



Ergebnisbericht

Lebendige Ortsmitte

Gemeinde Leopoldshöhe

Impressum



www.planersocietät.de

Pia Lesch

Florian Rehmstedt

Sabrina Wörmann



www.pesch-partner.de

Jacqueline Thate

Ina Schauer

Bildnachweis

Titelseite:

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	5
1.1	Erarbeitungsprozess in der Gemeinde Leopoldshöhe	6
2	Ausgangslage	8
2.1	Räumliche Einordnung	8
2.2	Zentrale Schwächen und Herausforderungen, Chancen und Potenziale	10
3	Konzeption	14
3.1	Zielsetzung	14
3.2	Maßnahmen	15
4	Umsetzung und Ausblick	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Projektfamilien in der Transferphase.....	5
Abbildung 2: Modellprojekte in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität)	6
Abbildung 3: Ablauf der Konzepterstellung in der Gemeinde Leopoldshöhe	7
Abbildung 4: Diskussionsrunde in der Werkstatt am 13.06.2024	7
Abbildung 5: Links: Isodistanzen zu Fuß; Rechts: Isodistanzen mit dem Rad.....	8
Abbildung 6: zentrale Wegebeziehungen in der Ortsmitte von Leopoldshöhe	9
Abbildung 7: Betrachtete Fokusthemen	10
Abbildung 8: Bestandsstrukturen, Mängel, Potenziale	10
Abbildung 9: Bestand im Fahrradparken.....	12
Abbildung 10: Räumliche Zielsetzung	14
Abbildung 11: Maßnahmenübersicht	15
Abbildung 12: tabellarische Maßnahmenübersicht	16
Abbildung 13: nächste Arbeitsschritte in den vier Schlüsselmaßnahmen	35

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 Gemeinde Leopoldshöhe entstammt dieser Transferphase.

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, 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“



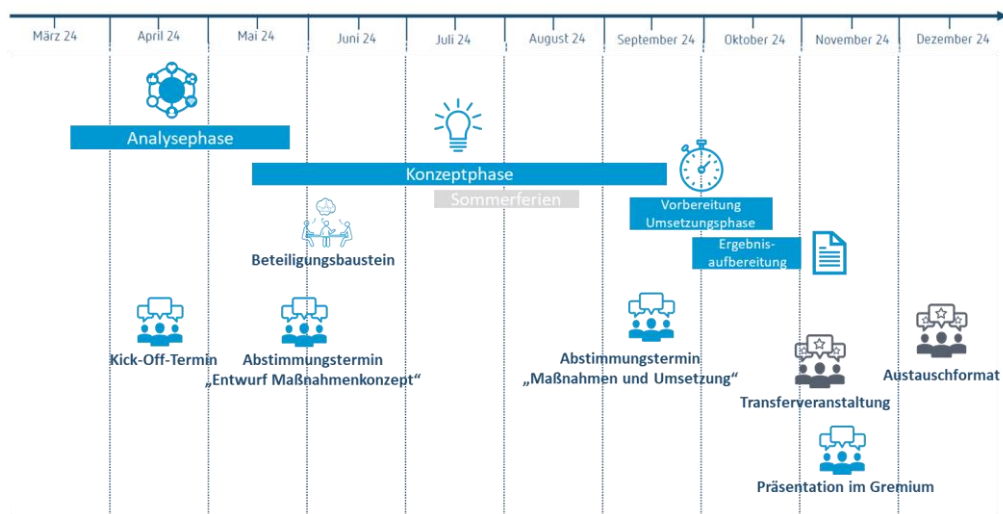
Die vier Konzeptstudien in der Projektfamilie „Stadträume für neue Mobilität“ wurden alle in einem vergleichbaren Prozess im Zeitraum April bis Dezember 2024 erstellt.

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.

1.1 Erarbeitungsprozess in der Gemeinde Leopoldshöhe

Aufbauend auf einer Konkretisierung der Fragestellung im Rahmen eines gemeinsamen Abstimmungstermins mit den jeweiligen Kommunen fand eine kurze Analyse der Situation vor Ort statt. In der Begehung wurde der Schwerpunkt auf die beiden räumlichen Zentren (Marktplatz und Bildungscampus) sowie die Verbindungen dazwischen gelegt. Kern der Arbeit lag auf der Lösungskonzeption sowie auf ersten Überlegungen zur Umsetzung. Die Maßnahmenempfehlungen wurden unter Beteiligung weiterer Akteure vorabgestimmt und finalisiert. Mit den Kommunen fanden jeweils zwei weitere Abstimmungstermine statt.

Abbildung 3: Ablauf der Konzepterstellung in der Gemeinde Leopoldshöhe



Die Maßnahmenplanung wurde gemeinsam mit den unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren vor Ort erarbeitet. Dazu fand am 13. Juni 2024 eine Planungswerkstatt statt, an der sowohl die Kommunalpolitik als auch weitere Akteure aus dem Bereich Mobilität teilgenommen haben¹. Gemeinsam wurden Maßnahmen aus den Themenschwerpunkten Rad- und Fußverkehr, Fahrradparken sowie Intermodalität und Aufenthalt diskutiert. Die Ideen sind anschließend in die weitere Maßnahmenplanung eingeflossen.

Die Ergebnisse des Konzeptes wurden am 13.11.2024 im Ausschuss für Straßen, Plätze und Verkehr vorgestellt. Anwesend waren Sabrina Wörmann (Mitarbeiterin der Planersocietät) und Katharina Neubert (Mitarbeiterin der OstWestfalenLippe GmbH). Die OWL GmbH hat zu Beginn eine Einordnung des Projektes in den Gesamtzusammenhang gegeben. Dazu wurde der Ursprung der Projektidee sowie die vier Projektfamilien erläutert. Im Anschluss hat die Planersocietät die Zielsetzung, den Ablauf sowie die Ergebnisse der Konzeptentwicklung vorgestellt. Abschließend nutzen die Politiker:innen die Gelegenheit, Fragen zu stellen. Ein Beschluss des Konzeptes stand zu diesem Zeitpunkt noch aus.

Abbildung 4: Diskussionsrunde in der Werkstatt am 13.06.2024



¹ Weitere Teilnehmende: Kreis Lippe, NWL Zukunftsnetz Mobilität NRW, Polizei Lippe, Pro Bahn e.V.

2 Ausgangslage

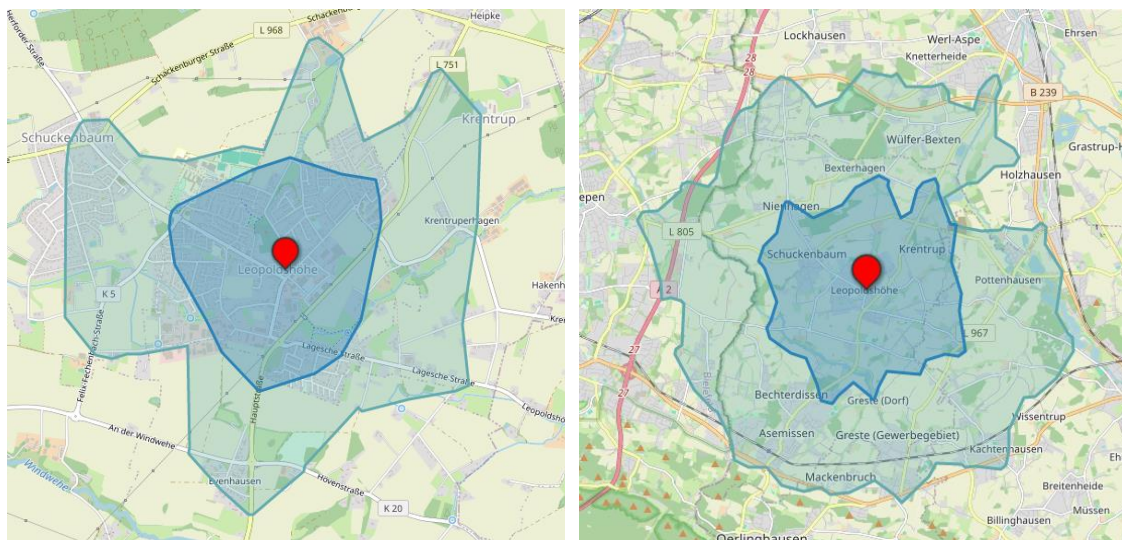
Um zielgerichtete und an die spezifische Bestandssituation angepasste Maßnahmen entwickeln zu können, ist es zunächst essenziell die Gegebenheiten vor Ort zu bewerten und die wichtigsten Problemstellen, Stärken, Herausforderungen und Chancen herauszuarbeiten.

