

URBANLAND

OstWestfalenLippe

REGIONALE
2022



Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe

ARBEITSPAPIER

INHALT

Einordnung	3	
1 Der Weg von der Vision zur Wirklichkeit		4
Innovative Lösungen für DIE NEUE MOBILITÄT		
Handlungsfeld A		
Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots	6	
Handlungsfeld B		
Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote	8	
Handlungsfeld C		
Multimodales Mobilitätssystem	12	
Handlungsfeld D		
Mobilitätskosten (Tarife/Preise)	13	
Handlungsfeld E		
Stärkung des Radverkehrs	14	
Handlungsfeld F		
Mobilitätsverständnis verändern / Mobilitätskompetenz steigern	16	
Handlungsfeld G		
Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre	19	
Handlungsfeld H		
Betriebliches Mobilitätsmanagement	21	
Handlungsfeld I		
Alternative Antriebe	23	
2 Angemessene Mobilitätslösungen für unterschiedliche Räume		26
2.1 Raumtypische Mobilitätslösungen	27	
2.2 Verteilung der vorhandenen Projektansätze auf die Teilräume	34	
3 Anhang: Projektsteckbriefe als Praxisbeispiele		36
1. ÖPNV-Modell Altmarkkreis Salzwedel	37	
2. Projekt „Spurwechsel“	38	
3. Co-wheels Car Club	39	
4. Amranger Autogemeinschaft	40	
5. Testbetrieb Autonomer Kleinbus Bad Birnbach	41	
6. Pilotprojekt „KoMoDo“	42	
7. Mitmach-Aktionen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens	43	
8. RATHGEBER GmbH & Co. KG	44	
9. BARshare (Regionales Carsharing)	45	
Impressum	46	

EINORDNUNG

Das vorliegende Arbeitspapier „Der Weg von der Vision zur Wirklichkeit“ ist eine ergänzende Handreichung zur Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe.

Es knüpft inhaltlich an den Stand der Projektansätze an, die im Handlungsfeld DIE NEUE MOBILITÄT bis zum Abschluss der Strategieentwicklung im Juni 2019 eingereicht wurden. Hierzu enthält das Arbeitspapier praxisbezogene Empfehlungen zum weiteren Umgang mit den Projektansätzen.

Der Projektstand Juni 2019 stellt jedoch keinen abschließenden Projektstand im Handlungsfeld DIE NEUE MOBILITÄT dar. Vielmehr wird gewünscht und erwartet, dass er sich weiterentwickelt: Vorliegende Projektansätze werden weiter konkretisiert und qualifiziert, neue Projektansätze werden hinzukommen, wieder andere möglicherweise nicht weiterverfolgt. Insofern handelt es sich um eine „Momentaufnahme“. Bei der weiteren Anwendung des Arbeitspapiers sollte daher kontinuierlich geprüft werden, ob die nachfolgenden Empfehlungen zum weiteren Umgang mit Projektansätzen noch aktuell und zielführend sind.

1



Der Weg von der Vision zur Wirklichkeit

Innovative Lösungen für
DIE NEUE MOBILITÄT



Um das vorhandene Innovationspotenzial in OstWestfalenLippe von Anfang an in die REGIONALE 2022 einzubinden, waren alle Akteure im Bereich Mobilität, die Gebietskörperschaften und nicht zuletzt die Bürgerinnen und Bürger bereits in der Startphase dazu aufgefordert, ihre Ideen und Lösungsansätze für eine NEUE MOBILITÄT einzureichen.

Darüber hinaus wurden im Beirat Mobilität, der die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie fachlich begleitet, weitere Projektideen diskutiert und eingebracht. Bis Juni 2019 kamen über diesen „Bottom-up-Prozess“ mehr als 80 Projektansätze in Form von Projektideen (Ideenplakate) oder Projektsteckbriefe zusammen. Alle eingereichten Projektsteckbriefe durchlaufen einen formalisierten Qualifizierungsprozess und erhalten – je nach Potenzial und Konkretisierungsgrad – eine entsprechende Einstufung (C, B oder A) auf dem Weg zum REGIONALE-Projekt. Aber auch solche Ansätze, die lediglich als Projektidee vorlagen, wurden bei der Erarbeitung der Mobilitätsstrategie fachlich bewertet und hinsichtlich der thematischen Schnittmengen mit allen anderen Projektansätzen abgeglichen. Lediglich Projektideen, die sehr allgemein und unkonkret gehalten waren, wurden nicht aufgegriffen, insbesondere dann, wenn der verfolgte Ansatz bereits über andere Ideenplakate oder Projektsteckbriefe abgedeckt war.

Im Ergebnis sind mehr als 70 Projektansätze (Ideenplakate und Projektsteckbriefe) in die Mobilitätsstrategie eingeflossen. Sie bildeten die Basis für die Ausarbeitung der vorliegenden Mobilitätsstrategie. Viele dieser Projektansätze verbinden dabei Lösungen aus verschiedenen Handlungsfeldern. Sie spiegeln dadurch sehr gut die komplexen Zusammenhänge bei Mobilität und Verkehr wider.

Dennoch wurde versucht, die einzelnen Projektansätze entsprechend ihrem thematischen Schwerpunkt einem der neun Handlungsfelder (vgl. Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe im Rahmen der REGIONALE 2022, Kapitel 5) zuzuordnen. Auf diese Weise ließen sich alle Handlungsfelder mit Projektansätzen untersetzen. Innerhalb der Handlungsfelder wurden die Projektansätze nach ihrer Bedeutung für das Mobilitätssystem in OstWestfalenLippe, ihrer Signalwirkung für die Region und der Einschätzung

bezüglich ihrer Umsetzbarkeit gewichtet. Hieraus ergeben sich Priorisierungsempfehlungen für die Projektansätze. Sie können als eine Art Entscheidungshilfe genutzt werden, in welcher zeitlichen Abfolge die Projekte nach einer erfolgreichen Qualifizierung umgesetzt werden sollten. Schließlich werden noch Hinweise gegeben, welche Projektansätze thematisch-inhaltliche Schnittmengen haben. Diese sollten in der Folge gemeinsam bewertet und gegebenenfalls miteinander verknüpft oder auch zusammengeführt werden.

Wichtig an dieser Stelle ist noch der Hinweis, dass die vorgenommene Nummerierung der Projektansätze einzig einer schnellen und eindeutigen Identifizierung dient und keine Prioritätenreihung im Hinblick auf den Projektumfang, die Bedeutung für OstWestfalenLippe oder die Dringlichkeit der Umsetzung darstellt.

HANDLUNGSFELD A

AUSBAU UND QUALITÄTSVERBESSERUNG DES BESTEHENDEN ÖPNV-ANGEBOTS

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind zehn Projektansätze zugeordnet.

A-01 Potenzialanalyse regionale S-Bahn

Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie für Weiterentwicklung des regionalen SPNV-Liniennetzes zu einem S-Bahn-System mit 20-min-Takt.

Status: Idee

A-02 Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo (30-Min.-Takt einschl. Infrastrukturausbau)

Weiterentwicklung der Bahnverbindung zwischen den regionalen Innovationszentren Bielefeld und der Stadt Lemgo zu einem 30-Min.-Takt einschließlich des erforderlichen Ausbaus der Schieneninfrastruktur mit Ziel, neue Optionen bei der Kooperation beider Städte im Bildungs- und Innovationsbereich zu ermöglichen.

Status: Projektsteckbrief (geparkt)

A-03 Ausweitung der Regionalbahnnutzungsmöglichkeiten (Reaktivierung Haltepunkte, Taktverdichtung)

Verbesserung der Anbindung an die Zentren durch Attraktivierung der Bahnlinie Minden – Nienburg mit Reaktivierung stillgelegter Haltepunkte und Taktverdichtung zu einem 1-Std.-Takt.

Status: Idee

A-04 Machbarkeit (Teil-) Reaktivierung Almetalbahn

Standardisierte Bewertung der (Teil-) Reaktivierung der Almetalbahn Paderborn – Büren – Brilon.

Status: Idee

A-05 Schnellbus-Verbindung LK Minden-Lübbecke – SPNV-Strecke OS ↔ HB

Einrichtung einer Schnellbusverbindung zwischen dem Landkreis Minden-Lübbecke und der SPNV-Strecke Osnabrück – Bremen einschließlich Zubringerangebot.

Status: Idee

A-06: Schnellbus-Verbindung (Lemgo –) Blomberg – Höxter – SPNV (PB ↔ H)

Einrichtung einer Schnellbusverbindung auf der Relation (Lemgo –) Blomberg – Höxter mit Anschluss an die SPNV-Strecke Paderborn – Hannover einschließlich Zubringerangebot.

Status: Idee

A-07: Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Flughafens Paderborn/Lippstadt

Verbesserung der Busanbindungen aus den Zentren und Umlandgemeinden.

Status: Idee

A-08: ÖPNV-Vernetzung der Hochschul- und Klinikstandorte in OstWestfalenLippe

Aufbau von hochwertigen ÖPNV-Verbindungen zwischen den Hochschul- und Klinikstandorten in Bad-Oeynhausen, Bad Salzuflen, Bielefeld, Detmold, Herford, Höxter, Lemgo, Lübbecke, Minden, Paderborn, Rahden und Warburg.

Status: Idee

A-09: Zukunftsfähig Pendlerströme steuern (TWE-Streckenreaktivierung)

Reaktivierung der Teutoburger-Wald-Eisenbahn zwischen Harsewinkel und Verl für den SPNV einschließlich modernes Zubringer-Bussystem, ggf. Einsatz von vollautomatisierten Fahrzeugen, Einrichtung von Mobilstationen und ÖPNV-Mehrwert-Abos.

Status: C-Projekt

A-10: Bus neu denken (Aufenthaltsqualität in den Bussen attraktiver machen)

Attraktivierung des Busverkehrs durch innovative, zielgruppenspezifische Ausstattung der eingesetzten Busfahrzeuge oder deren multifunktionale Nutzung.

Status: Idee

Priorisierung der Projektansätze

Prioritär verfolgt werden sollten Projektansätze, die eine stärkere Vernetzung der Teilräume in OstWestfalenLippe fördern und die Reisezeiten zwischen Stadt und (Um-) Land bzw. zwischen funktional zusammengehörenden Standorten verbessern. Hierzu zählen die Projektansätze:

- A-02 Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo (30-Min.-Takt einschließlich Infrastrukturausbau)**
- A-05 Schnellbus-Verbindung LK Minden-Lübbecke – SPNV-Strecke OS ↔ HB**
- A-06 Schnellbus-Verbindung (Lemgo –) Blomberg – Höxter – SPNV (PB ↔ H)**
- A-08 ÖPNV-Vernetzung der Hochschul- und Klinikstandorte in OstWestfalenLippe**
- A-09 Zukunftsfähig Pendlerströme steuern (TWE-Streckenreaktivierung)**

Gerade bei den vorgeschlagenen Schnellbus-Verbindungen (Projektansätze A-05 und A-06) ist aufgrund der geringen infrastrukturellen Voraussetzungen davon auszugehen, dass diese kurz- bis mittelfristig realisiert werden können. Der Projektansatz A-06 wirkt zudem im bislang mit Projektansätzen unterrepräsentierten Teilraum „Land voran“.

Weil eine bessere Anbindung (schneller Schienenverkehr) an die Zentren mit innovativen Ansätzen zur Verbesserung der Mobilität „in der Fläche“ (Zubringerkonzepte, On-Demand-Verkehre) verknüpft werden, ist der Projektansatz **A-09: Zukunftsfähig Pendlerströme steuern (TWE-Streckenreaktivierung)** ein wichtiges Impulsprojekt mit Pilotcharakter auch für andere Räume in OstWestfalenLippe, selbst wenn von einem mittelfristigen Realisierungshorizont auszugehen ist.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Zwischen den Projektansätzen

A-02 Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo (30-Min.-Takt einschl. Infrastrukturausbau)

B-02 AutoBahn – Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrop und Rinteln

B-03 Last Mile – Autonome Fahrdienst für die letzte Meile

bestehen sowohl inhaltliche wie räumliche Verknüpfungen. Die Projektansätze B-02 und B-03 bilden dabei eine konsequente Fortsetzung des Projektansatzes A-02 in die Fläche. Verknüpfungspunkt zwischen den Projektansätzen ist der Bahnhof Lemgo.

Der Projektansatz **A-09: Zukunftsfähig Pendlerströme steuern (TWE-Streckenreaktivierung)** sieht eine Reaktivierung im Personenverkehr im Streckenabschnitt Harsewinkel – Gütersloh – Verl vor (vgl. ab 2023). Im Projektansatz **B-01 Future Rail OWL („Zukunfts Bahn OWL“)** wiederum

ist die Einrichtung eines Reallabors auf der stillgelegten Schienenstrecke der Teutoburger-Wald-Eisenbahn im Abschnitt Hövelhof – Verl geplant. Damit besteht ein räumlicher und verkehrlicher Zusammenhang zwischen beiden Projektansätzen. Die Schnittstellen sind noch herauszuarbeiten.

Für den Projektansatz **A-10: Bus neu denken (Aufenthaltsqualität in den Bussen attraktiver machen)** bietet sich die Verknüpfung mit einem der o.g. Schnellbus-Projekte oder mit einem Testbetrieb in den geplanten Reallaboren für **fahrerlose Fahrzeuge in Handlungsfeld B** an.

Es empfiehlt sich, **Projektansätze aus dem Handlungsfeld A** immer auch mit **Projektansätzen aus dem Handlungsfeld F (Mobilitätsverständnis verändern/ Mobilitätskompetenz steigern)** zu verknüpfen, um die Wahrnehmung und Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote zu erhöhen.

HANDLUNGSFELD B FLEXIBLE UND BEDARFSGESTEUERTE MOBILITÄTSANGEBOTE

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind elf Projektansätze zugeordnet.

