (2021): Stellungnahme der Stadt Paderborn zum Regionalplan OWL.