2.1 Räumliche Einordnung

Die Gemeinde Leopoldshöhe gehört zum Kreis Lippe und liegt in der Region Ostwestfalen-Lippe in Nordrhein-Westfalen. Sie befindet sich auf der Nordseite des Teutoburger Waldes und liegt zwischen den Städten Bielefeld, Bad Salzuflen, Lage und Oerlinghausen. Das Gemeindegebiet umfasst eine Fläche von rund 37 km² und hat knapp 17.000 Einwohnende. Eine Anbindung besteht über die A2 (2 km entfernt), die A33, die L 712 (Ostwestfalenstraße) und durch das Gebiet selbst führen die B66 und die L 751 als Nord-Süd-Verbindung. Eine Anbindung an die Schiene besteht durch den Bahnhof im Ortsteil Asemissen (Strecke Lemgo – Bielefeld). Charakteristisch sind für Leopoldshöhe der Schwerpunkt als Wohnstandort sowie die landwirtschaftliche Prägung des Gebietes.

Im Fokus der Betrachtung steht die Ortsmitte von Leopoldshöhe. Die Ortsmitte ist von den weiteren Siedlungsbereichen bereits sehr gut zu Fuß oder auch mit dem Rad erreichbar. Innerhalb von 20 Minuten können die Menschen in Leopoldshöhe die Ortsmitte beispielsweise mit dem Rad erreichen (siehe Abbildung 5).

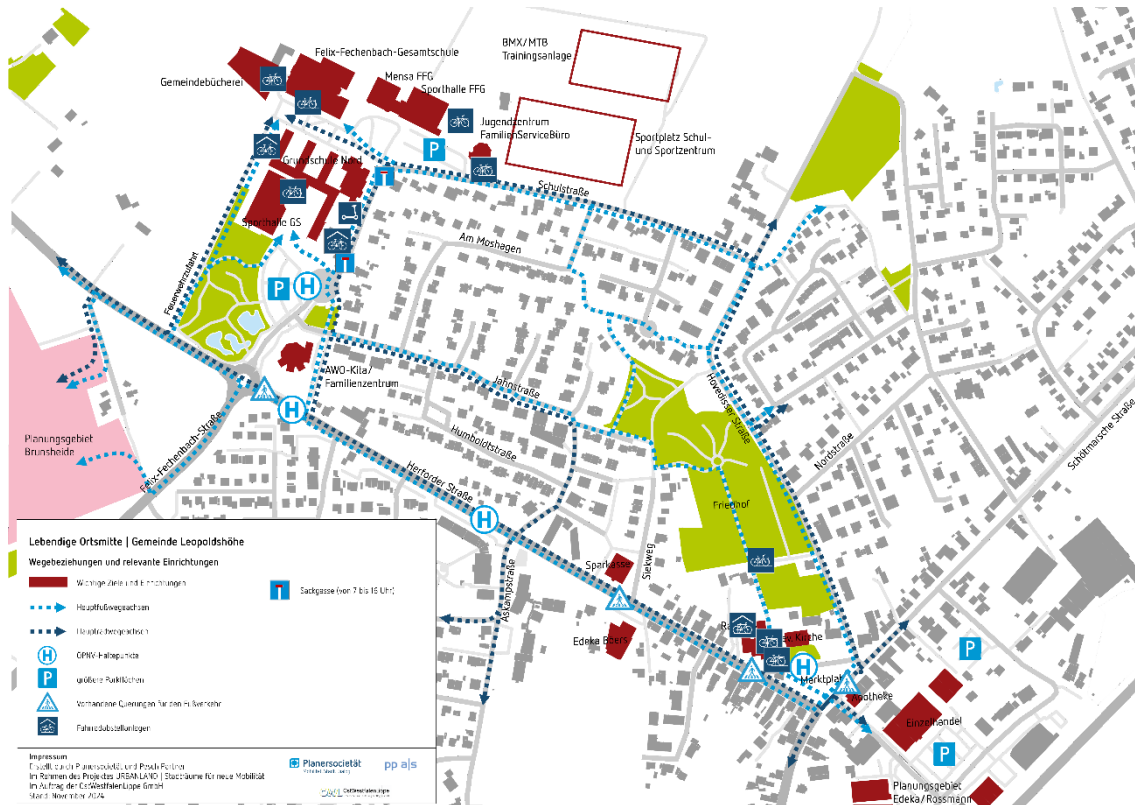
Abbildung 5: Links: Isodistanzen zu Fuß; Rechts: Isodistanzen mit dem Rad (dunkelblau = 10 min, hellblau = 20 min)



In der Ortsmitte selbst finden sich viele zentrale Einrichtungen, die sich auf zwei räumliche Schwerpunkte aufteilen. Im Zentrum der Gemeinde befinden sich u.a. der Marktplatz, das Rathaus sowie Einzelhandels- und Serviceeinrichtungen. Daneben gibt es einen zentrale Bildungscampus mit Grundschule und weiterführender Schule und Sportanlagen, Bücherei sowie das Jugend- und

Familienzentrum. Die Standorte liegen in einem Abstand von etwa einem Kilometer voneinander entfernt. Eine aktive und nahmobile Verknüpfung aller Einrichtungen insbesondere im Fuß- und Radverkehr in der Ortsmitte wird deswegen angestrebt.

Abbildung 6: zentrale Wegebeziehungen in der Ortsmitte von Leopoldshöhe



Die zentralen Fuß- und Radverkehrsachsen verlaufen hier über die Hovedisser Straße sowie die Herforder Straße, an der auch die Haltestellen zum Umstieg in den öffentlichen Verkehr liegen. Im Fußverkehr spielt auch eine diagonale Verbindung über den Friedhof eine wichtige Rolle zur Verknüpfung der Einrichtungen. Auch eine Anbindung des Planungsgebiets Brunshöhe westlich der Ortsmitte sollte zu Fuß und mit dem Rad gewährleistet werden.

Abbildung 7 zeigt die sechs Themenfelder, welche bei der Betrachtung der zentralen Fuß- und Radverkehrsachsen im Fokus stehen. Das Themenfeld des Mobilitätsmanagements steht über allen Themen und ist insbesondere auch vom Vorhandensein guter Infrastrukturen für den Fuß- und Radverkehr als auch für die Verknüpfung zum öffentlichen Verkehr abhängig.

Abbildung 7: Betrachtete Fokusthemen



2.2 Zentrale Schwächen und Herausforderungen, Chancen und Potenziale

Die zentralen Fuß- und Radverkehrsachsen sowie der Bildungscampus und der Marktplatz wurden in Anlehnung an ein umfassendes Nahmobilitätskonzept untersucht.

Abbildung 8: Bestandsstrukturen, Mängel, Potenziale



Problemstellen im **Fußverkehr** zeigen sich in verschiedenen Bereichen. Zu schmale Fußwege sind überwiegend an der Hovedisser Straße, zum Teil auch auf der Schulstraße zu finden. Besonders die Wege im Bereich des Friedhofes, welche eine wichtige Fußwegeverbindung zwischen Bildungscampus und Marktplatz darstellen, sind nicht ausreichend beleuchtet und haben eine wassergebundene Decke, die mit einem Rollator erschwert zu befahren ist. Insgesamt ist die Wegbeschaffenheit oft mangelhaft. Auch mangelt es an genügend Sitzmöglichkeiten, besonders entlang der Herforder Straße, der Hovedisser Straße, sowie der Schulstraße und der westlich gelegenen Feuerwehrezufahrt. Ein Hindernis im Fußverkehr stellen Poller dar, die oftmals mitten auf den Fußwegen platziert sind. Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr sind teilweise vorhanden, jedoch besteht an einigen Stellen im Plangebiet ein weiterer Querungsbedarf, insbesondere entlang der Hovedisser Straße sowie auf der Herforder Straße Höhe Askampstraße und westlich des Kreisverkehrs zur Anbindung des Plangebietes Brunsheide.

Probleme im **Radverkehr** bestehen zum einen in Konflikten mit dem Fußverkehr entlang der Herforder Straße. Radfahrende nutzen hier anstelle der Fahrbahn die Gehwege im Seitenraum, wo es dann zu Konflikten und auch Unfällen mit Zufußgehenden kommt. Die Herforder Straße ist durch Durchgangsverkehr gekennzeichnet. Obwohl hier bereits eine Tempo 30 Zone eingerichtet ist, fahren viele Fahrzeuge zu schnell, sodass sich Radfahrende auf der Fahrbahn nicht wohl fühlen. Der Kreisverkehr an der Herforder Straße/ Schulstraße stellt aufgrund der unterschiedlichen Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrten eine Herausforderung dar, die Orientierung insbesondere ungeübter Radfahrender fällt hier schwer. Die Verbindung Schulstraße/ Hovedisser Straße ist bereits durch absenkbare Poller auf Höhe des Bildungscampus für den motorisierten Verkehr gesperrt, sodass auf dieser Straße wenig Durchgangsverkehr zu erwarten ist. Trotzdem kommt es insbesondere zu den morgendlichen Startzeiten in der Schule durch das Bringen der Kinder mit dem Pkw entlang der Verbindung immer wieder zu kritischen Situationen. Auch im Bereich der Haltestellen am Bildungscampus mit dem angrenzenden Parkplatz entstehen Konflikte zwischen Radverkehr und motorisiertem Verkehr. Nordwestlich des Bildungscampus gibt es eine Feuerwehrezufahrt, die großes Potenzial bildet, um den Rad- und Kfz-Verkehr weitestgehend getrennt zu führen und die Konflikte zu minimieren.