B-01 Future Rail OWL („Zukunfts Bahn OWL“)

Aufbau eines Reallabors für den autonomen Schienenverkehr im ländlichen Raum (Strecke Hövelhof – Verl) mit kleinen, autonomen Fahrzeugeinheiten und Entwicklung eines Mobilitäts- und Verkehrskonzepts für On-Demand-Verkehre und Ergänzung durch autonome Güterverkehre zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes.

Status: C-Projekt

B-02 AutoBahn – Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrop und Rinteln

Einsatz von autonomen Schienenfahrzeugen zur optimierten Verkehrsanbindung in der Umgebung des Innovation Campus Lemgo unter Einbindung neuartiger Beförderungskonzepte (z. B. MonoCab (Einschienenbahn) und besserer Vernetzung mit dem Autoverkehr.

Status: C-Projekt

B-03 LastMile – Autonomer Fahrdienst für die letzte Meile

Einsatz von autonomen Shuttle-Fahrzeugen als bedarfsgerechte Mobilitätslösung auf dem Innovation Campus OWL mit Handlungsempfehlungen und Szenarien für den Einsatz solcher autonomen Fahrzeuge.

Status: C-Projekt

B-04 AUTÖPIA – Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland

Aufbau und Erprobung eines automatisierten On-Demand-Verkehrs mit kleinen elektrifizierten und automatisierten Fahrzeugeinheiten.

Status: C-Projekt

B-05 Ehrenamtliche Fahrdienste mit temporär ungenutzten Fahrzeugen aus gemeindeübergreifendem Fahrzeugpool

Aufbau eines gemeindeübergreifenden Fahrzeugpools aus temporär ungenutzten Fahrzeugen (gemeindeeigene Poolfahrzeuge, Feuerwehr, Sozialträger, Gewerbetreibende usw.) und Organisation von Fahrdiensten mit ehrenamtlichem Fahrpersonal in Regionen mit geringem ÖPNV-Angebot.

Status: Idee

B-06 Multifunktional genutzte Fahrzeuge/Dorfautos

Beschaffung und Bereitstellung von Fahrzeugen (Pkw, Kleinbus) für die „Letzte-Meile“-Mobilität im ländlichen Raum mit multifunktionalen Nutzungskonzepten (z. B. Carsharing, Fahrdienste in Ergänzung zum ÖPNV, Poolfahrzeug).

Status: Idee

B-07 Mobilität für den ländlichen Raum (Mobilstationen, E-Carsharing)

Aufbau von „Mobilstationen“ in kleineren Orten im ländlichen Raum mit Carsharing-Angeboten auf der Basis von E-Fahrzeugen und E-Ladesäulen.

Status: Idee

B-08 Private Mitfahrangebote für Alltagswege

Etablierung und Förderung von Netzwerken der privaten Mitnahme für Berufspendlerinnen und -pendler und im Alltagsverkehr auf Basis von digitalen Vernetzungsplattformen. Auf vorhandene Ridepooling-Plattformen (z. B. BlaBlaCar) könnte aufgesetzt und diese lokal angepasst werden.

Status: Idee

B-09 Digitales Dorf – Plattformlösungen zur Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität

Aufbau und Nutzung von digitalen Plattformen im ländlichen Raum u. a. auch für Mobilitätsdienstleistungen, z. B. lokale Mobilitätsinformationen, Bestellung von Rufbussen, Taxis oder anderen Formen des On-Demand-Verkehrs, Vernetzung von Fahrtwünschen und Fahrtangeboten usw.

Status: Idee

B-10 On-Demand-Ridepooling Höxter (Integration eines On-Demand-Verkehrs in den ÖPNV-Linienverkehr)

Pilotprojekt zur Integration von On-Demand-Verkehren in eine öffentliche Ausschreibung von Verkehrsleistungen des ÖPNV-Linienverkehrs unter Federführung des ÖPNV-Aufgabenträgers nph und unter Beibehaltung der Regionalbuslinien mit einem Rendezvous-Anschluss an der Bahnstation Höxter-Rathaus. Ziel ist die Steigerung der ÖPNV-Nachfrage durch ein „individuelles ÖPNV-Angebot“ mit einer flächenbezogenen Bedienung (Feinerschließung) für die Kernstadtquartiere in einem ländlichen Mittelzentrum. Pilotprojekt für andere Mittelzentren im ländlichen Raum.

Status: Projektsteckbrief (Entwurf)

B-11 Tariflinien-E-Carsharing (Stadt Borgholzhausen)

Für die „erste/letzte Meile“ zum ÖPNV soll in der Stadt Borgholzhausen ein Tariflinien-E-Carsharing etabliert werden. Als Ergänzung zum Busverkehr füllt das Tariflinien-E-Carsharing Angebotslücken im Busverkehr ohne zusätzliche Kosten für den Nutzer. Die Nutzung des E-Carsharing-Fahrzeugs beschränkt sich auf eine Linie in einem Siedlungs- oder Gewerbegebiet und ist in den ÖPNV-Tarif integriert. Die Verknüpfung mit dem ÖPNV-Angebot erfolgt über die Mobilstation am Bahnhof Borgholzhausen. Die räumliche Fixierung auf Tariflinien ist um zeitliche Komponenten erweiterbar.

Status: C-Projekt

Priorisierung der Projektansätze

Die vier Projektansätze zu Mobilitätslösungen mit fahrerlosen Fahrzeugen haben ein hohes Innovationspotenzial und bieten die Chance, eine vollkommen neue Qualität der Mobilität für die Bevölkerung erlebbar zu machen:

- B-01 Future Rail OWL („Zukunfts Bahn OWL“)**
- B-02 AutoBahn – Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrup und Rinteln**
- B-03 LastMile – Autonomer Fahrdienst für die letzte Meile**
- B-04 AUTÖPIA – Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland**

Aufgrund der aktuellen Voraussetzungen (Stand der technologischen Entwicklung, rechtlicher Rahmen, Fördermöglichkeiten) ist zwar davon auszugehen, dass Pilotbetriebe erst mittelfristig und Regelbetriebe langfristig umsetzbar sind. Dennoch rechtfertigt Wissens- und Erfahrungsgewinn im Umgang mit der neuen, zukunftsweisenden Technologie eine vorrangige Verfolgung der Projekte, tragen sie doch zur Qualifizierung der Mobilitätsakteure und Entscheidungsträger in OstWestfalenLippe bei.

Ebenfalls vorrangig verfolgt werden sollten pragmatische und kurzfristig umzusetzende Lösungen zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum auf Basis von effizient genutzten Fahrzeugressourcen. Einen entsprechenden Ansatz verfolgt der Projektansatz **B-06: Multifunktional genutzte Fahrzeuge/ Dorfautos**. Stehen die Fahrzeuge für Carsharing oder Fahrdienste zur Verfügung, sind sie ein wichtiger Baustein für die „erste/letzte Meile“ in den Mobilitätsketten ländlicher Räume.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Für die vier Projektansätze zu Mobilitätslösungen mit fahrerlosen Fahrzeugen

- B-01 Future Rail OWL („Zukunfts Bahn OWL“)**
- B-02 AutoBahn – Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrop und Rinteln**
- B-03 LastMile – Autonomer Fahrdienst für die letzte Meile**
- B-04 AUTÖPIA – Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland**

wird aktuell eine gemeinsame Vorstudie erarbeitet. Anhand von vier Handlungsfeldern (Bedarfs- und Potentialanalyse, gesellschaftliche Fragestellungen, Markt-/ Forschungsanalyse, rechtliche Fragestellungen) werden zentrale, mit dem fahrerlosen Fahren verbundene Fragestellungen näher beleuchtet. Im Ergebnis (vsl. in 12/2019) sollen u. a. Handlungsempfehlungen für den Aufbau der vier Reallabore abgeleitet und ein projektübergreifendes Kooperationskonzept erarbeitet werden.

Im Projektansatz **B-01 Future Rail OWL („Zukunfts Bahn OWL“)** ist die Einrichtung eines Reallabors auf der stillgelegten Schienenstrecke der Teutoburger-Wald-Eisenbahn im Abschnitt Hövelhof – Verl geplant. Der Projektansatz **A-09: Zukunftsfähig Pendlerströme steuern (TWE-Streckenreaktivierung)** sieht eine Reaktivierung im Personenverkehr im Streckenabschnitt Harsewinkel – Gütersloh – Verl vor (vsl. ab 2023). Damit besteht ein räumlicher und verkehrlicher Zusammenhang zwischen beiden Projektansätzen. Die Schnittstellen sind noch herauszuarbeiten.

Zwischen den Projektansätzen

- B-02 AutoBahn – Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrop und Rinteln**
- B-03 LastMile – Autonomer Fahrdienst für die letzte Meile**
- A-02 Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo (30-Min.-Takt einschl. Infrastrukturausbau)**

bestehen sowohl inhaltliche wie räumliche Verknüpfungen. Die Projektansätze B-02 und B-03 bilden dabei eine konsequente Fortsetzung des Projektansatzes A-02 in die Fläche. Verknüpfungspunkt zwischen den Projektansätzen ist der Bahnhof Lemgo.

Den Projektansätzen

- B-05 Ehrenamtliche Fahrdienste mit temporär ungenutzten Fahrzeugen aus gemeindeübergreifendem Fahrzeugpool**
- B-06 Multifunktional genutzte Fahrzeuge/Dorfautos**
- B-07 Mobilität für den ländlichen Raum (Mobilstationen, E-Carsharing)**
- I-06 Nutzung von E-Mobilen bei Behörden/ Hochschulen (dienstlich und privat genutzte E-Fahrzeugflotte, Buchungsplattform) im Handlungsfeld I (Alternative Antriebe)**

liegt jeweils die Idee zugrunde, vorhandene Fahrzeugressourcen mehrfach und für verschiedene Mobilitätsdienstleistungen zu nutzen. Eine enge inhaltliche Abstimmung oder eine Verknüpfung der Projektansätze ist daher ratsam.

Die Idee **B-06: Multifunktional genutzte Fahrzeuge/ Dorfautos** lässt sich mit dem Projektansatz **H-06: Bestehende Ansätze/Umsetzungen für kommunales Flottenmanagement** verknüpfen.

Der Projektansatz **B-09: Digitales Dorf – Plattformlösungen zur Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität** entspricht dem Ansatz im Projekt „Smart Country Side“ in den Kreisen Lippe und Höxter. In dem Projekt sollen digitale Anwendungslösungen für ländliche Räume („Smart Country Services“) angeboten werden.

Der Projektansatz **B-11: Tariflinien-E-Carsharing (Stadt Borgholzhausen)** sieht u. a. eine tarifliche Integration der Carsharing-Nutzung in den ÖPV-Tarif vor. Die Schnittstellen mit dem Projektansatz **D-01: Attraktive Bus & Bahn-Tarife über kommunale Grenzen hinweg** sollten geprüft werden.

Es empfiehlt sich, **Projektansätze aus dem Handlungsfeld B mit Projektansätzen aus dem Handlungsfeld F (Mobilitätsverständnis verändern/Mobilitätskompetenz steigern)** zu verknüpfen, um die Wahrnehmung und Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote zu erhöhen.

HANDLUNGSFELD C

MULTIMODALES MOBILITÄTSSYSTEM

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind vier Projektansätze zugeordnet.

C-01 Multimodales Verkehrskonzept Lippe (multimodales Mobilitätsangebot in Lippe, u.a. Sharing- und On-Demand-Angebote, Mobilstationen)

Aufwertung der heutigen Regionalbuslinien zu Schnellbuslinien mit einem dichteren Takt zur Verbindung der Zentren. Ortsbusse (z. T. als On-Demand-Verkehre) zur Flächenerschließung sind Zubringer zu Schnellbusachsen. Aufwertung der Verknüpfungspunkte zu Mobilstationen mit Carsharing oder Leihrädern.

Status: B-Projekt

C-02 MultimodalMobilHub Lustgarten (Detmold)

Erarbeitung und Veröffentlichung eines Leitfadens zur Konzeption eines innovativen, zukunftsfähigen, multifunktionalen Mobilitäts-Hubs (Gebäude, Infrastruktur) auf Basis eines konkreten Projektes in interdisziplinären Expertenrunden und Arbeitsphasen (Scrum).

Status: C-Projekt

C-03 UrbanLand neu vernetzt

Entwicklung von multimodalen Mobilitätskonzepten und Ausbildung von Mobilitätsketten für Stadt und Umland in der Region Paderborn.

Status: Idee

C-04 Ostwestfälische Mobilitätsplattform (OMP)

Einrichtung einer digitalen Ostwestfälischen Mobilitätsplattform (OMP) und Verknüpfung bestehender und zukünftiger Angebote der unterschiedlichen Verkehrsmittel für öffentliche Mobilität (ÖPNV, SPNV, Carsharing, Fahrradverleih usw.) an Mobilstationen.

Status: C-Projekt

Priorisierung der Projektansätze

Alle vier Projektansätze beruhen auf der Idee, vorhandene (ggf. optimiert) und neue Mobilitätsangebote physisch-räumlich und virtuell-informativ miteinander zu vernetzen, und zwar auf unterschiedlichen Ebenen bzw. in jeweils anderen Räumen. Über diese Vernetzung ergeben sich vielfältige Synergien und es bestehen gute Chancen, die Potenziale der verschiedenen Mobilitätsangebote und ihrer Systemeigenschaften besser als bisher auszuschöpfen. Damit entstehen attraktive

Alternativen zur Nutzung des eigenen Pkw. Da die vier Projektansätze – zumindest in Teilen – auch kurz- bis mittelfristig umsetzbar sind, sollten die Projektansätze prioritär weiterverfolgt werden.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Die drei Projektansätze

C-01 Multimodales Verkehrskonzept Lippe

C-03 UrbanLand neu vernetzt

C-04 Ostwestfälische Mobilitätsplattform (OMP)

sollten integriert betrachtet werden. Alle drei Projektansätze verfolgen die Idee einer physisch-räumlichen und virtuell-informativischen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten. Die zu entwickelnden Lösungen sollten weitgehend gleich oder zumindest kompatibel zueinander sein, um für die Nutzer eine gute Wiedererkennung zu gewährleisten und Nutzungshemmnisse aufgrund unterschiedlicher Systeme in der zusammenwachsenden Region OstWestfalenLippe zu vermeiden. Zudem ergänzen sich die Projektansätze C-01 (Lippe) und C-03 (Paderborn) räumlich.

Die Projektansätze **C-04: Ostwestfälische Mobilitätsplattform (OMP)** und **D-01: Attraktive Bus & Bahn-Tarife über kommunale Grenzen hinweg** sollten aufeinander abgestimmt werden. In der Mobilitätsplattform (OMP) muss der geplante elektronische ÖPNV-Tarif abbildbar sein.

Der Projektansatz **C-01: Multimodales Verkehrskonzept Lippe (multimodales Mobilitätsangebot in Lippe, u.a. Sharing- und On-Demand-Angebote, Mobilstationen)** ließe sich dabei gut mit dem Projektansatz **H-02: Innovatives Jobticket** verknüpfen, da in C-01 die Mobilitätsangebote geschaffen werden, die für ein attraktives Jobticket benötigt werden.

Es empfiehlt sich, **Projektansätze aus dem Handlungsfeld C** immer auch mit **Projektansätzen aus dem Handlungsfeld F (Mobilitätsverständnis verändern/ Mobilitätskompetenz steigern)** zu verknüpfen, um die Wahrnehmung und Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote zu erhöhen.

HANDLUNGSFELD D MOBILITÄTSKOSTEN (TARIFE/PREISE)

Projektansätze

Dem Handlungsfeld ist bislang nur ein Projektansatz zugeordnet.

D-01 Attraktive Bus & Bahn-Tarife über kommunale Grenzen hinweg

Modellversuch zur Entwicklung eines einfachen Preissystems für Bus und Bahn und unter Einbeziehung von modernen digitalen Vertriebskanälen (z. B. Smartphone) zur Gewinnung neuer Kundengruppen für den ÖPNV.

Status: C-Projekt

Priorisierung der Projektansätze

Der Projektansatz sollte vorrangig weiterverfolgt werden, da hier versucht wird, in Ergänzung zu den Maßnahmen der Angebotsverbesserung und -ausweitung eine Ver-

änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV über die Preissensitivität der Nutzer zu erreichen. Eine Umsetzung sollte mittelfristig möglich sein.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Die Projektansätze **D-01: Attraktive Bus & Bahn-Tarife über kommunale Grenzen hinweg** und **C-04: Ostwestfälischen Mobilitätsplattform (OMP)** sollten aufeinander abgestimmt werden. Der im Projektansatz D-01 geplante elektronische ÖPNV-Tarif muss in der Mobilitätsplattform (OMP) abbildbar sein.

Der Projektansatz **B-11: Tariflinien-E-Carsharing (Stadt Borgholzhausen)** sieht u. a. eine tarifliche Integration der Carsharing-Nutzung in den ÖPV-Tarif vor. Die Schnittstellen mit dem Projektansatz **D-01: Attraktive Bus & Bahn-Tarife über kommunale Grenzen hinweg** sollten geprüft werden.

HANDLUNGSFELD E STÄRKUNG DES RADVERKEHRS

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind drei Projektansätze und neun Teilprojektansätze zugeordnet.

E-01 Radnetz OWL

Hierarchisches Pendlernetz von regionalen Radverkehrsverbindungen zur Vernetzung der Kommunen in OstWestfalenLippe.

Status: C-Projekt

Dem Projektansatz sind ein Dachkonzept und acht Einzelprojekte zugeordnet:

- E-01.1: Regiopolos Alltagsradwegenetz (Dachkonzept Regiopolraum Bielefeld)
Status: Projektsteckbrief (geparkt)
- E-01.2: Radschnellweg OWL 2.0 (Herford – Rheda-Wiedenbrück)
Status: C-Projekt
- E-01.3: Veloroute B68 (Bielefeld – Steinhagen – Halle (Westf.) – Borgholzhausen)
Status: Projektsteckbrief (geparkt)
- E-01.4: Alltagsradweg Borgholzhausen – Werther – Bielefeld
Status: Projektsteckbrief (geparkt)
- E-01.5: Gutes Radfahren interkommunal (Veloroute Enger – Bielefeld)
Status: Projektsteckbrief (geparkt)
- E-01.6: Veloroute Spenge – Bielefeld
Status: Projektsteckbrief (geparkt)
- E-01.7: Radschnellweg Eggegebirge (Paderborn – Höxter)
Status: Idee
- E-01.8: Rödinghausen radelt (Schnellradweg nach Herford/Lübbecke, E-Lastenrad, Abstellanlagen, Aktionswochen, geführte Touren)
Status: Idee
- E-01.9: Nord-Süd-Radschnellweg (Minden – Herford – Detmold)
Status: Idee

E-02 LASTEN aufs RAD (Analyse, konkrete Radverkehrsprojekte)

Potenzialanalyse zu den Einsatzmöglichkeiten von Lastenrädern und Entwicklung konkreter Radverkehrsprojekte.

Status: Idee

E-03 E-Lastenrad-Verleih

Aufbau eines Verleihsystems für Elektro-Lastenräder in OstWestfalenLippe.

Status: Idee

Priorisierung der Projektansätze

Der Projektansatz **E-01: Radnetz OWL** übernimmt die Funktion eines übergeordneten Konzepts für den flächendeckenden Ausbau des Radnetzes in OstWestfalenLippe und sollte daher vorrangig vor den eigentlichen Infrastrukturmaßnahmen verfolgt werden.

In das Konzept ließen sich auch bestehende Radverkehrsstrecken und ggf. notwendige Ausbau- bzw. Ertüchtigungsmaßnahmen einbeziehen. Der Projektansatz kann kurzfristig starten und mittel- bis langfristig weiterentwickelt werden.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Dem Projektansatz **E-01: Radnetz OWL** sind die Teilprojekte E-01.1 als Dachkonzept für den Regiopolraum Bielefeld und E-01.2 bis E-01.9 zugeordnet, die ausschließliche oder überwiegend Infrastrukturmaßnahmen darstellen. Sie sind so in der Gesamtnetzgestaltung integriert und miteinander verbunden, so dass sich die Potenziale des Radverkehrs über die Netzwirkung optimal ausschöpfen lassen. Zudem erlaubt das Konzept, Trassenvarianten abzuwägen, Netzknoten zu verorten und eine bedarfsgerechte Priorisierung bei der Umsetzung vorzunehmen.

Neben der Radwegeinfrastruktur sind dem Handlungsfeld auch die Projektansätze **E-02: LASTEN aufs RAD (Analyse, konkrete Radverkehrsprojekte)** und **E-03: E-Lastenrad-Verleih**, jeweils mit Bezug zu Lastenrädern, zugeordnet. Beide Projektansätze bauen inhaltlich aufeinander auf (E-02 → Potenzialanalyse, Projektentwicklung und Geschäftsmodelle, E-03 → Projektumsetzung). Hieraus ergibt sich eine logische zeitliche Abfolge der beiden Projektansätze. Eine Verknüpfung beider Projektansätze mit dem **Projektansatz F04: Lastenrad-Initiative (Kampagne, Testfahrten, Abstellanlagen)** bietet sich aufgrund des gemeinsamen Themas „Lastenrad“ an.

Die drei oben genannten Projektansätze zu Lastenrädern lassen sich zudem mit **Projektansätzen aus dem Handlungsfeld G (Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehr)** verknüpfen. Die Lastenräder können beispielsweise Teil eines umweltfreundlichen Transportkonzepts zur City-Logistik sein. Hierbei sollte an die Erfahrungen und das Knowhow in den bereits bestehenden Lastenradprojekten in Bielefeld (bisela) oder Detmold (dela.bike) angeknüpft werden.

Es empfiehlt sich, **Projektansätze aus dem Handlungsfeld E** immer auch mit **Projektansätzen aus dem Handlungsfeld F (Mobilitätsverständnis verändern/ Mobilitätskompetenz steigern)** zur Steigerung von Wahrnehmung und Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote sowie mit **Projektansätzen aus dem Handlungsfeld H (Betriebliches Mobilitätsmanagement)** zur Schaffung von Mobilitätsalternativen zum Pkw verknüpfen.

HANDLUNGSFELD F

MOBILITÄTSVERSTÄNDNIS VERÄNDERN / MOBILITÄTSKOMPETENZ STEIGERN

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind zehn Projektansätze und vier Teilprojektansätze zugeordnet.

F-01 Vernetzung des ÖPNV – Einheitliche Corporate Identity (CI) für öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in OWL

Schaffung einer „Dachmarke Mobilität“ (Corporate Identity/Corporate Design) in OstWestfalenLippe für alle öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote (Bahn, Bus, Taxi, Sharing- und On-Demand-Angebote usw.).

Status: Idee

F-02 Mobilitätsmarketingkampagne OWL

Marketingkampagne zu Mobilitätsalternativen der Pkw-Nutzung, um schrittweise einen Bewusstseinswandel beim Mobilitätsverhalten zu erreichen.

Status: Idee

F-03 Mobilitätsmanagement Rödinghausen

Abstimmung und Vernetzung der lokalen Akteure (Kommune, Mobilitätsanbieter, Betriebe) und Aufbereitung von Nutzerinformationen zur Mobilität.

Status: Idee

F-04 Lastenrad-Initiative (Kampagne, Testfahrten, Abstellanlagen)

Ausarbeiten und Umsetzen einer Kampagne zu den Nutzungsmöglichkeiten und Vorteilen von Lastenrädern mit Testfahrten, Einrichtung von Abstellanlagen für Lastenräder in Innenstädten und an Supermärkten.

Status: Idee

F-05 Verzicht auf das (Zweit-) Auto (Studie zu Einflussfaktoren, Kampagne)

Studie zum Verkehrsmittelwahlverhalten der Bevölkerung und zu den Einflussfaktoren auf die konkrete Verkehrsmittelwahl sowie darauf ausgerichtete Kampagne zur Bewerbung des ÖPNV als Mobilitätsalternative.

Status: Idee

F-06 Initiierung effizienter Mobilitätsangebote

Regionales Entwicklungskonzept zur Förderung von bürgerschaftlichem Engagement im Bereich Mobilität.

Status: Idee

F-07 Mitmachkampagnen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens

Aktive Einbindung der Verkehrsteilnehmer in die Nutzung und Bewerbung von nachhaltigem Mobilitätsverhalten und innovativen Mobilitätsangeboten, z. B. Gruppenaktivitäten, Mitmachaktionen, Wettbewerbe.

Status: Idee

F-08 Elektromobilität ist kinderleicht!

Aktionen zur Vorstellung der Möglichkeiten von elektromobiler Fortbewegung mit dem Pkw oder dem Fahrrad.

Status: Idee

F-09 Ein Stück OWL (Umnutzung/Umgestaltung von Stellplätzen)

Aktion zur temporären Umnutzung von Pkw-Stellplätzen durch kleine Events oder alternative Gestaltung zur Verdeutlichung der vom ruhenden Verkehr blockierten stadträumlichen Potenziale.

Status: Idee

F-10 Aktionen der Mobilitätsbegleitung zur Steigerung der Mobilitätskompetenz

Steigerung der Mobilitätskompetenz durch konkretes Erleben und Erfahren.

Status: Idee

Diesem Projektansatz sind vier Teilprojekte zugeordnet, die bislang nur als Idee vorliegen:

- F-10.1: Fahr- und Sicherheitstraining für Pedelec-Nutzer/Pedelec-Schule
- F-10.2: Mobilitätspaten für bestimmte Zielgruppen (z. B. Neu- oder Wiedereinsteiger in den ÖPNV)
- F-10.3: Radfahrgemeinschaften (zum Erlernen des verkehrssicheren Radfahrens)
- F-10.4: Selbsthilfwerkstatt für Fahrrad-/Pedelec-Nutzer

Priorisierung der Projektansätze

Ähnlich wie bei der Stärkung des Radverkehrs ist es auch in diesem Handlungsfeld wichtig, die Vielzahl der denkbaren Einzelmaßnahmen im strategisch ausgerichteten Rahmen einer Mobilitätsmarketingkampagne für OstWestfalenLippe abzustimmen und zu koordinieren. Wichtig und daher prioritär zu verfolgen ist der Projektansatz **F-02: Mobilitätsmarketingkampagne OWL**. Eine solche Kampagne lässt sich auch kurzfristig (und auf Basis der vorhandenen Mobilitätsangebote) vorbereiten und umsetzen und ist anschließend kontinuierlich weiterzuentwickeln. Es empfiehlt sich, die Kampagne mit konkreten Aktionen zu verknüpfen (s.u.).

Ebenfalls sehr wichtig ist die Einbindung des Ehrenamts bei der Gewährleistung von Mobilität im ländlichen Raum, wo kommerzielle Mobilitätsanbieter oftmals kein Geschäftsfeld sehen. Dies ist für die Vor-Ort-Mobilität im Nahbereich ebenso von Bedeutung wie für die Durchgängigkeit der Mobilitätsketten in die Zentren („erste/letzte Meile“). Projekte, die für bürgerschaftliches Engagement im Bereich der Mobilität werben und dieses einbinden sind dort besonders wichtig. Der Projektansatz **F-06: Initiierung effizienter Mobilitätsangebote (bürgerschaftlichem Engagement)** sollte daher entsprechend vorrangig verfolgt werden.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Die Projektansätze im Handlungsfeld F (Mobilitätsverständnis verändern/Mobilitätskompetenz steigern) zielen darauf ab, über nutzergerechte Informationen Verhaltensroutinen aufzubrechen und Mobilitätsgewohnheiten zu ändern. Diese Instrumente lassen sich auch nutzen, um neue oder verbesserte Mobilitätsangebote aus den **Handlungsfeldern A (Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots), B (Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote), C (Multimodales Mobilitätssystem) und E (Stärkung des Radverkehrs)** bekannt zu machen und ggf. vorhandene Nutzungshemmnisse abzubauen. Eine Verknüpfung von Infrastruktur- und Angebotsmaßnahmen mit Information bzw. Vermarktung andererseits sollte daher immer berücksichtigt werden.