Ein Betrachtungsschwerpunkt stellen die **Radabstellanlagen** dar. Zwar gibt es im Bestand eine Vielzahl an Abstellanlagen am Marktplatz und am Bildungscampus, doch viele der Abstellanlagen weisen keine gute Standfestigkeit auf (hier gibt es vorwiegend Vorderradhalter). Ein Teil der Abstellanlagen ist bereits überdacht, vor dem Hintergrund der langen Abstelldauer des Rades insbesondere am Bildungscampus wird hier jedoch Potenzial gesehen, die Abstellanlagen auch qualitativ zu verbessern. Besonders im Bereich der Grundschule gibt es zwar teilweise Überdachungen der Anlagen, diese sind allerdings veraltet. Insgesamt sind am Bildungscampus 276 Vorderradhalter und 9 Anlehnbügel, sowie 18 Abstellmöglichkeiten für Roller vorhanden. Wild geparkte Räder waren besonders an der Anlage vor der Gesamtschule zu finden, jedoch ist dies generell ein geringes Problem. An einigen Anlagen waren aber wild abgestellte Roller zu finden. Relevanter ist an einigen Stellen die Zugänglichkeit der Anlagen, welche teilweise durch hohes Gras, Treppen oder zu geringe Abstände zwischen den einzelnen Vorderradhaltern eingeschränkt ist.

Am Marktplatz sind aktuell 20 Vorderradhalter und 22 Anlehnbügel vorhanden. Die Auslastung ist auch hier bereits recht hoch, insbesondere bei der Anlage neben der Kirche mit 15 Anlehnbügeln.

Das Thema der Zugänglichkeit spielt auch hier eine Rolle, diese ist besonders bei der Anlage hinter dem Rathaus eingeschränkt durch eine Laterne mitten auf dem Zuweg zur Anlage. Diese Anlage verfügt als einzige in dem Bereich über eine Überdachung, jedoch ist auch der Zugang zur Anlage selber durch Bauzäune und Säulen des Daches eingeschränkt.

Insgesamt ist festzuhalten, dass bereits viele Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden sind, diese verfügen allerdings nicht über spezifische und moderne Ausstattungselemente, wie gute Überdachungen oder Möglichkeiten des Einschließens von Fahrrädern und sind oft nicht gut zugänglich oder auf den ersten Blick einsehbar.

Abbildung 9: Bestand im Fahrradparken



Der Marktplatz sollte ein wichtiger Aufenthaltsort in der Ortsmitte sein. Aktuell ist die Aufenthaltsqualität auf diesem jedoch eingeschränkt, obgleich hier ein kleines Café und einige Einzelhandelsgeschäfte angrenzen. Aktuell befinden sich auf dem Marktplatz nur wenig verschattete Aufenthaltsbereiche, die Sitzplätze befinden sich meist in Bereichen ohne Verschattung. Auch das Wasserspiel befindet sich in sonniger Lage. Manche Flächen auf dem Marktplatz grenzen diesen stark von den umliegenden Straßen ab (z. B. Parkplätze, Poller, ungenutzte Räume).

Aufgrund der vorhandenen Busanbindung und Taktung eignet sich der Marktplatz auch als Mobilitätspunkt in Leopoldshöhe. Insgesamt verkehren hier sechs Buslinien. Begleitende Angebote in Form von SB-Radservicestation und Nahversorgungsmöglichkeit sind vorhanden. Der Witterungsschutz und Sitzmöglichkeiten an den Haltestellen sowie die Möglichkeiten zum sicheren Abstellen von Rädern fehlen aktuell jedoch. Die bestehenden Abstellanlagen für den Kfz-Verkehr stellen potenzielle Flächen für die Erweiterung des Angebotes auf dem Marktplatz dar.

Für die nachhaltige Gestaltung der **betrieblichen Mobilität** (insb. der Beschäftigten des Rathauses) ist eine unmittelbare Anbindung an den öffentlichen Verkehr gegeben. Allerdings stellt die Reisezeit von Tür-zu-Tür und die damit verbundenen letzten Meilen für Beschäftigte, die in den umliegenden Ortschaften wohnen, eine große Herausforderung für die Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln dar und wird dadurch unattraktiv. Darüber hinaus bestehen grundsätzlich einige wenige Parkmöglichkeiten im Innenhof des Rathauses, die z. T. auch Einzelpersonen wie dem Bürgermeister vorbehalten sind und somit den Stellplatzbedarf der Beschäftigten nicht hinreichend abdeckt. Im Radverkehr besteht das Angebot eines Lastenrades. Insgesamt stehen derzeit jedoch angesichts der Überschneidung mit anderen Nutzungsgruppen an den öffentlichen Radabstellanlagen in Richtung Kirche insgesamt zu wenig Radabstellanlagen zur Verfügung.

Um die Offenheit gegenüber potenziellen Maßnahmen zu prüfen, die im betrieblichen Mobilitätsmanagement eine entscheidende Rolle spielt, wurde eine Mitarbeiterbefragung innerhalb der Gemeindeverwaltung durchgeführt. Dabei zeigte sich im Wesentlichen, dass weder Sharingangebote noch dem öffentlichen Verkehr ein großer Stellenwert seitens der Belegschaft beigemessen wird. Anders dagegen im Radverkehr – rund ein Drittel aller Befragten können sich sehr gut vorstellen in Zukunft das Rad für den Weg zur Arbeit zu nutzen. Hierbei wurden ausreichend qualitative Radabstellanlagen sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes und ein Bike-Leasing Modell als zielführend erachtet. Durch die Umfrage wird deutlich, dass der Radverkehr großes Potenzial für den täglich Arbeitsweg zur Gemeindeverwaltung Leopoldshöhe birgt. Dieses Stimmungsbild wird derzeit auch vom angehenden Bike-Leasing Modell der Gemeinde unterstützt.

Im Zuge des **schulischen Mobilitätsmanagement** werden bereits Aktionen wie z. B. der Fahrradführerschein von den Schulen durchgeführt. Zudem wird die Schulstraße zum Schulbeginn und -schluss zur verkehrstechnischen Schulstraße, indem sie mit einem Poller nicht mehr durchgängig befahrbar ist. Im Jahr 2020 wurde bereits für die Grundschule ein Konzept zu kindgerechten Schulwegen erstellt. In diesem Rahmen fand eine umfassende Befragung der Eltern statt, Problemstellen im Umfeld wurden aufgenommen, wichtige Routen für den Weg zur Schule definiert und Maßnahmenempfehlungen abgeleitet.

Weitere Potenziale zur Förderung der umweltfreundlichen Anreise zu den Schulen in Leopoldshöhe können bspw. spielerische Anreize, weitere Anpassungen in der Verkehrsführung (z. B. im Parksuchverkehr) oder auch Partizipation an partnerschaftlichen Programmen auf Kreisebene beinhalten.

Die beschriebenen Potenziale und Handlungsansätze werden in der Maßnahmenkonzeption aufgegriffen und integriert betrachtet.

3 Konzeption

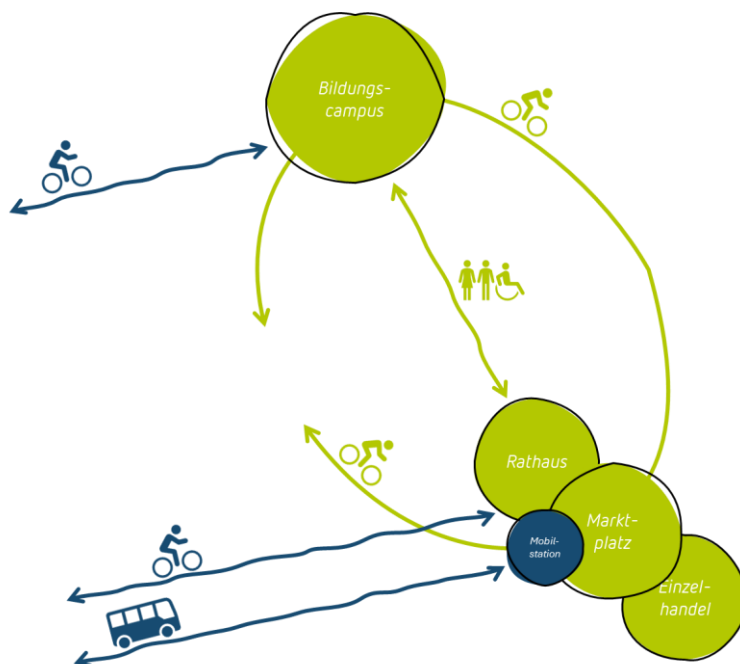
Die Konzeption der zukünftigen Entwicklung in der Ortsmitte von Leopoldshöhe stellt den Kern des Konzeptes dar. Hierfür wurde zunächst eine gemeinsame Zielsetzung entwickelt, vor deren Hintergrund zielführende Maßnahmen abgeleitet wurden.