Aber auch innerhalb des Handlungsfelds F (Mobilitätsverständnis verändern/Mobilitätskompetenz steigern) ergeben sich unter den beschriebenen Projektansätzen Zusammenhänge. So kann der Projektansatz **F-02: Mobilitätsmarketingkampagne OWL** als übergeordneter Ansatz mit **Mitmachkampagnen (Projektansätze F-07 und F-08)** oder mit Projektansatz **F-10: Aktionen der Mobilitätsbegleitung zur Steigerung der Mobilitätskompetenz**

untersetzt werden. Zudem sollte der Projektansatz **H-05: Konzept und Kampagne für klimafreundliche Kundenmobilität** als ein möglicher Ansatz für Betriebliches Mobilitätsmanagement (Handlungsfeld H) integriert werden.

Eine Verknüpfung von Projektansatz **F04: Lastenrad-Initiative (Kampagne, Testfahrten, Abstellanlagen)** mit den Projektansätzen **E-02: LASTEN aufs RAD (Analyse, konkrete Radverkehrsprojekte)** und **E-03: E-Lastenrad-Verleih** bietet sich aufgrund des gemeinsamen Themas „Lastenrad“ an. Alle drei **Projektansätze lassen sich auch gut in Projektansätze für eine innovative City-Logistik (Handlungsfeld G)** einbinden, da Lastenräder eine umweltfreundliche Alternative zu den herkömmlichen (Klein-) Transportern der Lieferdienste darstellen.

Dem Projektansatz **F-10: Aktionen der Mobilitätsbegleitung zur Steigerung der Mobilitätskompetenz** sind die Teilprojekte F-10.1 bis F-10.4 zugeordnet, da diese geleiteten Aktionen mit jeweils unterschiedlichen Themen darstellen.

HANDLUNGSFELD G

ZUKUNFTSFÄHIGE WIRTSCHAFTS- UND GÜTERVERKEHRE

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind fünf Projektansätze zugeordnet.

G-01 City-Logistik – smart City Konzept

Entwicklung neuer Einkaufskonzepte zur Reduzierung des Lieferverkehrs. Auch Innenstadt-händler mit nur begrenzter Verkaufsfläche könnten Vollsortimente in Verbindung mit Lieferservice anbieten; entweder am nächsten Tag im Laden oder Lieferung nach Hause. Durch intelligente Logistikketten sollen Leerfahrten reduziert werden. Die Belieferungen der Innenstädte werden kombiniert mit den Auslieferungen an Endkunden.

Status: C-Projekt

G-02 Mobile Dienstleistungen und Angebote in Kombination mit Elektromobilität: Lokaler Lieferservice mit Lieferung an Lebensmitteldepots (Verteilpunkte)

Entwicklung neuer Lieferdienstleistungen für den Einzel-/Lebensmittelhandel im ländlichen Raum, auch in Kombination mit multifunktional genutzten Fahrzeugen möglich.

Status: Idee

G-03 Mobile Dienstleistungen und Angebote in Kombination mit Elektromobilität: KEP-Dienstleister-unabhängige City-Hubs zur Zwischenlagerung und Weiterverteilung von Paketen B2B und B2C

Angebot von unabhängig-betriebenen Hubs in Zentren, die zur Zwischenlagerung und Weiterverteilung von Waren/Paketen dienen und von KEP-Dienstleistern genutzt werden können. Auslieferung mit Elektro-Lastenrädern und/oder Elektrolieferfahrzeugen.

Status: Idee

G-04 Elektromobiles Handwerk

Kampagne zur Nutzung von Elektrofahrzeugen (PKW und Lieferfahrzeuge) für Handwerker-/Monteursfahrten. Heute verfügbare Fahrzeugkonzepte sind für die meisten Anwendungsfälle bereits ausreichend. Aufladung über Nacht auf Firmenareal. Niedrigere Betriebskosten amortisieren die höheren Anschaffungskosten.

Status: Idee

G-05 RegioPort Minden und weitere Häfen als innovative Güterverkehrsschnittstellen

Wiederbelebung des Ansatzes „Hafenband am Mittellandkanal“ und Verknüpfung mit innovativen (technologischen) Ansätzen beim Betrieb eines modernen Containerterminals wie dem Regio-Port Weser.

Status: Idee

Priorisierung der Projektansätze

Der Projektansatz **G-01: City-Logistik – smart City Konzept** ist ein innovativer und umfassender Ansatz zur Reduzierung von City-Logistik-Fahrten, der vorrangig angegangen werden sollte. Er bietet das Potenzial als Leuchtturmprojekt aufgrund seiner umfassenden Übertragbarkeit auf andere Städte und Regionen. Der Ansatz ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar. Zudem sollte eine Erweiterung des Ansatzes auf unterschiedliche Stadtgrößen verfolgt werden.

Ebenfalls prioritär angegangen werden sollte der Projektansatz **G-05: RegioPort Minden und weitere Häfen als innovative Güterverkehrsschnittstellen** als innovativer Logistik-Ansatz bei der Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger und mit großer Bedeutung für die überregionale Logistik-Anbindung von OstWestfalenLippe.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Der Projektansatz **G-01: City-Logistik – smart City Konzept** greift bereits Ideen aus dem Projektansatz **G-03: Mobile Dienstleistungen und Angebote in Kombination mit Elektromobilität: KEP-Dienstleister-unabhängige City-Hubs zur Zwischenlagerung und Weiterverteilung von Paketen B2B und B2C** auf. Bei einer Verknüpfung der beiden Projekte könnte das Smart-City-Konzept einen unabhängigen City-Hub integrieren.

Gerade für eine innovative City-Logistik sollten Projektansätze zum Thema „Lastenrad“ berücksichtigt werden, da Lastenräder eine umweltfreundliche Alternative zu den herkömmlichen (Klein-) Transportern der Lieferdienste darstellen:

- E-02 LASTEN aufs RAD (Analyse, konkrete Radverkehrsprojekte)**
- E-03 E-Lastenrad-Verleih Projektansatz**
- F-04 Lastenrad-Initiative (Kampagne, Testfahrten, Abstellanlagen)**

HANDLUNGSFELD H

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind sieben Projektansätze zugeordnet.

H-01 Der Arbeitsweg zahlt sich aus (Anreiz- bzw. Belohnungssystem)

Kommunen und Unternehmen entwickeln gemeinsam ein Anreiz- bzw. Belohnungssystem um Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu animieren, den Arbeitsweg statt alleine mit dem eigenen Auto z. B. mit dem Fahrrad, dem Bus oder in einer Fahrgemeinschaft zurückzulegen.

Status: Idee

H-02 Innovatives Jobticket

Entwicklung eines innovativen ÖPNV-Jobtickets für Unternehmen oder Gewerbestandorte, das neben einer Preisreduktion noch weitere Anreizkomponenten umfasst.

Status: Idee

H-03 Mittelständisches Unternehmen oder größeren Gewerbestandort für ein BMM-Konzept gewinnen

Entwicklung eines innovativen Konzepts für betriebliches Mobilitätsmanagement (Pendlermobilität, innerbetriebliche Mobilität) mit Beispielcharakter für OstWestfalenLippe.

Status: Idee

H-04 Mobilität und Gewerbegebiet (Organisation der Mobilität, Schnittstelle innere/äußere Erschließung)

Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbegebieten für Mitarbeitende und Kunden durch überbetriebliche Mobilitätslösungen und die Verknüpfung mit Betrieblichem Mobilitätsmanagement.

Status: Idee

H-05 Konzept und Kampagne für klimafreundliche Kundenmobilität

Umweltfreundliche Mobilitätsalternativen zum eigenen Pkw für Kunden und Besucher von Unternehmen und Einzelhandelsgeschäften.

Status: Idee

H-06 Bestehende Ansätze/Umsetzungen für kommunales Flottenmanagement einbinden

Bereits bestehende Ansätze für ein kommunales Flottenmanagement aufgreifen, abstimmen, schärfen und in ein Gesamtkonzept einbinden.

Status: Idee

H-07 Kampagne zur Bekanntmachung des EU-Labels „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“

Status: Idee

Priorisierung der Projektansätze

Als prioritär im Handlungsfeld Betriebliches Mobilitätsmanagement ist die Veränderung der Verkehrsmittelwahl von Ausbildungs- und Berufspendlern weg vom eigenen Pkw und hin zu umweltfreundlichen Alternativen (von der ÖPNV-Nutzung hin zu Pendlerfahrgemeinschaften) zu sehen. Angemessen finanzielle Anreize erleichtern dabei eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Daher wären folgende Projektansätze vorrangig weiterzuverfolgen:

- H-01 Der Arbeitsweg zahlt sich aus (Anreiz- bzw. Belohnungssystem)**
- H-02 Innovatives Jobticket**
- H-03 Mittelständisches Unternehmen oder größeren Gewerbestandort für ein BMM-Konzept gewinnen**
- H-04 Mobilität und Gewerbegebiet (Organisation der Mobilität, Schnittstelle innere/äußere Erschließung)**

Beim Projektansatz H-03 könnte die öffentliche Hand in ihrer Funktion als Arbeitgeber eine Vorreiterrolle übernehmen. Voraussetzung für ein erfolgreiches betriebliches Mobilitätsmanagement ist jedoch, dass die Mobilitätsalternativen aus Sicht der Pendler tatsächlich vorhanden und entsprechend attraktiv sind. Gegebenenfalls lassen sich die Projektansätze mit geeigneten Angebotsmaßnahmen, z. B. im ÖPNV verknüpfen. Die Projektansätze H-01 und H-02 sollten kurzfristig, die Projektansätze H-03 und H-04 zumindest mittelfristig umsetzbar sein.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Die Projekte aus dem Handlungsfeld H (Betriebliches Mobilitätsmanagement) lassen sich sehr gut untereinander verknüpfen. Sie sollten aber nach Möglichkeit auch mit Maßnahmen bzw. Projektansätzen aus den **Handlungsfeldern A (Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots), B (Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote), (Multimodales Mobilitätssystem) und E (Stärkung des Radverkehrs)** kombiniert werden, soweit diese zu einer Verbesserung der Mobilitätssituation am Betriebs- oder Gewerbestandort beitragen. Auch die Einbindung von Ansätzen und Instrumenten aus dem **Handlungsfeld F (Mobilitätsverständnis verändern/Mobilitätskompetenz steigern)** bietet sich an, wenn diese auf die Zielgruppen des betrieblichen Mobilitätsmanagements zugeschnitten werden.

Der Projektansatz **H-02: Innovatives Jobticket** lässt sich gut mit dem Projektansatz **C-01: Multimodales Verkehrskonzept Lippe (multimodales Mobilitätsangebot in Lippe, u.a. Sharing- und On-Demand-Angebote, Mobilstationen)** verknüpfen, da in C-01 die Mobilitätsangebote für ein attraktives Jobticket geschaffen werden.

Der Projektansatz **H-05: Konzept und Kampagne für klimafreundliche Kundenmobilität** sollte in den Projektansatz **F-02: Mobilitätsmarketingkampagne OWL** im Handlungsfeld F (Mobilitätsverständnis verändern/ Mobilitätskompetenz steigern) integriert werden.

Der Projektansatz **H-06: Bestehende Ansätze/Umsetzungen für kommunales Flottenmanagement** lässt sich mit der Idee **B-06: Multifunktional genutzte Fahrzeuge/ Dorfautos** verknüpfen.

HANDLUNGSFELD I

ALTERNATIVE ANTRIEBE

Projektansätze

Dem Handlungsfeld sind sechs Projektansätze zugeordnet.

I-01 Modellregion Postfossile Mobilität Ostwestfalen-Lippe – Technologieplattform für postfossile Mobilität

Technologieplattform zur Entwicklung, Erprobung und Umsetzung von postfossilen, multi- und intermodalen Mobilitätslösungen. Durch Praxisnähe und Technologieoffenheit wird der Weg in die sozialverträgliche und umweltschonende postfossile Mobilität geebnet. Innovative Konzepte können auf Basis bestehender und zukünftiger Technologien (weiter-)entwickelt und in nutzerzentrierten Projekten erprobt werden. Damit eignet sich dieser Ansatz auch als Dachprojekt für spezifische Forschungsprojekte und Projekte unter Einsatz alternativer Kraftstoffe mit Modellcharakter, z. B. der Einsatz von Gas-, Wasserstoff- oder Elektrobussen im Linienbetrieb oder die Erprobung synthetischer Kraftstoffe.

Status: C-Projekt

I-02 Ausbau der H2-Tankinfrastruktur in OWL

Ausbau der Anzahl Wasserstofftankstellen in OstWestfalenLippe vorantreiben, um die Technologie in der Region überhaupt nutzbar zu machen.

Status: Idee

I-03 Schnellladen und POI-Laden in OWL

Konzept für einen regional abgestimmten Ausbau an öffentlich zugänglichen Elektroladesäulen in OstWestfalenLippe zum Schnellladen (für Durchgangsverkehre) und zum (Zwischendurch-)Laden an öffentlichen Orten von allgemeinem Interesse (POI) einschließlich Roadmap zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Status: Idee

I-04 Kooperation und Austausch der ÖPNV-Unternehmen in OWL bei der Planung, Einrichtung und Erprobung von Elektrobussen im Regelbetrieb und der notwendigen Ladeinfrastruktur

Aufbau einer Kooperation mehrerer Verkehrsunternehmen, für die Erprobung des Einsatzes von Elektrobussen im Regelbetrieb einschließlich der Errichtung und Erprobung von Ladeinfrastrukturkonzepten für Elektrobusse.

Status: Idee

I-05 Elektrotaxis in OWL (einschl. induktives Laden)

Einsatz einer Elektrotaxiflotte als Pilotprojekt in OstWestfalenLippe zur Erprobung der Praxistauglichkeit. Der Einsatz von induktiven Ladesystemen sollte in diesem Projekt mitgeplant und erprobt werden.

Status: Idee

I-06 Nutzung von E-Mobilen bei Behörden/Hochschulen (dienstlich und privat genutzte E-Fahrzeugflotte, Buchungsplattform)

Anschaffung und Betrieb einer E-Fahrzeugflotte für eine gemeinschaftliche Nutzung durch eine Gebietskörperschaft und oder eine Hochschule. Organisation und Planung der Fahrten über eine Buchungsplattform. Evtl. weitere Nutzung der Poolfahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten für Bürger und/oder ehrenamtliche Fahrdienste ermöglichen. Alternativer Ansatz: Die Gebietskörperschaft initiiert ein öffentliches E-Carsharing (bspw. über den lokalen Energieversorger) und stellt selbst als Grundnutzer die Wirtschaftlichkeit des Geschäftsmodells sicher.

Status: Idee

Priorisierung der Projektansätze

Innovation mit OWL-weiter Wirkung verfolgt der Projektansatz **I-04: Kooperation und Austausch der ÖPNV-Unternehmen in OWL bei der Planung, Einrichtung und Erprobung von Elektrobussen im Regelbetrieb und der notwendigen Ladeinfrastruktur**. Der Ansatz sollte Vorrang vor anderen Projektansätzen erhalten, da damit die Voraussetzungen zur Umrüstung des ÖPNV auf E-Mobilität geschaffen werden. Zudem ist er kurz-, mittel- und langfristig umsetzbar. Durch das „Sichtbarmachen“ von Elektrofahrzeugen im Straßenbild wird die generelle Akzeptanz gegenüber der E-Mobilität steigen.

Ebenfalls von großer Bedeutung und daher prioritär zu behandeln ist der Projektansatz **I-06: Nutzung von E-Mobilen bei Behörden/Hochschulen (dienstlich und privat genutzte E-Fahrzeugflotte, Buchungsplattform)**. Die öffentliche Hand nimmt hier ihre Vorbildfunktion durch Nutzung alternativer Antriebe und eine effizientere Fahrzeugauslastung wahr. Der Ansatz ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar.

Auch die Projektansätze **I-03: Schnellladen und POI-Laden in OWL** und **I-05: Elektrotaxis in OWL (einschl. induktives Laden)** haben große Bedeutung für die Förderung von E-Mobilität und sind kurz- bis mittelfristig umsetzbar.

Projektansätze mit thematisch-inhaltlichen Schnittmengen

Der Projektansatz **I-01: Modellregion Postfossile Mobilität OstWestfalen-Lippe – Technologieplattform für postfossile Mobilität** hat inhaltliche Schnittstellen zu allen anderen Projektansätzen dieses Handlungsfelds, wenn die Technologieplattform als Dachprojekt umgesetzt wird, welches die Projekte in OstWestfalenLippe unter Einsatz alternativer Antriebe mit Modellcharakter bündelt.

Die Projektansätze:

I-03 Schnellladen und POI-Laden in OWL

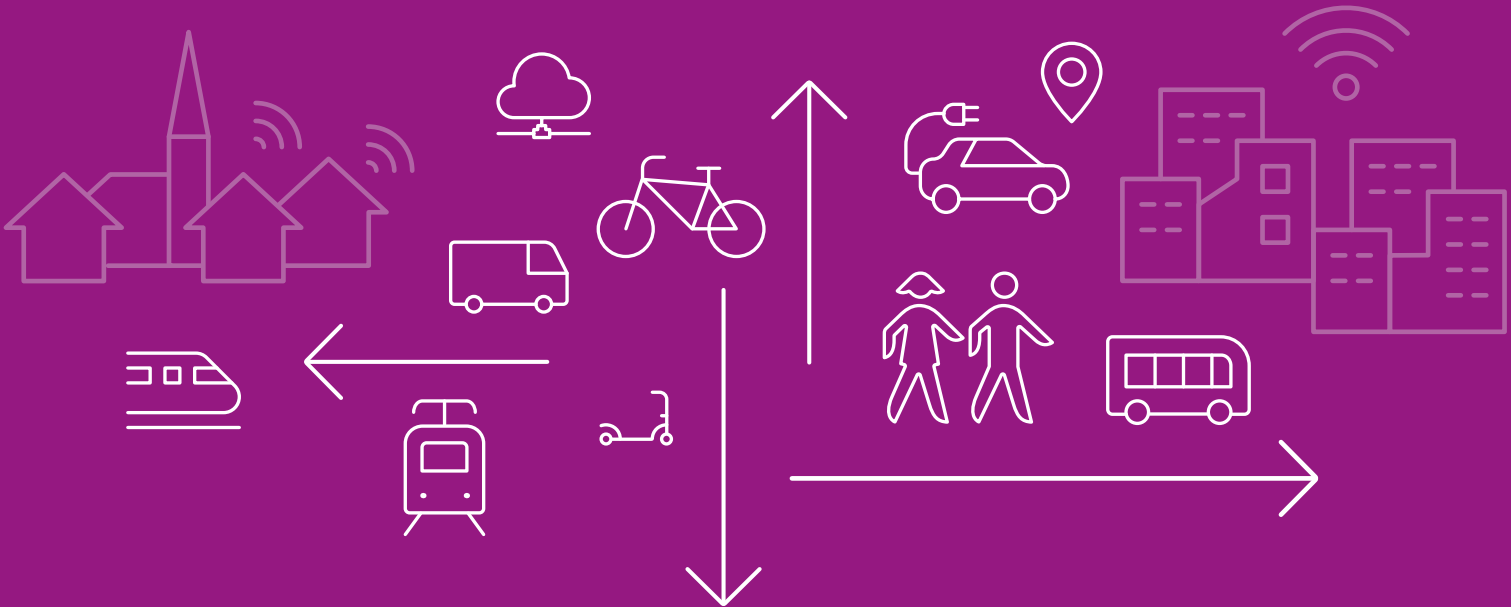
I-05 Elektrotaxis in OWL

I-06 Nutzung von E-Mobilen bei Behörden/Hochschulen

G-06 Elektromobiles Handwerk

lassen sich ebenfalls gut miteinander verknüpfen, da die Mobilitätsangebote mit den infrastrukturellen Voraussetzungen (Ladeinfrastruktur) verbunden werden.

Der Projektansatz **I-06: Nutzung von E-Mobilen bei Behörden/Hochschulen (dienstlich und privat genutzte E-Fahrzeugflotte, Buchungsplattform)** lässt sich mit den **Projektansätzen zu Carsharing oder ehrenamtlichen Fahrdiensten** mit temporär ungenutzten Fahrzeugen aus gemeindeübergreifendem Fahrzeugpools in **Handlungsfeld B (Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote)** verbinden.



2



Angemessene Mobilitätslösungen für unterschiedliche Räume



2.1 RAUMTYPISCHE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Raumbild des Navigationssystems

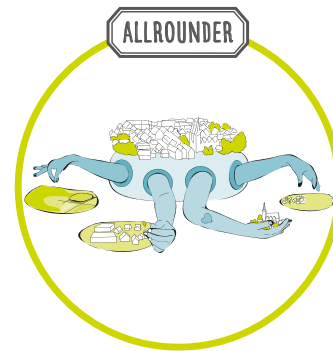
OstWestfalenLippe ist eine heterogene und vielfältige Region. Das Raumbild im Navigationssystem für das UrbanLand¹ beschreibt die Unterschiede und Gemeinsamkeiten in den Strukturen, Rollen und Aufgaben anhand von regionalen Teilräumen und regionalen Raumtypen. Ein geografisch abgegrenzter Teilraum umfasst dabei immer mehrere Raumtypen.

Zuordnung der Projektansätze (Stand 06/2019) zu Raumtypen

Orte mit vergleichbarer räumlicher Lage, Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur lassen sich jeweils den sechs Raumtypen zuordnen. Sie haben aufgrund ihrer strukturellen Gemeinsamkeiten ähnliche Bedarfe und stehen vielfach auch vor ähnlichen Herausforderungen, wenn es um ihre Zukunft im UrbanLand geht. Entsprechend vergleichbar sind die möglichen Handlungsansätze, um diesen Bedarfen und Herausforderungen zu begegnen; das gilt auch für geeignete Mobilitätslösungen. Auch die Geschäftsmodelle der Mobilitätsanbieter orientieren sich an Nachfragepotenzialen und Raumstrukturen.

Es lassen sich raumtypspezifische Anforderungen an Mobilitätslösungen formulieren und raumtypische Mobilitätsangebote bzw. Verkehrsmittel und Geschäftsmodelle aufgrund ihrer Systemeigenschaften zuordnen. Hierbei wird auf die sechs Raumtypen aus dem Raumbild im Navigationssystem für das UrbanLand Bezug genommen, denn diese repräsentieren raumtypische Nachfragepotenziale, Nutzergruppen und Mobilitätsbedarfe.

¹ OstWestfalenLippe GmbH: UrbanLand OstWestfalenLippe - Navigation.
Stand: März 2019. Bielefeld



Raumtyp 1 **URBANISTEN**

Typische Strukturen, Rollen und Aufgaben

- über 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner
- treibende Kräfte einer urbanen Entwicklung in OstWestfalenLippe
- starke, überregionale Ausstrahlungs- und Anziehungskraft
- differenziertes Angebot mit vielfältigen Versorgungs-, Bildungs-, Wissenschafts- und Gesundheitseinrichtungen, zu Arbeitsplätzen, Freizeit- und Mobilitätsangeboten

Typische Anforderungen an bzw. Eigenschaften von Mobilitätslösungen

- generell: gute Erreichbarkeit aus allen Orten in OstWestfalenLippe
- gute Innerorterschließung im Radverkehr und über dichte Stadtbus- oder Stadtbahn-Angebote
- flexible, kommerziell organisierte Sharing-Angebote (Car-/Bike-/Ridesharing u.ä.)
- Mobilstationen als Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln des Innerortsverkehrs und an den Schnittstellen zum regionalen und überregionalen Schnellverkehr
- attraktive Anbindung an den nationalen und internationalen Schnellverkehr (Bahnfernverkehr, Fernbus, Luftverkehr)
- intelligentes City-Logistikkonzept
- Einbindung in ein intelligentes, effizientes und umweltfreundliches Güter- und Warentransportnetz
- klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr einschließlich ausreichender Verfügbarkeit von infrastrukturellen Lade- und Tankmöglichkeiten

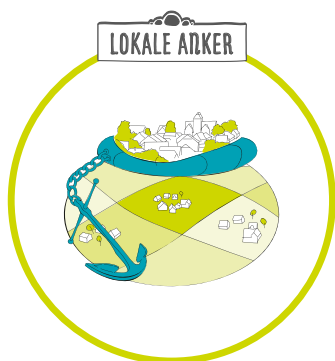
Raumtyp 2 **ALLROUNDER**

Typische Strukturen, Rollen und Aufgaben

- 40.000 – 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner
- meist Mittelzentrum
- „Mittler-Funktion“ zwischen ländlichen Gebieten und Urbanisten
- „Allrounder-Kommunen“ mit einem gesamtregional wirksamen Profil durch Hochschulen oder Cluster mit wissenschaftsaffinen Unternehmensansiedlungen

Typische Anforderungen an bzw. Eigenschaften von Mobilitätslösungen

- generell: gute Erreichbarkeit aus allen Orten in OstWestfalenLippe
- gute Innerorterschließung im Radverkehr und über gute Stadtbus-Angebote
- flexibler ÖPNV in den Schwachverkehrszeiten
- flexible, kommerziell (ggf. privat) organisierte Sharing-Angebote (Car-/Bike-/Ridesharing u.ä.)
- Mobilstationen als Verknüpfungspunkte zwischen innerörtlichem und regionalem (bzw. überregionalem) Schnellverkehr (ggf. auch zwischen den Verkehrsmitteln des Innerortsverkehrs)
- attraktive Anbindung an die URBANISTEN über schnelle Bahnverkehre oder Radschnellwege
- intelligentes City-Logistikkonzept
- Einbindung in ein intelligentes, effizientes und umweltfreundliches Netz für den Güter- und Warentransport
- klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr einschließlich ausreichender Verfügbarkeit von infrastrukturellen Lade- und Tankmöglichkeiten



Raumtyp 3 **LOKALE ANKER**

Typische Strukturen, Rollen und Aufgaben

- 5.000 – 40.000 Einwohnerinnen und Einwohner
- Grund- und Mittelzentren im ländlichen Raum mit Versorgungsfunktion für das Umland
- häufig Orte mit starker „Halte-Funktion“

Typische Anforderungen an bzw. Eigenschaften von Mobilitätslösungen

ähnlich wie bei den Allroundern:

- attraktive Innerortserschließung im Radverkehr oder mit regelmäßigen Ortsbussen
- flexibler ÖPNV in den Schwachverkehrszeiten
- Einbindung von privaten ehrenamtlichen Fahrtangeboten (Bürgerbus, Ridesharing u.ä.)
- flexible, kommerziell oder privat organisierte Sharing-Angebote (Car-/Bike-/Ridesharing u.ä.)
- Verknüpfungspunkte (Mobilstationen) zwischen innerörtlichem und regionalem Schnellverkehr
- attraktive Anbindung an die ALLROUNDER oder die URBANISTEN über schnellen öffentlichen Verkehr (Bahn, Schnellbus, vertakteter Regionalbus) oder Radschnellwege
- bei größeren LOKALEN ANKERN: intelligente City-Logistikkonzepte

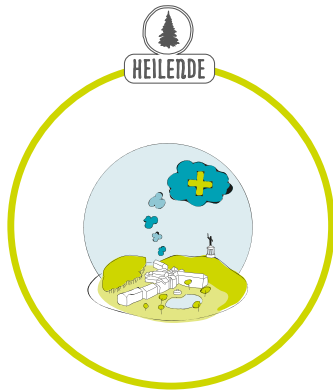
Raumtyp 4 **LOKALE HELDEN**

Typische Strukturen, Rollen und Aufgaben

- bis 5.000 Einwohnerinnen und Einwohner
- kleinteilige dörfliche Struktur und eine starke Verbindung mit der Landschaft
- aktive Dorfgemeinschaft
- räumliches Entfaltungspotenzial für neue Akteure