3.1 Zielsetzung

Marktplatz und Bildungscampus bilden zusammen die zentrale Ortsmitte von Leopoldshöhe, da sie aufgrund ihrer Lage und Bedeutung eine hohe Anziehungskraft besitzen. Die Verknüpfung und Attraktivierung dieser beiden zentralen Elemente untereinander durch aktive Mobilität (zu Fuß oder mit dem Rad) sollen zur Belebung beitragen. Hierfür müssen Infrastrukturen geschaffen werden, die Lust auf die Nutzung des Fahrrads oder das Zufußgehen machen und dieses ermöglichen.

Die Erreichbarkeit der Ortsmitte soll durch einen gezielten Ausbau des Fahrradparkens und einer Entwicklung zentraler Radverkehrsachsen erreicht werden. Der Markplatz soll den Menschen außerdem als Aufenthaltsfläche dienen und durch den Ausbau zu einer Mobilstation zum zentralen Umstiegspunkt für den ÖV weiterentwickelt werden. Insgesamt soll die Ortsmitte nicht nur für die direkt Anwohnenden attraktiver werden. Vielmehr soll die Ortsmitte wieder für alle interessant werden und als Treffpunkt dienen.

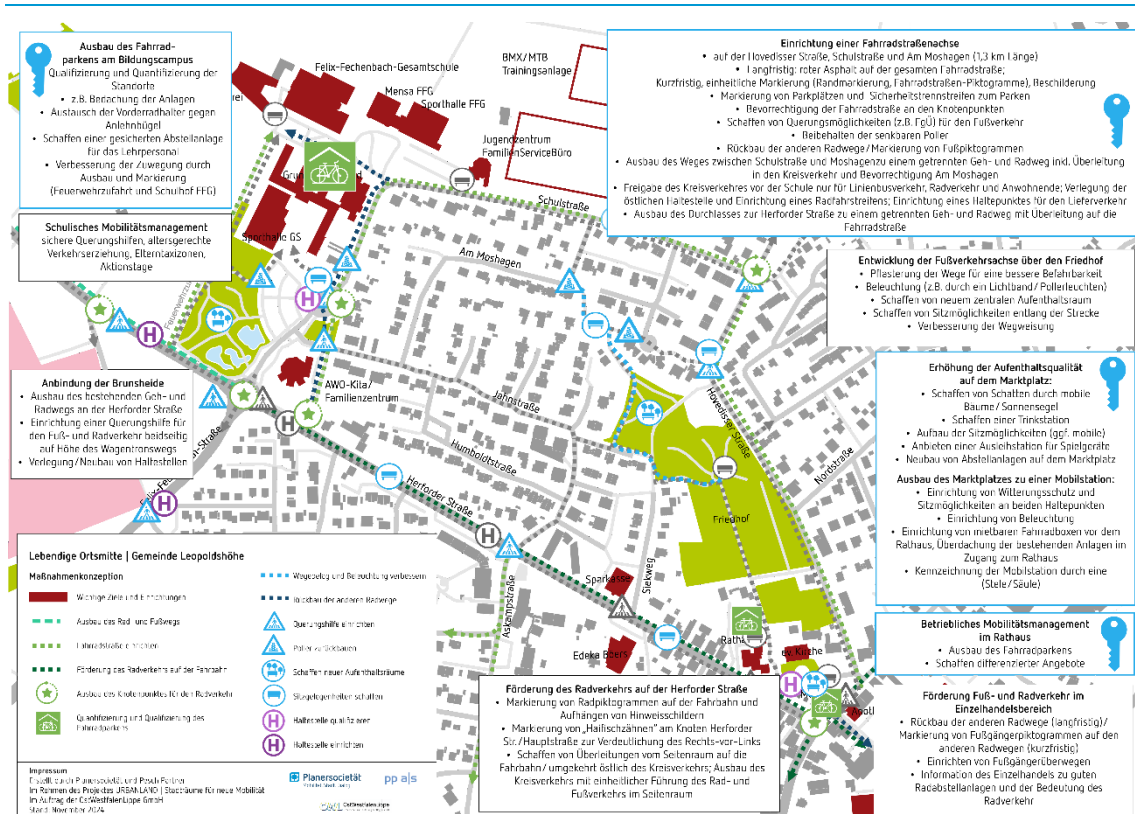
Abbildung 10: Räumliche Zielsetzung



3.2 Maßnahmen

Die Maßnahmenvorschläge zeigen Ideen und Ansätze zum Erreichen der gesetzten Ziele auf. In insgesamt elf Steckbriefen werden verschiedene Themenbereiche behandelt, welche die wesentlichen Nutzungsansprüche in der Ortsmitte abdecken. Hierfür können vielfältige Maßnahmen empfohlen werden, die sich sowohl auf Verbesserungen im Fußverkehr, im Radverkehr und in der Ausgestaltung der Haltestellen, als auch Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie Maßnahmen im betrieblichen (Rathaus) und schulischen Mobilitätsmanagement beziehen.

Abbildung 11: Maßnahmenübersicht



Grundsätzlich sollen die definierten Rad- und Fußverkehrsachsen für die Nahmobilität attraktiver werden. Fuß- und Radverkehr sollten hierfür möglichst getrennt geführt werden.

Im Radverkehr soll insbesondere die Einrichtung einer Fahrradstraße sowie die Attraktivierung der Herforder Straße dazu führen, dass Radfahrende sich sicher fühlen und eine gut nutzbare Infrastruktur haben. Hierfür ist die Entwicklung eines „Radrings“ sinnvoll. Die bestehenden Abstellanlagen müssen in ihrer Qualität und ihrer Quantität an die Bedürfnisse der Nutzenden angepasst werden. Insbesondere am Bildungscampus bedeutet dies auch, kindgerechte Abstellanlagen sowie Abstellanlagen für City-Roller zu etablieren. An Haltestellen des ÖVs, für die Mitarbeitenden des Rathauses oder auch für das Lehrpersonal bedeutet dies, dass insbesondere eingebaute Abstellanlagen mit einer besonderen Sicherheit für die Räder zu entwickeln sind.

Auf den Fußverkehrsachsen sind insbesondere Beleuchtung, gut nutzbare Oberflächen sowie regelmäßige Sitzmöglichkeiten essenziell. An wichtigen Punkten im Netz sollten neue Querungsmöglichkeiten entstehen.

Zur besseren Verknüpfung und Nutzbarmachung des öffentlichen Verkehrs müssen Haltestellen durch Fahrgastunterstände oder auch Sitzmöglichkeiten attraktiver gestaltet werden. Neue Haltestellen insbesondere zur Anbindung der Brunsheide werden empfohlen. Die Haltestellen am Marktplatz sollen zur Mobilstation ausgebaut werden.

Begleitet werden die infrastrukturellen Maßnahmen insbesondere durch kommunikative Maßnahmen im schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Einige Maßnahmen wurden als besondere Schlüsselmaßnahmen entwickelt, die in einen besonderen Effekt auf die Förderung der lebendigen Ortsmitte haben. Nachfolgend sind die wichtigsten Maßnahmenbündel sowie die Schlüsselmaßnahmen in Form von Steckbriefen näher dargestellt.

Abbildung 12: tabellarische Maßnahmenübersicht

	Schlüsselmaßnahme?	Förderung von...				
		Fußverkehr	Radverkehr	Fahrradparken	Aufenthalt	Intermodalität
Fahrradstraßenachse			x			x
Fahrradparken am Bildungscampus			x	x		
Aufwertung Marktplatz		x	x	x	x	x
Betriebliches MM am Rathaus			x	x		x
Attraktivierung der Herforder Straße für den Radverkehr		x	x			x
Einrichtung von Fußverkehrsachsen		x			x	
Radverkehr im Einzelhandelszentrum			x	x		
Schulisches Mobilitätsmanagement		x	x			x
Anbindung Brunsheide		x	x			

Fahrradstraßenachse Hovedisser Str. / Schulstraße



Kurzbeschreibung

In der Hovedisser Str. und in der Schulstraße soll eine Fahrradstraße eingerichtet werden, die das Zentrum der Gemeinde Leopoldshöhe mit dem Schul- und Sportzentrum verbindet. Die Verbindung ist schon heute eine wichtige Schulwegroute für den Radverkehr.

Fahrradstraßen sind laut Straßenverkehrsordnung Straßen, die ausschließlich dem Radverkehr und Elektrokleinstfahrzeugen vorbehalten sind. Anderer Verkehr, wie allgemeiner Kfz-Verkehr oder Kfz-Anliegerverkehr, kann per Zusatzbeschilderung in Fahrradstraßen ausnahmsweise zugelassen werden. Es gilt die Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr hat gegenüber dem Kfz-Verkehr Vorrang und darf weder gefährdet noch behindert werden. Das Nebeneinanderfahren von Radfahrenden ist ausdrücklich erlaubt. An Einmündungen und Knotenpunkten gilt ohne vorfahrtsregelndes Verkehrszeichen die Rechts-vor-links-Regelung.



Zielsetzung

Ziele der Maßnahme ist es, insbesondere den Schulweg attraktiver für den Radverkehr zu gestalten. Durch die Bevorrechtigung von der Fahrradstraßen an Kreuzungen und Einmündungen sowie gegenüber anderen Verkehrsteilnehmenden erfolgt eine Priorisierung des Radverkehrs. Selbst bei einem hohen Radverkehrsaufkommen weisen Fahrradstraßen nur eine geringe Unfallhäufigkeit auf, sodass die Einrichtung auch zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beiträgt. Radfahrende werden auf der Fahrbahn von Autofahrenden besser wahrgenommen und der Kfz-Verkehr kann aufgrund der Erschließungsfunktion auf den erforderlichen Quell- und Zielverkehr reduziert werden.



Überblick

Kosten	230.000 € (inkl. Planung und MwSt.)
Fördermitteltopf	Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“
Anteil Förderung	Bis zu 90 %
Zu beteiligende Akteure	Anwohnende, Schulen, Straßenverkehrsbehörde (Kreis Lippe)
Zeitplanung	Kurz- bis mittelfristig



Innovationen

Die Nutzung des Fahrrads als umweltfreundliches Verkehrsmittel wird für die Schülerinnen und Schüler schon in jungen Jahren zu einer alltäglichen Art der Fortbewegung. Die hier empfohlene Fahrradstraße wäre die erste Fahrradstraße in Leopoldshöhe und ist damit wegweisend für weitere Verbindungen im Stadtgebiet.

Zusammenspiel

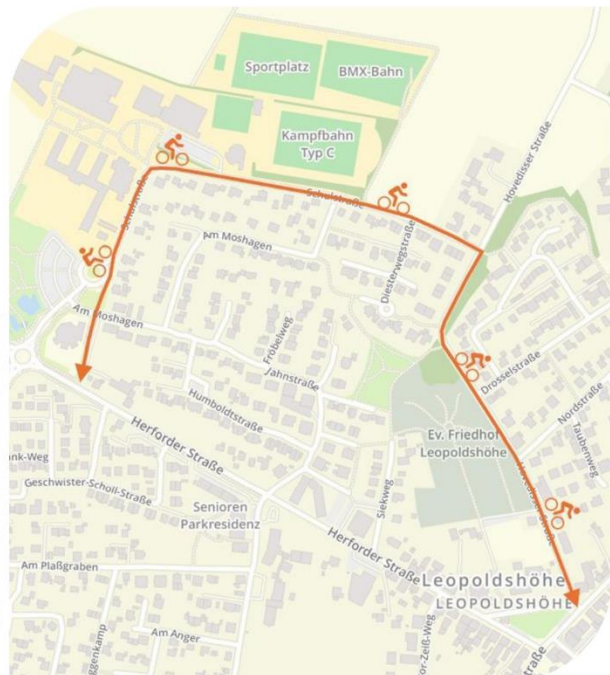


Die Kombination aus unterschiedlichen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität stellt eine Besonderheit im vorliegenden Plangebiet dar. Neben der Einrichtung der Fahrradstraße soll auch das Abstellen der Räder im Bereich des Schulzentrums attraktiver werden. Dazu werden zahlreiche neue Abstellmöglichkeiten geschaffen und bestehende qualifiziert. Weiter gedacht würden sich auch weitere Fahrradstraßenachsen anbieten, um den Ortskern in Leopoldshöhe besser erreichbar zu machen. Hier bietet sich insbesondere die Askampstraße mit einem Anschluss an die Hauptstraße im Süden sowie die Straße Am Pläßgraben zur Anbindung in Richtung Westen an.



Arbeitsschritte

1. Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde
2. Erstellung einer Entwurfsplanung für den gesamten Abschnitt
3. Fördermittelbeantragung
4. Ausschreibung und Vergabe der weiteren Leistungsphasen inkl. Bau





Detailbeschreibung

Wie ist die Fahrradstraße ausgestaltet:

- **Verkehrsreduzierende Maßnahmen (verkehrsrechtlich und baulich):** Durch die temporären Poller in Höhe der Grundschule wird der Durchgangsverkehr bereits zeitweise ausgeschlossen, diese sollten unbedingt erhalten bleiben, ggf. kann ein fester modaler Filter eingebaut werden.
- **Fahrgasse:** Eine Fahrradstraße sollte immer selbsterklärend als solche aufgrund ihrer einheitlichen Gestaltung für die Verkehrsteilnehmenden erkennbar sein. Die Fahrgasse sollte durch ein linienhaftes Element – eine durchgehende Einfärbung der Fahrgasse (langfristig) oder eine begleitende Randmarkierung (kurzfristig) – gekennzeichnet werden.
- **Netzeinbindung:** Die Schaffung einer Torsituation zu Beginn der Fahrradstraße verbessert die intuitive Wahrnehmung der Fahrradstraße als solche.
- **Knotenpunkte:** sind grundsätzlich so zu gestalten, dass sie durch die Radfahrenden sicher, komfortabel und bevorrechtigt durchfahren werden können. Zur Förderung der Verkehrssicherheit sind die Knotenpunktbereiche rot einzufärben.
- **Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen:** Auf der Schulstraße sind bereits drei Berliner Kissen vorhanden. Diese sollen erhalten bleiben, die Seitenbereiche sind breit genug, damit Radfahrende ausweichen können.
- **Ausbau Radachse Am Moshagen:** Neuordnung der Haltestelle Schulzentrum, Entfall der Haltestelle 4, Umnutzung des äußeren östlichen Rings als Radweg, Ausbau der Gehwege zu getrennten Geh- und Radwegen, Umgestaltung des Übergangs auf die Herforder Straße





Fahrradparken am Bildungscampus



Kurzbeschreibung

Die bestehenden Fahrradabstellanlagen im Bereich des Bildungscampus entsprechen in der Qualität und Quantität nicht mehr den aktuellen Anforderungen.

Das Konzept sieht einen dezentralen Ausbau der Abstellanlagen an den bestehenden Standorten vor dem Hintergrund der unterschiedlichen Nutzergruppen vor. Zur Planung gehören die größte Abstellanlage an der Gesamtschule (220 Stellplätze) und ergänzende Anlagen an der Grundschule (60 Stellplätze), am Sportplatz (72 Stellplätze) sowie kleinere Standorte an der Bibliothek und vor dem LEOS. Das Lehrpersonal wird durch eine eigene Anlage zwischen den beiden Schulstandorten berücksichtigt. Durch den Abriss der „Finger“ der Grundschule werden zusätzliche Erweiterungsflächen für das Fahrradparken frei.

Mithilfe eines Baukastensystems, das qualitativ hochwertige Abstellanlagen auch für Kinderräder und Roller enthält, soll die Wiedererkennbarkeit gewährleistet werden. Zur Verdeutlichung und Wegweisung zu den Standorten sollen Bodenmarkierungen angebracht werden.



Zielsetzung

An den jeweiligen Zielen des Radverkehrs sollen Fahrräder sicher, standfest, ebenerdig, einsehbar und auch witterungsgeschützt geparkt werden können. Die Positionierung, Ausführung und Gestaltung der Anlagen haben dabei großen Einfluss auf die Akzeptanz.

Die Einrichtung von Anlehnbügeln im Gegensatz zu Vorderradhaltern erhöht den Diebstahlschutz und die Überdachung schützt die Räder vor Wettereinflüssen. Durch den Ausbau und die Qualifizierung sollen mehr Personen mit dem Fahrrad zum Bildungscampus fahren, sodass der Hol- und Bringverkehr und somit ein Teil des Verkehrschaos reduziert wird und Ressourcen eingespart werden können.

Nicht zuletzt wird auch die Unabhängigkeit und Selbstständigkeit der Schüler:innen gefördert.



Überblick

Kosten	530.000 € (inkl. Planung und MwSt.)
Fördermitteltopf	Förderung der Nahmobilität – Sonderprogramm „Stadt und Land“ (MUNV NRW)*
Anteil Förderung	Bis zu 90 %
Zu beteiligende Akteure	Schulen und weitere Einrichtungen
Zeitplanung	Kurz- bis mittelfristig

*weitere Fördermöglichkeiten im Anhang



Innovationen

Der Aus- und Neubau erfolgt mithilfe eines Baukastensystems, dies sorgt für ein einheitliches Design und gleichbleibende Qualität. Die

Ausstattung kann an die jeweiligen Bedürfnisse des Standortes angepasst werden. Für das Lehrpersonal soll am Bildungscampus eine Sammelschließanlage mit Lademöglichkeiten geschaffen werden, weitere Ausstattung ist möglich.

Zusammenspiel



Die Kombination aus unterschiedlichen Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität, wie beispielsweise die Einrichtung der Fahrradstraße, die Qualifizierung der Abstellanlagen oder die Verbesserung der Zuwegung zu den Abstellanlagen, stellt eine Besonderheit im vorliegenden Plangebiet dar. Radverkehrsplanung ist als System zu verstehen. Nicht nur der Ausbau der Radwege, sondern auch die Komponenten Service und Dienstleistung (hierzu zählen die Abstellanlagen) sowie die Kommunikation haben einen großen Anteil am Erfolg der Radverkehrsförderung.



Arbeitsschritte

1. Austausch mit den ansässigen Einrichtungen
2. Abstimmung mit der Feuerwehr
3. Fördermittelbeantragung
4. Erstellung der Entwurfsplanung
5. Erstellung der Detailplanung
6. Ausschreibung





Aufwertung Marktplatz



Kurzbeschreibung

Der Marktplatz in Leopoldshöhe birgt das Potenzial als Treffpunkt sowie als Ort der vernetzten Mobilität attraktiver gestaltet zu werden. Hierzu wird zum einen die Qualifizierung des ÖPNV-Haltepunktes Markt zur Mobilstation durch die Mindestausstattung nach dem Handbuch Mobilstationen NRW empfohlen. Dies beinhaltet eine Informations- und Wegweisungsstele im Corporate Design von mobil.nrw, eine dynamische Fahrgastinformation, eine witterungsgeschützte Wartehalle mit Sitzgelegenheiten, eine durchgehend ausreichende Beleuchtung sowie eine Verknüpfung zu Fahrradabstellanlagen. Zum anderen soll die Aufenthaltsqualität auf dem Marktplatz durch verschiedene Maßnahmen wie z. B. die Schaffung von Verschattungselementen, Einrichtung von mobilen Sitzelementen und Spielmöglichkeiten sowie die Errichtung eines Trinkwasserspenders gesteigert werden.



Zielsetzung

Der Marktplatz soll zu einem lebendigen Zentrum der Begegnung mit einer attraktiven Anbindung an den öffentlichen Verkehr qualifiziert werden. Das übergeordnete Ziel besteht darin, die Lebensqualität in der ländlichen geprägten Gemeinde Leopoldshöhe zu erhöhen und auf dem Marktplatz einen Treffpunkt zu schaffen.



Überblick

Kosten	120.000 € (inkl. Planung)
Fördermitteltopf	FöRi-MM
Anteil Förderung	80 %
Zu beteiligende Akteure	Zukunftsnetz NRW, KVG, Kirmes-/Marktakteur:innen, Einzelhandel & Gastronomie, Stadtwerke Bad Salzuflen
Zeitplanung	kurz- mittelfristig (1-2 Jahre)



Innovationen

Im Rahmen der Mobilstation sind nicht nur Photovoltaikmodule in Verbindung mit der Wartehalle, sondern auch die Errichtung von Ladeinfrastruktur für nahegelegene Stellplätze rund um den Marktplatz zu prüfen. Darüber hinaus ist ein mobil montierbares Sonnensegel als Schutz vor Sonneneinstrahlung und Regenereignissen sowie ein App-gesteuerte Spiel- und Freizeitbox aus gutachterlicher Sicht empfehlenswert.

Zusammenspiel



Die Elemente der Aufenthaltsqualität sowie des Mobilitätsangebotes und seiner Infrastruktur erzeugen gegenseitige Wechselwirkungen. Während durch einen hochfrequentierten Mobilitätsknoten die Nutzung von Aktivitäten und bspw. gastronomischen Angebote erhöht wird, geschieht dies auch umgekehrt. Bei einer hohen Nutzungsfrequenz im Raum des Marktplatzes wird der optimal angebundene ÖPNV vermehrt genutzt. Insgesamt stellt diese Schlüsselmaßnahme einen essenziellen Baustein der Gemeindeentwicklung von Leopoldshöhe dar.



Arbeitsschritte

Zunächst ist die Umsetzung der vorgeschlagenen Teilmaßnahmen konkret zu prüfen. Dies gilt nicht nur für die technische, sondern auch für die organisatorische Machbarkeit im Austausch mit den zu beteiligenden Akteur:innen. Darauf aufbauend können schließlich alle aufgezeigten Elemente innerhalb eines mittelfristigen Umsetzungs-horizontes realisiert werden.







Betriebliches Mobilitätsmanagement



Kurzbeschreibung

Mit den Ansätzen des betrieblichen Mobilitätsmanagements besteht eine wichtige Stellschraube für die nachhaltige Mobilitätsentwicklung in Leopoldshöhe. Das betriebliche Mobilitätsmanagement ist zunächst in der Gemeindeverwaltung anzustoßen, die somit für weitere Betriebe im Gemeindegebiet als gutes Beispiel vorangehen kann. Hierfür wurde eine Umfrage über Maßnahmenpräferenzen innerhalb der Gemeindeverwaltung durchgeführt. Auf dieser Basis ist die Einführung eines Jobtickets als Grundbaustein empfehlenswert (ca. 30%). Zudem bieten zum Beispiel die Errichtung von witterungsgeschützten Radabstellanlagen am Rathaus (ca. 20%) sowie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (ca. 36%) als Ergänzung zum bereits bestehenden Bike-Leasing-Programm weitere Möglichkeiten zur Radverkehrsförderung. Für die Radabstellanlagen eignen sich zum einen der Bereich westlich des bestehenden Carports auf dem Innenhof und zum anderen vor dem Rathaus auf der Grünfläche am Knoten Herforder Str./Kirchweg. Darüber hinaus ist auch eine Fahrgemeinschaftsbörse für den Pkw- und Radverkehr sowie die betriebsinterne Kommunikation von Mobilitätsangeboten (z. B. ÖPNV-Anbindung) – insbesondere für neue Mitarbeitende – zu empfehlen.



Zielsetzung

Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verhindern Verkehr, bevor er entsteht, oder wickeln diesen verträglich ab, indem eingefahrene Verhaltensroutinen durch Anreize oder restriktive Elemente aufgebrochen werden. Somit macht es ein wichtiges Instrument für das Mobilitätsverhalten in Leopoldshöhe aus.



Überblick

Kosten	abhängig von der Maßnahme
Fördermitteltopf	FöRi-BMM (Bund) / FöRi-MM (Land)
Anteil Förderung	80 %
Zu beteiligende Akteure	Gemeindeverwaltung Leopoldshöhe / IHK Lippe zu Detmold / Zukunftsnetz Mobilität NRW
Zeitplanung	Kurzfristig umsetzbar (1 Jahr)



Innovationen

Obgleich die Strukturen in der öffentlichen Verwaltung Gamification- und Bonussysteme erschweren, besteht die Möglichkeit interne Wettbewerbe zur Nutzung des Umweltverbundes zwischen Fachbereichen zu veranstalten, der vom Konkurrenzgedanken lebt.

Zusammenspiel



Die Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements bedingen eine effektive Kommunikation. Zudem sind sie auch von den Führungspositionen zu tragen, die im besten Fall als gutes Beispiel vorangehen. Andersfalls entfalten die Maßnahmen nicht die gewünschte Wirkung. Zudem sind sie auch nicht nur als temporärer Handlungsbedarf zu verstehen, sondern bedürfen eine nachhaltige Verstetigung, um auch langfristig Effekte erwirken zu können. Das betriebliche Mobilitätsmanagement hängt in Leopoldshöhe unmittelbar mit dem Markt als Mobilstation zusammen, die Wechselwirkungen miteinander entfalten und voneinander profitieren.



Arbeitsschritte

Im betrieblichen Mobilitätsmanagement sind zunächst die Bedarfe und die Akzeptanz bei den Beschäftigten und ihren Vorgesetzten abzuklopfen. Auf dieser Basis können Maßnahmen konkretisiert und umgesetzt werden. Einige von ihnen bestehen aus angepassten oder neuen Methoden der Information und Kommunikation und haben somit einen überschaubaren finanziellen Aufwand im Gegensatz zur baulichen Infrastruktur.



Attraktivierung der Herforder Straße für den Radverkehr



Kurzbeschreibung

Auf der Herforder Straße muss der Radverkehr aktuell bereits die Fahrbahn nutzen, tut dies jedoch häufig nicht. Aus diesem Grunde sollen Piktogrammketten auf der Fahrbahn markiert werden. In einem Abstand von 50 m werden hier Radpiktogramme auf der Fahrbahn markiert. Im Rahmen von Forschungsprojekten konnte bereits gezeigt werden, dass Piktogrammketten eine Maßnahme sind, um insbesondere die Akzeptanz des Mischverkehrs auf Hauptverkehrsstraßen zu erhöhen, Seitenraumnutzungen zu reduzieren und Routen im Radverkehr zu verdeutlichen. Per Erlass des Landesverkehrsministeriums sind Piktogrammketten mittlerweile auch in NRW möglich. Zusätzlich ist eine eindeutige Radüberleitung vom Seitenraum auf die Fahrbahn und umgekehrt am südöstlichen Arm des Kreisverkehrs mit der Schulstraße zu schaffen. Der Kreisverkehr soll zudem ausgebaut und eine einheitliche Führung des Rad- und Fußverkehrs im Seitenraum geschaffen werden.

Am Knotenpunkt Herforder Str./Hauptstr./Schötmarsche Str. sind zur Verdeutlichung der bestehenden Regelung „Rechts vor Links“ sogenannte „Haifischzähne“ zu markieren.



Zielsetzung

Schaffen einer attraktiven Achse für den Radverkehr und auch den Fußverkehr durch die Erhöhung der Akzeptanz des Radverkehrs auf der Fahrbahn und die Reduktion von Konflikten mit Zufußgehenden.



Zusammenspiel

Die Förderung der Nutzung der Fahrbahn reduziert zudem Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr und die Herforder Straße wird auch für den Fußverkehr attraktiver. Hierzu tragen auch weitere Sitzmöglichkeiten bei.



Herausforderungen

Zur Markierung einer Piktogrammkette in T30-Zonen muss eine Ausnahmegenehmigung bei der Straßenverkehrsbehörde (Kreis Lippe) erwirkt werden.



Überblick

Zeitraumen



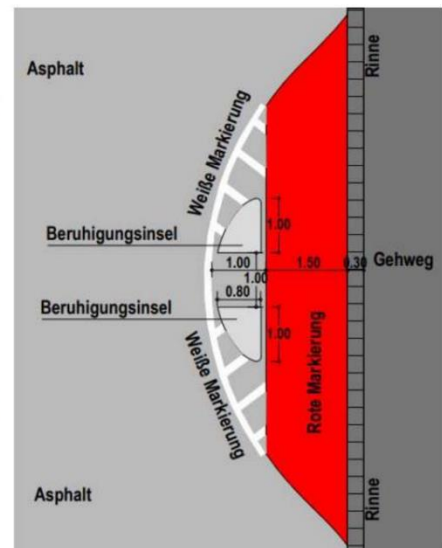
Priorität





Praxisbeispiel

Die bestehenden drei Parkplätze auf der Fahrbahn der Herforder Straße (Hausnummer 23 und 18) sollen entfallen, weil sie ein Hindernis für den Radverkehr darstellen; stattdessen wird vorgeschlagen in regelmäßigen Abständen Fahrbahnverengungen mit Durchlässigkeit für den Radverkehr einzurichten (siehe Beispiel unten), um die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs weiterhin zu reduzieren und den Radverkehr gleichzeitig nicht zu beeinträchtigen.



Quelle: Landau in der Pfalz (Vortrag AGFS-Kongress 2024)



Abwägung Fahrradstraße

Im Dorfgespräch entstand der Wunsch in der Bevölkerung, auch auf der Herforder Straße eine Fahrradstraße einzurichten. Gemeinsam mit der Schulstraße und Hovedisser Straße würde sich eine attraktive Ringstruktur ergeben.

Aus gutachterlicher Perspektive ist die Einrichtung einer Fahrradstraße hier jedoch nicht zu empfehlen. Grund hierfür sind unter anderem die hohen Verkehrszahlen des Kfz-Verkehrs (4.176 DTV). Innerorts ist der Einsatzbereich von Fahrradstraßen auf etwa 2.500 Kfz/Tag begrenzt (Leitfaden AGFS NRW). Falls doch eine Fahrradstraße eingerichtet werden soll, dann sollten Maßnahmen der Verkehrslenkung ergriffen werden, um quartiersfremden Kfz-Verkehr aus der Straße rauszuhalten. Aufgrund der fehlenden Umfahrungsalternativen kommen diese Maßnahmen in Leopoldshöhe nicht in Frage.

Ein weiterer Aspekt, der gegen eine Fahrradstraße spricht ist die teilweise eher starke Frequenz des Busverkehrs. Mit zwei bis vier Abfahrten pro Stunde pro Richtung werden die Empfehlungen der AGFS teilweise überschritten. Nicht zuletzt konnte in der Verkehrsmessung im Oktober 2024 ein sehr hohes Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs festgestellt werden (V85 40 km/h).

Die Idee des Radrings durch Leopoldshöhe sollte aus gutachterlicher Sicht dennoch durch Markierungs- und Kommunikationsmaßnahmen sowie begleitenden Maßnahmen zu Geschwindigkeitsreduktion weiterverfolgt werden.

Fußverkehrsachse



Kurzbeschreibung

Die Fußverkehrsachse zwischen dem Gemeindezentrum von Leopoldshöhe und dem Bildungscampus verläuft weitestgehend getrennt vom Kfz-Verkehr über den Friedhof und die angrenzende Grünanlage. Damit die Wege zu jeder Jahreszeit begehbar sind und barrierefrei ausgestaltet, wird eine Pflasterung dieser empfohlen.

Die subjektive Sicherheit stellt eine weitere Herausforderung auf der Fußverkehrsachse dar. Häufig fühlen sich Zufußgehende aufgrund der schlechten Einsehbarkeit unsicher. Um dem entgegenzuwirken, sollen Beleuchtungselemente, wie z.B. die Installation eines Lichtbandes oder Pollerleuchten eingerichtet werden. Um die Aufenthaltsqualität zu steigern und neue zentrale Aufenthaltsräume zu schaffen, werden weitere Sitzmöglichkeiten aufgestellt. Nicht zuletzt soll die Nutzung des Weges durch eine Verbesserung der Wegweisung beworben werden. Eine Beschilderung und/oder Markierung der Wege steigert voraussichtlich auch die Wahrnehmung der Achse in der Einwohnerschaft.



Zielsetzung

Durch die Belagsveränderung und die begleitenden Maßnahmen wird die Verbesserung der Nutzbarkeit der Wege, die Erhöhung der subjektiven Sicherheit und eine verbesserte Orientierung angestrebt. In der Gesamtheit soll die Maßnahme zur Stärkung des Fußverkehrs beitragen.



Zusammenspiel

Die Fußverkehrsachse stellt insbesondere für Schülerinnen und Schüler eine wichtige Verbindung zwischen Markplatz und Schulzentrum dar. Durch die Trennung der Verkehrsarten und die Schaffung von zwei unterschiedlichen Achsen werden Konflikte zwischen den Verkehrsarten gemindert.



Herausforderungen

Die Ursachen für die sozialen Unsicherheiten können nicht vollständig behoben werden. Dennoch kann eine Frequenzsteigerung auf den Wegen dazu beitragen, sie weitestgehend zu mindern.



Überblick

Zeiträumen



Priorität



Einzelhandelszentrum



Kurzbeschreibung

Im Bereich des Einzelhandelszentrums soll der Radverkehr zukünftig auf der Fahrbahn geführt werden. Um das Miteinander auf der Fahrbahn zu verbessern, soll Tempo 30 oder ggf. 20 eingeführt werden. In den Seitenräumen soll die neue Regelung kurzfristig durch die Markierung von Fußverkehrspiktogrammen verdeutlicht werden. Langfristig ist der Rückbau der baulich angelegten Radwege zugunsten des Fußverkehrs geplant. Zusätzlich wird empfohlen, Schilder oder Banner aufzustellen, welche darauf hinweisen, dass Radfahren auf der Fahrbahn geboten ist. Darüber hinaus werden Fußgängerüberwege eingerichtet, um die Querungsbedarfe zu sichern. Eine mögliche Einbahnstraßenregelung (Radverkehr frei) über den Bürgermeister-Brinkmann-Weg und die Krentruper Str. kann zusätzlich eingesetzt werden, um den Kfz-Verkehr hier zu lenken.

In einer Informationskampagne für den ansässigen Einzelhandel soll die Bedeutung von Fahrradabstellanlagen betont werden. Anhand von Best-Practice-Beispielen kann aufgezeigt werden, welche Bauart sich besonders eignet. Im Rahmen der Kampagne kann ebenso auf die nicht weniger schlechte Kaufkraft von Radfahrenden im Vergleich zum MIV hingewiesen werden.



Zielsetzung

Ziel ist es, den Radverkehr auf den kurzen Wegen im Alltag zu fördern, diese eignen sich besonders um sie mit dem Fahrrad zurückzulegen. Durch die Trennung des Rad- und Fußverkehrs sowie begleitende Maßnahme erhält auch der Fußverkehr eine deutlich höhere Wertschätzung und wird gesichert.



Zusammenspiel

In Verbindung mit den weiteren Maßnahmen im Gemeindegebiet wird nicht nur die direkte Erschließung des Einzelhandelsstandortes verbessert, sondern auch die Anbindung an weitere Ziele verbessert.



Herausforderungen

Inwieweit die Nutzung der Fahrbahn von den Bürgerinnen und Bürger akzeptiert wird kann nicht genau vorhergesagt werden. Durch Kommunikationsmaßnahmen könnte hier gegengesteuert werden.



Überblick

Zeitraumen



Priorität



Schulisches Mobilitätsmanagement



Kurzbeschreibung

Das schulische Mobilitätsmanagement fördert nachhaltige und sichere Mobilitätsangebote für Schüler:innen. Durch die Optimierung der Schulwege wird die Verkehrssicherheit erhöht, die Umwelt entlastet und die Selbstständigkeit der Kinder im Straßenverkehr gestärkt. Ein zentraler Aspekt dabei ist die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, um den Autoverkehr vor Schulen zu reduzieren und die Gesundheit der Schüler:innen zu unterstützen. Durch gezielte Maßnahmen, wie sichere Querungshilfen, altersgerechte Verkehrserziehung und die Schaffung von Elterntaxizonen, wird die schulische Mobilität langfristig nachhaltiger gestaltet. Demnach sollte auch in der Gemeinde Leopoldshöhe die Grund- und Gesamtschule am Programm „Fahrradfreundliche Schulen“ des Kreises Lippe partizipieren. Auch das Veranstellen von Aktionstagen, sowie die Implementierung von Verkehrserziehung und Mobilitätsbildung in den Lehrplan stellen zielgerichtete Maßnahmen dar. Außerdem kann eine Zählstelle für die Radfahrfrequenz im Bereich des Schulzentrums einen Motivationsschub für Schulkinder verleihen, mit dem Fahrrad ihren Schulweg bestreiten zu wollen.



Zielsetzung

Das schulische Mobilitätsmanagement in Leopoldshöhe verbessert die Verkehrssicherheit der Kinder und fördert die Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Dadurch soll der Autoverkehr verringert und die Gesundheit der Schüler:innen gestärkt werden. Zudem wird ein Bewusstsein für nachhaltige Mobilität bereits im Schulalltag geschaffen.



Zusammenspiel

Die konkrete Umsetzung erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Schulen, Eltern, der Gemeinde und dem Kreis Lippe. Gemeinsam werden Maßnahmen wie Verkehrserziehung und Infrastrukturverbesserungen (z. B. Fahrradstraße) geplant. Nur durch die Kooperation aller Beteiligten kann eine erfolgreiche und nachhaltige Umsetzung gewährleistet werden.



Herausforderungen

Wichtige Herausforderungen sind die Akzeptanz der Maßnahmen bei den Eltern sowie infrastrukturelle Mängel, wie unzureichende Fahrradwege. Auch die Finanzierung von Projekten und baulichen Verbesserungen stellt eine Hürde dar, die in Zusammenarbeit mit dem Kreis Lippe gelöst werden muss.



Überblick

Zeitraumen



Priorität



Anbindung Brunsheide



Kurzbeschreibung

Auf Basis eines prämierten städtebaulichen Wettbewerbsentwurfs wird auf einer 5,8 ha großen Fläche entlang der Herforder Straße zwischen den Ortsteilen Leopoldshöhe und Schuckenbaum ein lebendiges Wohnquartier entwickelt. Eine Leitlinie der Planung ist die qualitätsvolle Entwicklung von Straßen und Plätzen im Quartier. Neben der Innenentwicklung soll auch die Anbindung des Quartiers nach außen und an den Bildungscampus mit Fokus auf den Rad- und Fußverkehr gestaltet werden.

Der bestehende Geh- und Radweg entlang der Herforder Straße soll dazu auf eine Breite ausgebaut werden, die das Begegnen und Nebeneinanderfahren bequem ermöglicht (mind. 3 m). Auf Höhe des Wagentrönswegs ist die beidseitige Errichtung einer Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Wünschenswert wäre eine bevorrechtigte Querung des Fuß- und Radverkehrs und eine Senkung der zul. Höchstgeschwindigkeit auf der Herforder Straße.

Die Feuerwehrezufahrt der Felix-Fechenbach-Gesamtschule bietet großes Potential für die Förderung der Nahmobilität und zur Anbindung der Brunsheide an den Bildungscampus. Sie soll zu einem gemeinsamen oder getrennten Geh- und Radweg ausgebaut werden, der im Notfall weiterhin als Feuerwehrezufahrt nutzbar ist. Im Bereich der Herforder Straße wird außerdem Potenzial für eine Elternhaltestelle gesehen (Grunderwerb notwendig).



Zielsetzung

Von Grund auf eine attraktive Verbindung zum neuen Quartier Brunsheide schaffen, um die Nahmobilität auf allen kurzen Wegen zu fördern und einen guten Anschluss an den Bildungscampus sicherzustellen.



Zusammenspiel

Die gleichzeitige Qualifizierung der Abstellanlagen am Bildungscampus sorgt für zusätzliche Impulse zur Nutzung des Fahrrads auf den Schulwegen.



Herausforderungen

Die Querung der Herforder Straße ist ein Knackpunkt in der Anbindung des neuen Quartiers. Hier sollten die Belange der Nahmobilität über die des Kfz-Verkehrs gestellt werden.



Überblick

Zeitraumen



Priorität



4 Umsetzung und Ausblick

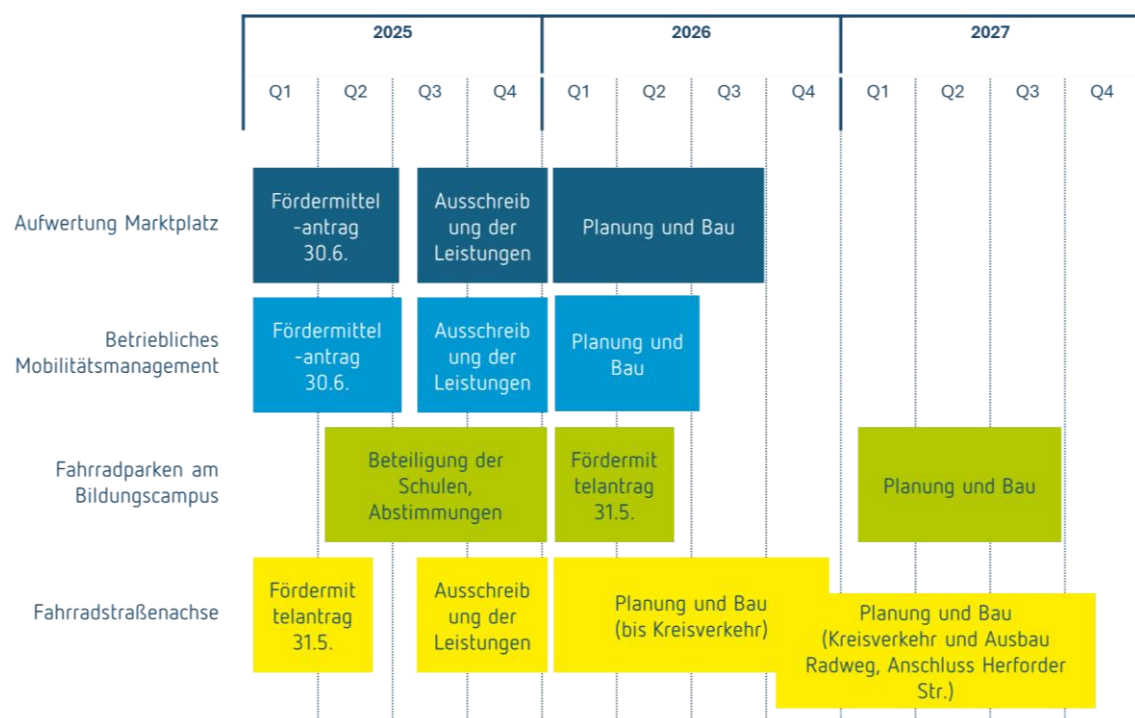
Die dargestellten Maßnahmen bieten die Chance, die Ortsmitte in Leopoldshöhe zu beleben und zu stärken. Die nun vorliegende Konzeptstudie stellt eine wichtige Grundlage für die weitere Planung und Umsetzung der Maßnahmen dar.

Begleitet wurde die Konzeptstudie durch die Stabsstelle für Klimaschutz und Mobilität der Gemeinde Leopoldshöhe. Die Zuständigkeit für das Projekt sollte weiterhin klar benannt werden, so dass die weitere Planung und spätere Umsetzung koordiniert begleitet werden kann. Aufgabe wird es sein, die unterschiedlichen Stellen in der Gemeinde zusammenzubringen und in die nächsten Schritten einzubeziehen. Auch die Erlangung politischer Beschlüsse, die Akquirierung von Fördermitteln und die Kommunikation der empfohlenen Maßnahmen sind essenziell.

Aktuell gibt es sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene vielfältige Fördermöglichkeiten für die Förderung der empfohlenen Maßnahmen. Neben den Bauausgaben werden auch die Planungsausgaben mit einer Pauschale bezogen auf die zuwendungsfähigen Bauausgaben abgegolten.

Zu nennen sind hier insbesondere die Fördermittel aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW). Hierüber können insbesondere die Maßnahmen im Radverkehr (Fahrradstraße/ Piktogramme/ Abstellanlagen) gefördert werden. Förderanträge können jeweils bis zum 31. Mai eingereicht werden. Für den Bereich des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sowie die Entwicklung der Mobilstation sind die Förderrichtlinien Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement des Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV NRW) in den Blick zu nehmen. Förderanträge können jeweils bis zum 30. Juni eingereicht werden.

Abbildung 13: nächste Arbeitsschritte in den vier Schlüsselmaßnahmen



Für die weitere Planung ist es sinnvoll, einen gemeinsamen Termin mit dem Fördergeber zu organisieren, um insbesondere abzustimmen, welche Fördertöpfe zielgerichtet genutzt werden können und welche Maßnahmen kombiniert eingereicht werden können.

Mit der Konzeptstudie liegt nun ein zusammenhängendes Konzept zur Förderung der Ortsmitte vor. Dieses sollte nun weiter kommuniziert werden. Die Maßnahmen sollten in die Bevölkerung und die betroffenen Einrichtungen (insbesondere Schulen) kommuniziert und weiterentwickelt werden. Die späteren Nutzenden sollten im weiteren Prozess umfassend beteiligt werden. Insbesondere bei dem Thema Abstellanlagen sollten die Schulen integriert werden, um die Standorte und auch die Art der Abstellanlagen/ Gestaltung abzustimmen.