Typische Anforderungen an bzw. Eigenschaften von Mobilitätslösungen

- möglichst flexible Fahrtmöglichkeiten
- Mix aus verschiedenen Mobilitätsangeboten für die „erste/letzte Meile“ der Flächenerschließung (flexibler ÖPNV, Fahrdienste, Carsharing, Ridepooling)
- Einbindung von privaten ehrenamtlichen Fahrtangeboten (Bürgerbus, Ridesharing u.ä.)
- regelmäßige Anbindung an die LOKALEN ANKER über motorisierte Mobilitätsangebote
- Radwegeverbindungen zwischen den Orten und in die LOKALEN ANKER
- Verknüpfungspunkte (Mobilstationen) zwischen Flächen- und Schnellverkehr (falls vorhanden)
- Logistikkonzepte für den ländlichen Raum (für Produzenten und Bevölkerung als Endkunde)



Raumtyp 5 **HEILENDE**

Typische Strukturen, Rollen und Aufgaben

- Bevölkerungszahl: stark variierend
- gute natürliche Standortbedingungen, profitieren vor allem von den landschaftlichen Qualitäten der Region
- Kur- und Erholungsorte mit großem Fokus auf Gesundheit und Tourismus

Typische Anforderungen an bzw. Eigenschaften von Mobilitätslösungen

- Infrastruktur und Angebote für den Rad- und Fußverkehr im Freizeitverkehr
- flexible Mobilitätslösungen für den Freizeitverkehr (Zeiten, Ziele, Witterung)
- geteilte Verkehrsmittel (Car- und Bikesharing) für den Gelegenheitsverkehr von Gästen und Besuchern
- neue Formen des betrieblichen Mobilitätsmanagements für Beschäftigte
- klimafreundliche, alternative Antriebsformen für den motorisierten Verkehr einschließlich ausreichender Verfügbarkeit von infrastrukturellen Lade- und Tankmöglichkeiten

Raumtyp 6 **WERKBÄNKE**

Typische Strukturen, Rollen und Aufgaben

- Bevölkerungszahl: stark variierend
- Zugpferde der regionalen Wirtschaftskraft
- ausgeprägte Struktur von Gewerbe- und Industriestandorten in unterschiedlicher Größe, Dichte und einem vielfältigen Branchenmix
- gute Anbindung an überregionale Verkehrsnetze

Typische Anforderungen an bzw. Eigenschaften von Mobilitätslösungen

- Sammeln und Verteilen der Berufspendler auf dem Weg zum Arbeitsplatz und zurück
- größere Beförderungskapazitäten für ausgeprägte Nachfragespitzen
- neue Formen des betrieblichen Mobilitätsmanagements
- umweltfreundliche Kundenmobilität
- Einbindung in ein intelligentes, effizientes und umweltfreundliches Netz für den Güter- und Warentransport
- Standort für multimodale Schnittstellen im Güter- und Warentransport

Mobilitätsangebote können sich also je nach Raumtyp unterscheiden. Sie sollten sich in ihrer Ausgestaltung immer auch an den lokalen Bedürfnissen orientieren. So lange sie zueinander passfähig sind und konsequent vernetzt werden, wird das Ziel, die Teilräume in OstWestfalenLippe enger miteinander zu verknüpfen, auch erreicht.

In der nachfolgenden Tabelle findet sich eine Zuordnung, welche der in Kapitel 1 aufgeführten Projektansätze sich für welchen Raumtyp eignen.

Nr.	Projektansatz	Raumtypen	1 URBANISTEN	2 ALLROUNDER	3 LOKALE ANKER	4 LOKALE HELDEN	5 HEILENDE	6 WERKBÄNKE
Handlungsfeld A: Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots								
A-01	Potenzialanalyse regionale S-Bahn		●	●	(●)		(●)	(●)
A-02	Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo (30-Min.-Takt einschl. Infrastrukturausbau)		●	●	●			●
A-03	Ausweitung der Regionalbahnnutzungsmöglichkeiten (Reaktivierung Haltepunkte, Taktverdichtung)				●	(●)		
A-04	Machbarkeit (Teil-) Reaktivierung Almetalbahn		●		●	(●)		
A-05	Schnellbus-Verbindung LK Minden-Lübbecke – SPNV-Strecke OS ↔ HB				●	●		
A-06	Schnellbus-Verbindung (Lemgo –) Blomberg – Höxter – SPNV (PB ↔ H)				●	●		
A-07	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung des Flughafens Paderborn/Lippstadt				●	(●)		
A-08	ÖPNV-Vernetzung der Hochschul- und Klinikstandorte in OstWestfalenLippe		●	●	●		●	
A-09	Zukunftsfähig Pendlerströme steuern (TWE-Streckenreaktivierung)			●	●			●
A-10	Bus neu denken (Aufenthaltsqualität in den Bussen attraktiver machen)		●	●	●	●	●	●
Handlungsfeld B: Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote								
B-01	Future Rail OWL („Zukunfts Bahn OWL“)			●	●	(●)		●
B-02	AutoBahn – Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrop und Rinteln			●	●	(●)		●
B-03	LastMile – Autonome Fahrdienst für die letzte Meile		(●)	●	●	●	●	●
B-04	AUTÖPIA – Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland		(●)	●	●	●	●	●
B-05	Ehrenamtliche Fahrdienste mit temporär ungenutzten Fahrzeugen aus gemeindeübergreifendem Fahrzeugpool				●	●		
B-06	Multifunktional genutzte Fahrzeuge/Dorfautos				●	●		
B-07	Mobilität für den ländlichen Raum (Mobilstationen, E-Carsharing)				●	●		
B-08	Private Mitfahrangebote für Alltagswege				●	●		
B-09	Digitales Dorf – Plattformlösungen zur Sicherung von Daseinsvorsorge und Mobilität				●	●		
B-10	On-Demand-Ridepooling Höxter		●	●	●	(●)	(●)	
B-10	Tariflinien-E-Carsharing (Stadt Borgholzhausen)				●			

Nr.	Projektansatz	Raumtypen	1	2	3	4	5	6
			URBANISTEN	ALLROUNDER	LOKALE ANKER	LOKALE HELDEN	HEILENDE	WERKBÄNKE
Handlungsfeld C: Multimodales Mobilitätssystem								
C-01	Multimodales Verkehrskonzept Lippe (multimodales Mobilitätsangebot in Lippe, Mobilstationen)		●	●	●	●	●	●
C-02	MultimodalMobilHub Lustgarten (Detmold)		●	●				
C-03	UrbanLand neu vernetzt		●	●	●			
C-04	Ostwestfälische Mobilitätsplattform		●	●	●	●	●	●
Handlungsfeld D: Mobilitätskosten (Tarife/Preise)								
D-01	Attraktive Bus & Bahn-Tarife über kommunale Grenzen hinweg		●	●	●	●	●	●
Handlungsfeld E: Stärkung des Radverkehrs								
E-01	Radnetz OWL		●	●	●	●	●	●
E-01.1	Regiopolis Alltagsradwegenetz		●		●			
E-01.2	Radschnellweg OWL 2.0 (Herford – Rheda-Wiedenbrück)		●	●	●			
E-01.3	Veloroute B68 (Bielefeld – Steinhagen – Borgholzhausen)		●		●			
E-01.4	Alltagsradweg Borgholzhausen – Werther – Bielefeld		●		●			
E-01.5	Gutes Radfahren interkommunal (Veloroute Enger – Bielefeld)		●		●			
E-01.6	Veloroute Spenge – Bielefeld		●		●			
E-01.7	Radschnellweg Eggegebirge (Paderborn – Höxter)		●	●	●			
E-01.8	Rödinghausen radelt (Schnellradweg, E-Lastenrad, usw.)				●			
E-01.9	Radschnellweg OWL 2.0 (Herford – Rheda-Wiedenbrück)		●	●	●		●	
E-02	LASTEN aufs RAD (Analyse, konkrete Radverkehrsprojekte)		●	●	●		●	●
E-03	E-Lastenrad-Verleih		●	●	●		●	●
Handlungsfeld F: Mobilitätsverständnis verändern/Mobilitätskompetenz steigern								
F-01	Vernetzung des ÖPNV – Einheitliche Corporate Identity (CI) für öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote in OWL		●	●	●	●	●	●
F-02	Mobilitätsmarketingkampagne OWL		●	●	●	●	●	●
F-03	Mobilitätsmanagement Rödinghausen				●			
F-04	Lastenrad-Initiative (Kampagne, Testfahrten, Abstellanlagen)		●	●	●	●	●	●
F-05	Verzicht auf das (Zweit-)Auto (Studie zu Einflussfaktoren, Kampagne)		●	●	●			
F-06	Initiierung effizienter Mobilitätsangebote				●	●		
F-07	Mitmachkampagnen zur Veränderung des Mobilitätsverhaltens		●	●	●	●	●	●
F-08	Elektromobilität ist kinderleicht!		●	●	●	●	●	●
F-09	Ein Stück OWL (Umnutzung/Umgestaltung von Stellplätzen)		●	●	●			

Nr.	Projektansatz	Raumtypen	Raumtypen					
			1 URBANISTEN	2 ALLROUNDER	3 LOKALE ANKER	4 LOKALE HELDEN	5 HEILENDE	6 WERKBÄNKE
F-10	Aktionen der Mobilitätsbegleitung zur Steigerung der Mobilitätskompetenz		●	●	●	●	●	●
F-10.1	Fahr- und Sicherheitstraining für Pedelec-Nutzer/Pedelec-Schule		●	●	●	●	●	●
F-10.2	Mobilitätspaten für bestimmte Zielgruppen (z. B. Neu- oder Wiedereinsteiger in den ÖPNV)		●	●	●	●	●	●
F-10.3	Radfahrgemeinschaften (zum Erlernen des verkehrssicheren Radfahrens)		●	●	●	●	●	●
F-10.4	Selbsthilfwerkstatt für Fahrrad-/Pedelec-Nutzer		●	●	●	●	●	●
Handlungsfeld G: Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre								
G-01	City-Logistik – smart City Konzept		●	●	(●)		●	
G-02	Mobile Dienstleistungen und Angebote in Kombination mit Elektromobilität: Lokaler Lieferservice + Lebensmitteldepots		●	●	●			
G-03	Mobile Dienstleistungen und Angebote in Kombination mit Elektromobilität: KEP-Dienstleister-unabhängige City-Hubs		●	●	●			
G-04	Elektromobiles Handwerk		●	●	●	●	●	●
G-05	RegioPort Minden und weitere Häfen als innovative Güterverkehrsschnittstellen			●	●	(●)		●
Handlungsfeld H: Betriebliches Mobilitätsmanagement								
H-01	Der Arbeitsweg zahlt sich aus (Anreiz- bzw. Belohnungssystem)		●	●	(●)	(●)	●	●
H-02	Innovatives Jobticket		●	●	(●)	(●)	●	●
H-03	Mittelständisches Unternehmen oder größeren Gewerbestandort für ein BMM-Konzept gewinnen		●	●			●	●
H-04	Mobilität und Gewerbegebiet (Organisation der Mobilität, Schnittstelle innere/äußere Erschließung)		●	●	●	●		●
H-05	Konzept und Kampagne für klimafreundliche Kundenmobilität		●	●	●	●	●	●
H-06	Bestehende Ansätze/Umsetzungen für kommunales Flottenmanagement einbinden		●	●	●	●	●	●
H-07	Kampagne zur Bekanntmachung des EU-Labels „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“		●	●	●	●	●	●
Handlungsfeld I: Alternative Antriebe								
I-01	Modellregion Postfossile Mobilität Ostwestfalen-Lippe - Technologieplattform für postfossile Mobilität		●	●	(●)	(●)	●	(●)
I-02	Ausbau der H2-Tankinfrastruktur in OWL		●	●	(●)	(●)	●	(●)
I-03	Schnellladen und POI-Laden in OWL		●	●	(●)	(●)	●	(●)
I-04	Kooperation und Austausch der ÖPNV-Unternehmen in OWL bei der Planung, Einrichtung und Erprobung von Elektrobussen im Regelbetrieb und der notwendigen Ladeinfrastruktur		●	●	●	●		
I-05	Elektrotaxis in OWL (einschl. induktives Laden)		●	●	●	●		
I-06	Nutzung von E-Mobilen bei Behörden/Hochschulen (dienstlich und privat genutzte E-Fahrzeugflotte, Buchungsplattform)		●	●	●	●		

2.2 VERTEILUNG DER VORHANDENEN PROJEKTANSÄTZE AUF DIE TEILRÄUME

Das Raumbild des Navigationssystems beschreibt vier Teilräume in OstWestfalenLippe, die sich aufgrund ihrer internen funktionalen und verkehrlichen Verflechtungen und den räumlichen Entwicklungstendenzen von den anderen Teilräumen abgrenzen:

- Urbanität und Dichte finden sich in der Region entlang der Autobahn A2 und der Hauptbahnstrecke (Hannover – Dortmund – Köln). Die dicht besiedelten Städte entlang dieser Entwicklungsachse bilden eine „PERLENKETTE“.
- Die Städte und Gemeinden des Teilraums „PARTNER AUF AUGENHÖHE“ prägen ein ländliches Umfeld, gleichzeitig grenzen sie unmittelbar an die „Perlenkette“ an. Untereinander verbindet sie eine ähnliche Struktur und vergleichbare Aufgaben. Dadurch ergibt sich ein hohes Potenzial für kooperative Lösungen miteinander (z. B. bei der Mobilitätsvernetzung).
- Typisch für den Teilraum „URBANER MAGNET“ sind größere Städte bzw. Oberzentren, die in einer engen Wechselbeziehung zu den umliegenden, ländlich geprägten Kommunen stehen.
- Die ländlich geprägten Gebiete in OstWestfalenLippe, die sich in weiten Teilen Höxters, Minden-Lübbeckes und dem nordöstlichen Lippe befinden, sind im Teilraum „LAND VORAN“ zusammengefasst

Ziel der Mobilitätsstrategie ist es, die Teilräume über durchgängig verknüpfte Mobilitätsangebote enger miteinander zu vernetzen. Hierzu ist es wichtig, dass alle Teilräume in angemessener Form mit passenden Projektansätzen im Aktionsfeld DIE NEUE MOBILITÄT vertreten sind. 30 der mehr als 70 in der Mobilitätsstrategie berücksichtigten Projektansätze (vgl. Kapitel 1) lassen sich konkret einem Ort, einem Korridor oder einem Gebiet zuordnen. Bei den übrigen wurde entweder kein Ort genannt oder sie beziehen sich auf ganz OstWestfalenLippe und damit auf alle Teilräume. In Abbildung 1 ist ersichtlich, dass sich Projektansätze, die sich konkret verorten lassen, überwiegend in den Teilräumen „Perlenkette“ und „Partner auf Augenhöhe“ konzentrieren.

In den Teilräumen „Land voran“ und „Urbaner Magnet“ gab es bis Juni 2019 hingegen nur wenige Projektansätze, die im Rahmen der REGIONALE 2022 angemeldet wurden. In diesen Teilräumen bestehen also besondere Herausforderungen, wenn es darum geht, vorhandene Projektideen voranzutreiben und zu konkretisieren oder neue zu entwickeln. Projektansätze in diesen Teilräumen, die nicht im Rahmen der REGIONALE entwickelt wurden, aber „gute Lösungen“ im Sinne der Mobilitätsstrategie darstellen, können jedoch als „assoziierte Projekte“ aufgenommen werden.

In der am 13.05.2019 in Bielefeld durchgeführten „Mobilitätswerkstatt“ wurde u. a. diskutiert, welche Gründe ursächlich für diese „Lücken“ sein könnten. Dabei wurde deutlich, dass es in den aufgezeigten Gebieten durchaus Initiativen und Projekte zur Verbesserung der Mobilität gibt. Diese sind jedoch (bislang) nicht als REGIONALE-Projekt angemeldet, so z. B. das Projekt „LandEi mobil“, das u. a. multifunktional genutzte „Dorfautos“ einführen will. Vermutet wurde auch, dass die REGIONALE 2022 gerade in den ländlichen Räumen von OstWestfalenLippe noch zu wenig bekannt ist oder dass sich die Gebiete im Randbereich von OstWestfalenLippe von der REGIONALE nicht genügend angesprochen fühlen. Vor Ort fehlt es dann an Multiplikatoren, die die Idee der REGIONALE vermitteln und dafür werben Projekte einzubringen. Zudem gibt es in kleinen Gemeindeverwaltungen im ländlichen Raum oftmals keine Personalressourcen für die Projektinitiierung und -betreuung.

Verortung von Projektansätzen im OWL-Gebiet



Abbildung 1 Räumliche Verortung von Projektansätzen (Stand 06/2019) in OstWestfalenLippe

Quelle: eigene Darstellung, Kartengrundlage: Teutoburger Wald Tourismus

3



Anhang: Projektsteckbriefe als Praxisbeispiele



PRAXISBEISPIEL 1

ÖPNV-MODELL ALTMARKKREIS SALZWEDEL

Verortung

Ort / Region	Altmarkkreis Salzwedel
Fläche	2.293 km²
Einwohner	rd. 84.000
Raumtyp	Lokaler Anker, Lokale Helden

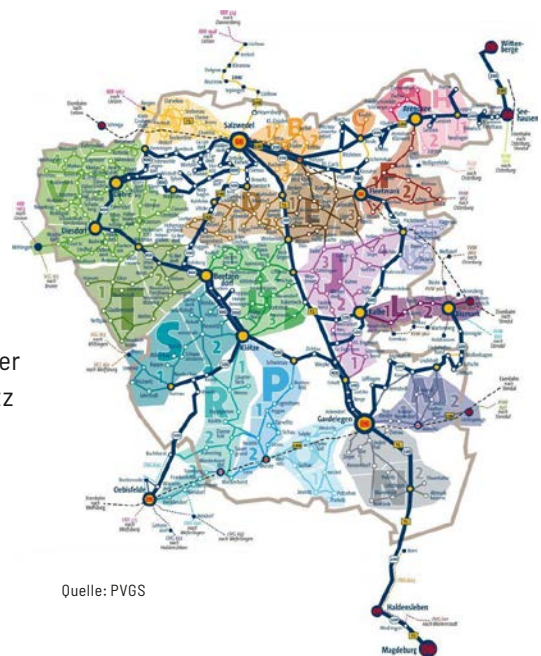


Beschreibung

Der Altmarkkreis Salzwedel verband bei der Neuordnung des Busliniennetzes mit der Einführung von Angebotsebenen und flächendeckendem Rufbus Einsatz:

- 1 Netz vertakteter Hauptlinien
- 2 Nebenlinien zur Schülerbeförderung im konventionellen Linienverkehr und mit bedarfsorientiertem Fahrplan
- 3 Nebenlinien außerhalb der Schulverkehrszeit im flächendeckender Rufbusverkehr (Gebiete A bis X) als Zubringer zum Hauptliniennetz
- 4 City-Linien in Gardelegen und Salzwedel im Rufbusverkehr
- 5 Fahrtenangebot an allen Wochentagen im Zeitraum 5 – 22 Uhr, meist im 2-Stunden-Takt

Die vier Angebotsebenen sind konsequent miteinander verknüpft.



Quelle: PVGS

Zielgruppe

- Einwohner, Gäste und Besucher des Altmarkkreises Salzwedel

Akteure

- Verkehrsunternehmen PVGS (→ Betreiber)
- Altmarkkreis Salzwedel (→ Finanzierung)

Erfolgsfaktoren

- Kombination der Betriebsformen und differenzierte Fahrzeugflotte ermöglichen bedarfsgerechten Fahrzeugeinsatz
- zusätzliche Fahrgäste durch Vernetzung und Vermarktung des ÖPNV mit touristischen Zielen im Altmarkkreis und die Kooperation mit der Touristinformation Salzwedel

Zukunftsorientierung

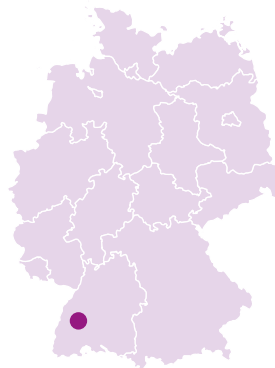
- Anpassung des ÖPNV Angebots an den demografischen Wandel (kleinere Fahrzeuge, flexible Fahrtrouten)
- Gewinnung neuer Fahrgäste durch Ausrichtung auf neue Zielgruppen (Touristen)

PRAXISBEISPIEL 2

PROJEKT „SPURWECHSEL“

Verortung

Ort / Region	Deißlingen, Dauchingen, Niederschach
Fläche	75 km²
Einwohner	rd. 15.700
Raumtyp	Lokaler Anker, Lokale Helden



Beschreibung

Im Projekt „Spurwechsel“ stellen die drei Gemeinden Deißlingen, Niederschach, Dauchingen in Baden-Württemberg je ein Gemeinschaftsauto bereit. Die multifunktional genutzten E-Fahrzeuge können zu günstigen Konditionen gemietet (Carsharing) oder über einen mit dem Fahrzeugen durchgeführten, ehrenamtlichen Fahrdienst in Anspruch genommen werden. Zusätzlich verstärken sie die gemeindeeigenen Fuhrparke.

Der kostenfreie, ehrenamtliche Fahrdienst wird Mo – Fr im Zeitraum 8 – 16 Uhr angeboten und ist auf ein Gebiet mit einem Radius von max. 15 km begrenzt. Fahrtwünsche müssen 2 Tage im Voraus angemeldet werden. Betreiber des Carsharings und des Fahrdienstes sind die Gemeinden. Die Fahrzeuge wurden über ein Förderprogramm des Landes Baden-Württemberg finanziert.

Zielgruppe

- Einwohner in den drei Gemeinden mit
- Fahrdienst mit Fokus auf mobilitätseingeschränkten Personen

Akteure

- Gemeinden
- ehrenamtliche Fahrer
- Land Baden Württemberg
(→ Fahrzeugförderung)

Erfolgsfaktoren

- günstige Beschaffungskosten (geringer Eigenanteil)
- geringe Betriebskosten aufgrund von wartungsarmen E-Fahrzeugen
- kostenloser Fahrdienst dank ehrenamtlichem Fahrpersonal

Zukunftsorientierung

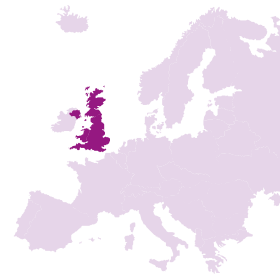
- multifunktionales Betriebskonzept mit effizienter Nutzung der Ressource „Fahrzeug“
- Förderung von selbstorganisierter Mobilität

PRAXISBEISPIEL 3

CO-WHEELS CAR CLUB

Verortung

Ort / Region	Großbritannien
Fläche	-
Einwohner	-
Raumtyp	Urbanisten, Allrounder, Lokale Anker, Lokale Helden



Beschreibung

Co-wheels Car Club ist ein 2008 gegründetes Social Enterprise und in einer Community Interest Company (CIC) organisiert (vergleichbar mit GmbH). Mit mehr als 60 Standorten ist es das flächenmäßig größte Carsharing Unternehmen in Großbritannien und bezüglich Flottengröße und Mitgliederzahlen der drittgrößte Carsharing Anbieter in Großbritannien mit vielen Elektro- und Hybridfahrzeugen und einem E-Bikesharing Co-wheels betreibt Fuhrparkflotten für Behörden, Verwaltungen und öffentliche Einrichtungen, wie z. B. den Nationalen Gesundheitsdienst (Pflegedienstleister). Außerhalb der Nutzungszeiten durch die gewerblichen Kunden stehen die Fahrzeuge deren Mitarbeitern und der Öffentlichkeit für die private Nutzung zur Verfügung. Das wirtschaftliche „Standbein“ Flottenmanagement erlauben es Co-wheels, Carsharing auch in Mittel und Kleinstädten anzubieten, die für klassischen kommerziell agierende Carsharing-Unternehmen in der Regel kein Geschäftsfeld sind. Zusätzlich arbeitet Co-wheels mit Franchise-Modellen. Die erwirtschafteten Erträge werden in Ausbau und Verbesserung des Angebots reinvestiert.

Zielgruppe

- Behörden, Verwaltungen und öffentliche Einrichtungen als gewerbliche Carsharing-Nutzer
- Mitarbeiter und Privatpersonen als private Carsharing-Nutzer

Akteure

- Gewerbebetreibende, die das Co-wheels-Geschäftsmodell übernehmen
- Behörden, Verwaltungen und öffentliche Einrichtungen als Kunden, die bereit sind, ihr Flottenmanagement an einen externen Betreiber abzugeben

Erfolgsfaktoren

- Bereitschaft der öffentlichen Hand, als Partner in das Geschäftsmodell einzusteigen und damit (privates) Carsharing zu fördern
- Coaching-Programme, Investitionskredite und attraktive Förderkonditionen (als Non-Profit-Organisation)

Zukunftsorientierung

- Verbreitung von Car- und Bikesharing in Gebieten, die nicht zum Geschäftsfeld von klassischen, gewinnorientierten Sharing-Anbietern zählen

PRAXISBEISPIEL 3

AMRANGER AUTOGEMEINSCHAFT

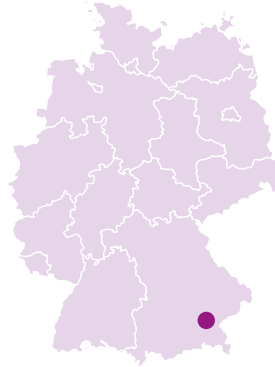
Verortung

Ort / Region **Amrang/Oberbayern**

Fläche **40 km²**

Einwohner **ca. 3.600**

Raumtyp **Lokaler Held**



Beschreibung

Mit ihrem privat-genossenschaftlich organisierten Carsharing-Angebot bietet die Ameranger Autogemeinschaft (AmAG) eine Mobilitätsalternative zum Busangebot, zum Zweit- bzw. Drittwagen oder zu unflexiblen Fahrgemeinschaften. Die sechs Gründungsmitglieder des Vereins haben hierfür einen Pkw beschafft, der allen Vereinsmitgliedern ohne Nutzungseinschränkungen zur Verfügung steht. Fahrzeugreservierung und -buchung durch die Nutzer sind über das Internet möglich. Für alle Nutzer besteht über die Vereinsmitgliedschaft eine kollektive Vollkasko-Versicherung.

Den zentral gelegenen, gut erreichbaren Fahrzeugstellplatz stellt die Gemeinde dem Verein kostenfrei zur Verfügung.

Die Finanzierung erfolgt über die Mitgliedsbeiträge der Vereinsmitglieder und Nutzungsentgelte der Fahrzeugnutzer. Kosten für Sprit, Autowäsche legen die Nutzer aus und erhalten anschließend eine Rückerstattung durch den Verein.

Zielgruppe

- Privatpersonen bzw. Haushalte, die mobil sein wollen ohne einen eigenen Zweit- oder Drittwagen zu besitzen

Akteure

- engagierte Privatpersonen
- Kommunen → ideelle und praktische Unterstützung der Idee

Erfolgsfaktoren

- Gewerbebetreibende
- Kommunen
- Privatpersonen

Zukunftsorientierung

- Gewerbebetreibende
- Kommunen
- Privatpersonen

PRAXISBEISPIEL 5

TESTBETRIEB AUTONOMER KLEINBUS BAD BIRNBACH

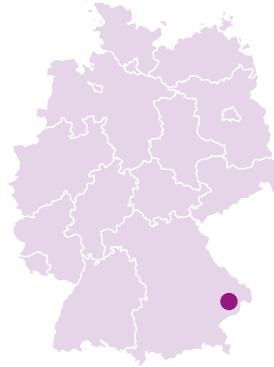
Verortung

Ort / Region **Bad Birnbach / Niederbayern**

Fläche **69 km²**

Einwohner **5.743**

Raumtyp **Lokaler Anker, Lokale Helden,
Heilende**



Beschreibung

Im öffentlichen Testbetrieb liegt ein elektrischer und automatisierter Kleinbus (EZ10 des Start-Ups EasyMile) die 660 m lange Strecke zwischen Bahnhof, Innenstadt und Therme in Bad Birnbach zurück. Das Fahrzeug hat 6 Steh- und 6 Sitzplätze und wird von einem Fahrtbegleiter an Bord beaufsichtigt. Bei einer maximalen Geschwindigkeit von ca. 15 km/h wird die Strecke in 8 Minuten zurückgelegt.

Eine ausfahrbare Rampe macht das Fahrzeug barrierefrei zugänglich. Es verkehrt im regulären Linienverkehr in einem 30-Minuten-Takt.

Ziel des Projekts ist es, Erfahrungen im Betrieb autonomer Kleinbusse zu sammeln, die Technik zu verbessern sowie die Akzeptanz bei den Kunden zu testen.

Zielgruppe

- Einwohner und Kurgäste in Bad Birnbach

Akteure

- Federführung: DB Marke ioki
- Betreiber: Regionalbus Ostbayern GmbH
- Landkreis Rottal-Inn
- Stadt Bad Birnbach

Erfolgsfaktoren

- hohe Akzeptanz durch stetigen Austausch der lokalen Akteure und eine intensive Presse- und Medienarbeit

Zukunftsorientierung

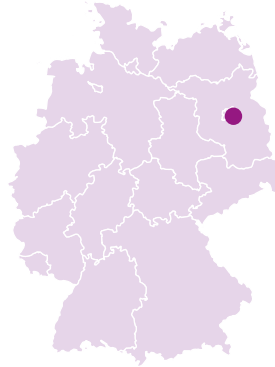
- Automatisierung des Verkehrs
- Umweltfreundlichkeit durch E-Betrieb

PRAXISBEISPIEL 6

PILOTPROJEKT „KOMODO“

Verortung

Ort / Region	Berlin, Prenzlauer Berg
Fläche (5 km Radius):	ca. 78.500 km²
Einwohner (5 km Radius):	ca. 800.000
Raumtyp	Urbanisten



Beschreibung

KoMoDo steht für „Kooperative Nutzung von Mikro-Depots durch die Kurier-, Express-, Paket-Branche für den nachhaltigen Einsatz von Lastenrädern in Berlin“ und ist ein Pilotprojekt zur gemeinschaftliche Nutzung von Mikro-Depots auf einem zentrale gelegenen Umschlagplatz eines unabhängigen Betreibers. An dem Pilotprojekt beteiligen sich 5 führende, in Deutschland tätige Paketdienstleister. Die Zustellung der Sendungen um Endkunden erfolgt klimaneutral mit unternehmenseigenen Lastenrädern. Das Zustellgebiet ist auf einem Luftlinienradius von 5 km begrenzt.

Laufzeit des Pilotprojekts: 06/2018 bis 05/2019.

Zielgruppe

- KEP-Dienstleister: DHL, DPD, GLS, Hermes, UPS

Akteure

- Projektsteuerung: LNC GmbH
- Betreiber: BEHALA
- DHL, DPD, GLS, Hermes, UPS
- Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Erfolgsfaktoren

- anbieterneutral
- hohe Einwohnerdichte → viele Paketkunden im 5-km-Zustellgebiet
- Einbindung der Branchenverbände als assoziierte Partner

Zukunftsorientierung

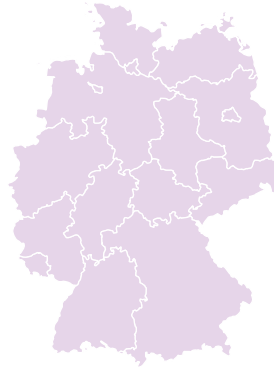
- Verbesserung von Erreichbarkeiten, Effizienz und Umweltfreundlichkeit im Güterverkehr

PRAXISBEISPIEL 7

MITMACH-AKTIONEN ZUR VERÄNDERUNG DES MOBILITÄTSVERHALTENS

Verortung

Ort / Region	-
Fläche	-
Einwohner	-
Raumtyp	Urbanisten, Allrounder, Lokale Anker, Lokale Helden



Erlebnistag E-Mobilität

- Aktionstag zum Thema „Elektroantrieb und regenerative Energien“
- Informieren und Ausprobieren – Anbieter von E-Mobilität stellen die Technologie und ihre Produkte vor:
 - E-Bus, E-Bikes, E-Roller, E-Scooter und E-Autos zum Ausprobieren und Probefahren (z. B. Pedelec-Schule)
 - Infos zu Reichweiten, Lademöglichkeiten und Kosten
- Kooperationspartner: Fahrradhändler, Autohäuser, Carsharing-Anbieter, Energieversorger, ...

„Auto“-Fasten

- freiwilliger, temporärer Verzicht auf's Autofahren
- Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß)
- Kooperationspartner: Verkehrsunternehmen/-verbände mit ÖPNV-Schnupperaktionen, Fahrradverleiher und Carsharing-Anbieter mit Sonderkonditionen
- Unterstützer der Aktion durch die Kirchen, den ADFC und den NABU

Schaufensterwettbewerb

- Schaufenster von teilnehmenden Einzelhändler werden zu einer kunstvoll gestalteten Ausstellungsfläche im Zeichen des Rads.
- Begleitend zur Aktion werden in einer öffentlichen Abstimmung (z. B. Online-Voting) die schönsten Schaufenster gewählt.
- Die ersten drei Plätze erhalten jeweils einen Geld- oder Sachpreis.

Aktion „Zu Fuß zur Schule“

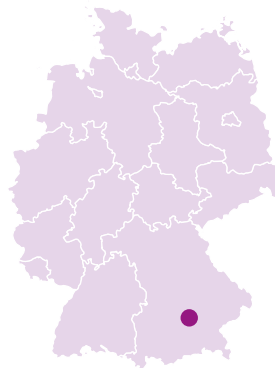
- Grundschulkindern können zeigen, wieviel Spaß es macht, sich ohne „Elterntaxi“ zu bewegen und zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Roller in die Schule zu kommen.
- Eltern, Lehrerinnen und Lehrer sollten ebenfalls mitmachen.
- Eine Verknüpfung mit Aktionenideen (z. B. Kreativ den Schulweg entdecken) und/oder mit Gewinnaktionen ist möglich.
- Unterstützer der Aktion durch den VC und das Deutsche Kinderhilfswerk

PRAXISBEISPIEL 8

RATHGEBER GMBH & CO. KG

Verortung

Ort / Region	München-Oberhaching
Fläche	-
Mitarbeiter im Unternehmen	290
Raumtyp	Urbanisten



Beschreibung

Die Firmengruppe Rathgeber GmbH, ein Unternehmen in der Druckbranche, hat im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ein Paket aus verschiedenen Maßnahmen und Angeboten umgesetzt, um die Mitarbeiter dazu anzuregen, ihr Mobilitätsverhalten sowohl bei privaten als auch dienstlichen Wegen nachhaltig zu verändern.

Das Paket umfasst Informationstafeln zu nachhaltiger Mobilität, eine ökologische Dienstreiseverordnung, die Anschaffung eines E-Fahrzeugs, Fahrgemeinschaften für Dienstfahrten, Fahrradleasing mit Arbeitgeberzuschuss (Jobrad) und Reparaturmöglichkeiten für Fahrräder / Abstellbereich. Darüber hinaus hat das Unternehmen einen Pkw-Stellplatz in der Tiefgarage in einen witterungsgeschützten Fahrradabstellbereich für 15 Fahrräder umgewandelt und stellt den Mitarbeitern Duschen und einen Trockenraum für nasse Kleidung zur Verfügung. Zur kommunikativen Begleitung wurde nach der Umsetzung der Maßnahmen ein Fahrradaktionstag veranstaltet.

Zielgruppe/Nutzer

- Mitarbeiter des Rathgeber GmbH
- Kunden der Firma
(z. B. durch Radabstellmöglichkeiten)

Akteure

- Rathgeber GmbH
- Unternehmensinterne Projektgruppe

Erfolgsfaktoren

- breite Angebotspalette (sowohl private als auch dienstliche Fahrten werden berücksichtigt)
- Beteiligung der Mitarbeiter im Rahmen der Konzeptionierung

Zukunftsorientierung

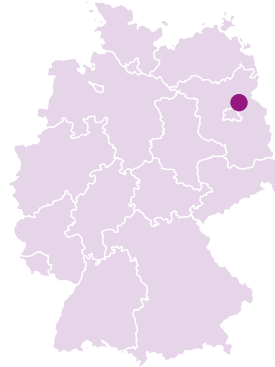
- Vermeidung von PKW-Fahrten
- Treibstoffeinsparung
(lt. Unternehmen 2.500 l/Jahr)
- CO₂-Einsparung
(lt. Unternehmen 7 t/Jahr)
- günstige Rahmenbedingungen für Fahrradmobilität beim Arbeitsweg und bei Dienstfahrten vor Ort

PRAXISBEISPIEL 9

BARSHARE (REGIONALES CARSHARING)

Verortung

Ort / Region	Landkreis Barnim
Fläche	1.480 km²
Einwohner	180.864
Raumtyp	Urbanisten, Allrounder, Lokale Anker, Lokale Helden, Heilende, Werkbänke



Beschreibung

Im Zuge der Null-Emissionen-Strategie des Landkreises Barnim wurde der landkreiseigene Fuhrpark auf Elektromobilität umgestellt. BARshare, initiiert durch die landkreiseigenen Kreiswerke Barnim, übernahm die 5 E-Fahrzeuge des Landkreises und integriert diese in eine Sharing-Flotte.

Der Landkreis bleibt damit Hauptnutzer der Fahrzeuge (50 Std./Wo./Fzg.), die außerhalb der Dienstzeiten ebenfalls von Privatpersonen über eine Handy-App gebucht und genutzt werden können. Aktuell bietet Barshare 17 Renault ZOE Z.E. 40 LIFE, 5 Nissan E-NV 200 EVALIA, 2 E-Lastenräder und 2 Lastenräder zur Nutzung an. Firmen und Vereine sind weitere Hauptnutzer.

Zielgruppe / Nutzer

- Hauptnutzer: Landkreis Barnim, weitere Firmen, Institutionen, Vereine etc.
- Privatpersonen

Akteure

- Betreiber: Kreiswerke Barnim
- Landkreis Barnim
- landkreisansässige Firmen, Institutionen, Vereine

Erfolgsfaktoren

- Landkreis Barnim als Hauptnutzer der 5 Fahrzeuge mit 50 Stunden/Woche/Fahrzeug
- Privatnutzung der Fahrzeuge außerhalb der Dienstzeiten

Zukunftsorientierung

- Verbreitung von Elektromobilität
- E-Fahrzeuge für Dienstfahrten/ -reisen
- mehr E-Ladeinfrastruktur für private E-Fahrzeuge

IMPRESSUM

HERAUSGEBERIN

OstWestfalenLippe GmbH
REGIONALE 2022
Turnerstraße 5-9
33602 Bielefeld

www.urbanland-owl.de

Verantwortlich:
Herbert Weber, Geschäftsführer

VERFASSERINNEN UND VERFASSER

PTV
Transport Consult GmbH
Tautenzienstraße 3
10789 Berlin

PARTNER

EBP Deutschland GmbH
Am Hamburger Bahnhof 4
10557 Berlin

PROJEKTLEITUNG

Astrid Butt

GESTALTUNG

deteringdesign.de

STAND

Oktober 2019



OstWestfalenLippe
Eine Region. Ein Wort.

OstWestfalenLippe GmbH
REGIONALE 2022
Turnerstraße 5-9
33602 Bielefeld

0521 96733-130
urbanland@ostwestfalen-lippe.de

Das vorliegende Arbeitspapier „Der Weg von der Vision zur Wirklichkeit“ ist eine ergänzende Handreichung zur Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe.

www.urbanland-owl.de



Kommunen in OWL

Altenbeken | Augustdorf | Bad Driburg | Bad Lippspringe
Bad Deynhausen | Bad Salzuffeln | Bad Wünnenberg
Bartrup | Beverungen | Bielefeld | Blomberg | Borchel
Borgentreich | Borgholzhausen | Brakel | Bünde | Büren
Delbrück | Detmold | Dörentrup | Enger | Espelkamp
Extertal | Gütersloh | Halle (Westf.) | Harsewinkel | Herford
Herzebrock-Clarholz | Hiddenhausen | Hille | Horn-Bad Meinberg
Hövelhof | Höxter | Hüllhorst | Kalletal | Kirchlengern | Lage
Langenberg | Lemgo | Leopoldshöhe | Lichtenau | Löhne
Lübbecke | Lügde | Marienmünster | Minden | Nieheim
Oerlinghausen | Paderborn | Petershagen | Porta Westfalica
Preußisch Oldendorf | Rahden | Rheda-Wiedenbrück
Rietberg | Rödinghausen | Salzkotten | Schieder-Schwalenberg
Schlangen | Schloß Holte-Stukenbrock | Spenge | Steinhagen
Steinheim | Stewede | Verl | Versmold | Vlotho | Warburg
Werther (Westf.) | Willebadessen

Die REGIONALE 2022 wird
gefördert durch:



Ministerium für Heimat, Kommunales,
Bau und Gleichstellung
des Landes Nordrhein-Westfalen



Die Erstellung der Mobilitätsstrategie
wurde gefördert durch:

Ministerium für Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen

