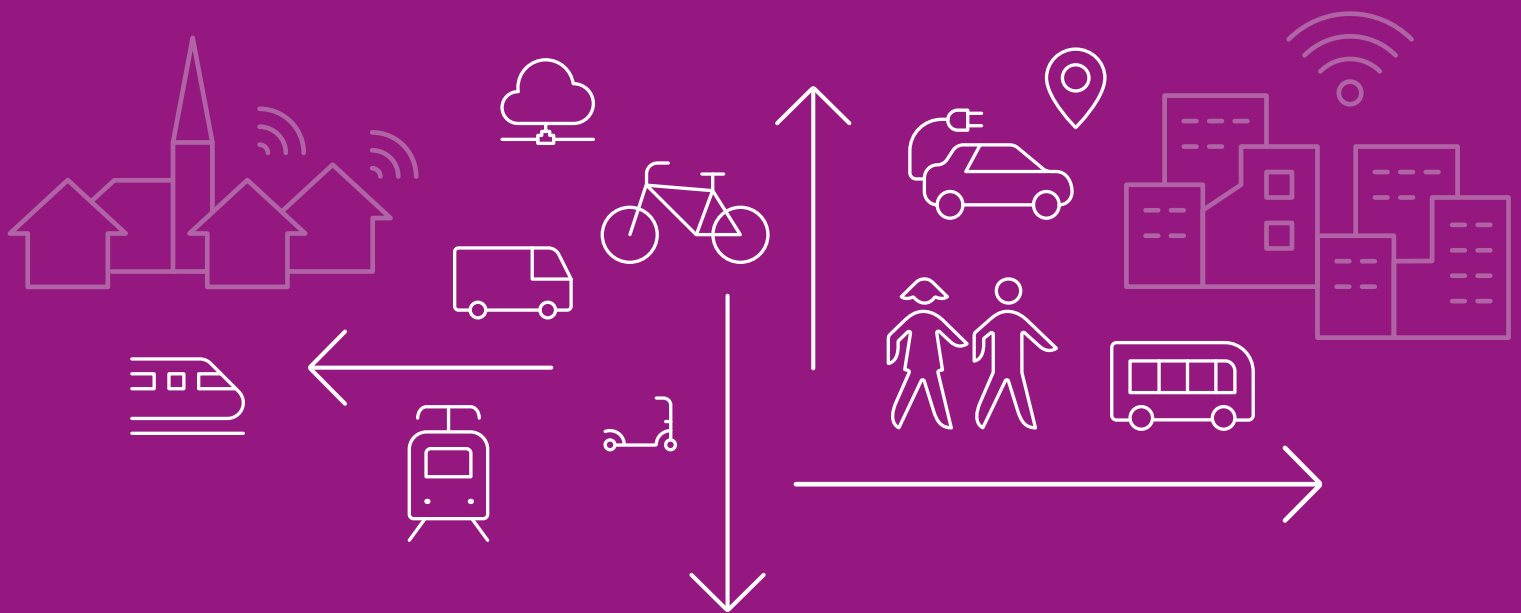


URBANLAND

OstWestfalenLippe

REGIONALE
2022



Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe



INHALT

Zum Geleit	3	
Vorwort	5	
1	Einordnung der Mobilitätsstrategie in die UrbanLand-Idee	6
2	DIE NEUE MOBILITÄT in OstWestfalenLippe – eine Vision	10
3	Mobilitätsrelevante Trends und zukünftige Entwicklungen	12
3.1	Demografietrend	13
3.2	Gesellschaftliche Trends mit Einfluss auf Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl	14
3.3	Digitalisierung im Verkehr – Sharing- und Plattform-Ökonomie	16
3.4	Alternative Antriebsformen	18
4	Mobilität in OstWestfalenLippe heute	20
4.1	Einwohnerverteilung und Auswirkungen auf die Verkehrsnachfrage	21
4.2	Verkehrsverflechtungen der Berufspendler	23
4.3	ÖPNV-Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren und Potenzialausschöpfung im ÖPNV	25
4.4	Vielfältige Mobilitätsangebote	27
5	Handlungsfelder der Mobilitätstrategie	28
6	Der Weg von der Vision zur Wirklichkeit	34
6.1	Innovative Lösungen für DIE NEUE MOBILITÄT	35
6.2	Angemessene Mobilitätslösungen für unterschiedliche Räume	38
6.3	Empfehlungen zum weiteren Vorgehen	42
7	Zusammenfassung und Ausblick	50
Dank	54	
Impressum	55	

Abbildungsverzeichnis

Entwicklung der Altersklassenanteile an der Bevölkerung in OstWestfalenLippe	13
Verteilung der Einwohnerdichten in OstWestfalenLippe, 2017	22
Voraussichtliche Einwohnerentwicklung in OstWestfalenLippe bis 2030	23
Berufspendlerverflechtungen in OstWestfalenLippe, 2018	24
ÖV-Relationen mit Prüfbedarf	25

ZUM GELEIT

Die Mobilität der Menschen verändert sich – sie wird vielfältiger. Mobilitätsangebote der Zukunft werden sich stärker als bisher an den Bedürfnissen der Nutzer orientieren. Den einen Verkehrsträger gibt es nicht mehr. Die Zukunft der Mobilität vernetzt die unterschiedlichen Verkehrsträger auf Straße und Schiene. City-Logistik, Sharing-Angebote und On-Demand-Verkehre nehmen einen immer höheren Stellenwert ein.

Der Nutzer entscheidet selbst, welches für ihn das jeweils beste Angebot ist. Er will eine leistungsstarke Mobilitätskette, die seinen jeweiligen Bedarf schnell, komfortabel und zuverlässig abdeckt. Gerade in Regionen wie Ostwestfalen-Lippe ist es wichtig, Konzepte und Modellprojekte für die Mobilität im ländlichen Raum und in der Stadt-Umland-Beziehung zu entwickeln. Dabei unterstützen wir die Kommunen – nicht nur mit der Förderung von Konzepten für die Vernetzung und Digitalisierung von Mobilität vor Ort, sondern auch ganz praktisch. So wollen wir noch in diesem Jahr eine stärkere Förderung von Schnellbussen in die Wege leiten, die gerade auch für den ländlichen Raum von Bedeutung sind.

Im Rahmen der REGIONALE 2022 hat sich die Region auf den Weg gemacht, die Beziehungen zwischen Stadt und Land mit neuen Impulsen zu stärken. Das Thema „Mobilität“ nimmt dabei eine zentrale Rolle ein. Dafür danke ich herzlich! Über zwei Millionen OWLer, die in 70 Städten und Gemeinden leben, wollen mobil sein. Sie müssen sich – in der Stadt wie auf dem Land – darauf verlassen können, von A nach B zu kommen und das zu bezahlbaren Preisen. Wie dies funktionieren kann, zeigt die vorliegende Mobilitätsstrategie, die das Land NRW gerne gefördert hat. Hier sind wichtige Handlungsfelder dargestellt, die jetzt mit der Umsetzung von Pilotprojekten angegangen werden. Die Bandbreite der Ideen ist dabei umfangreich: Von SPNV-Streckenreaktivierungen über flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote wie On-Demand- oder Sharing-Angebote bis hin zu innovativen Logistik-Konzepten.

Die vergangenen REGIONALEN haben gezeigt: Hier können nachhaltige, richtungsweisende Projekte entstehen mit Signalwirkung auch über die jeweilige Region hinaus. Ich bin zuversichtlich, dass dies ebenso für Ostwestfalen-Lippe gelten wird. Mit dieser Veröffentlichung ist für den Bereich „Mobilität“ jedenfalls eine gute Basis gelegt.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und aufschlussreiche Lektüre.

HENDRIK WÜST

Minister für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

ZUM GELEIT

Als kommunale Zweckverbände sind wir in allererster Linie der Förderung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in unserer Region verpflichtet. Mit dem heutigen Bus- und Bahnangebot decken wir schon jetzt einen elementaren Bereich von Mobilität ab. Die demografische Entwicklung, ein immer stärker werdendes Mobilitätsbedürfnis der Menschen und der Klimaschutz fordern jedoch umfassendere und nachhaltigere Verkehrskonzepte.

Die Zukunft der Mobilität wird durch eine optimierte Vernetzung aller am Markt tätigen Verkehrsanbieter multimodal ausgerichtet sein. Mit Blick auf eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrswende werden die Verkehrssysteme von Bus und Bahn das Rückgrat des zukünftigen Verkehrsangebotes. Wir sehen es als eine unserer zentralen Zukunftsaufgaben an, für durchgehende Mobilitätsketten zu sorgen und dabei die erste und letzte Meile und somit die Haustür-zur-Haustür-Bedienung mit zu übernehmen. Nur so können wir für die Menschen in unserer Region die Voraussetzungen für eine gesellschaftliche Teilhabe im Bereich der Mobilität schaffen.

Als Aufgabenträger für den Öffentlichen Nahverkehr waren wir intensiv in dem Aufstellungsprozess der hier vorgelegten OWL-Mobilitätsstrategie eingebunden. Sie bildet eine wichtige Grundlage für unser zukünftiges Selbstverständnis: die Weiterentwicklung vom kommunalen Bus- und Bahn-Aufgabenträger hin zu einem Mobilitätsverbund. Denn für die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse müssen jeweils passgenaue Fortbewegungsmittel in einem Verbundsystem kombiniert werden. Zubringerverkehre übernehmen die Erschließung der Flächen und werden dabei flexibilisiert. Sharing, Pooling und flexible (zukünftig auch automatisierte) On-Demand-Dienste dürfen im Sinne eines „individuellen ÖPNV“ dabei nicht nur den privaten Anbietern in einigen ertragreichen Teilräumen überlassen werden. Diese, wie auch alle nichtmotorisierten Verkehre, müssen in das gesamte Mobilitätssystem integriert werden. Ein weiterer wichtiger Baustein sind Mobilstationen. Als zentrale Verknüpfungspunkte bündeln sie verschiedene Verkehrsangebote und Serviceleistungen und ermöglichen den raschen Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes. Neben Park & Ride, Carsharing, Leihrad oder E-Ladesäule können sie möglicherweise auch um weitere „mobilitätsferne“ Serviceangebote wie eine Packstation oder Paketbox ergänzt werden.

Durch die Möglichkeiten der Digitalisierung wird Mobilität zu einer Dienstleistung, die die unterschiedlichen Verkehrs- und Fortbewegungsmittel kombiniert. Auch das ist ein Ziel unserer Arbeit: Information, Angebot, Bestellung und Abrechnung sollen zukünftig in einem System erfolgen. Einfach und komfortabel. Die OWL-Mobilitätsstrategie beinhaltet hierzu eine Vielzahl von wegweisenden Projekten und Denkansätzen.

FRANK SCHEFFER
Verbandsvorsteher
VVOWL – Verkehrsverbund
Ostwestfalen-Lippe

DR. ULRICH CONRADI
Verbandsvorsteher
nph – Nahverkehrsverbund
Paderborn / Höxter

VORWORT

Das UrbanLand OstWestfalenLippe ist der Ort, wo die Vision der Balance von Stadt und Land Wirklichkeit werden soll. Die noch stärkere Vernetzung der großen und kleinen Städte und Gemeinden, Unternehmen und Hochschulstandorte sowie der Landschaftsraum als Erholungsressource für die Region sind dabei Schlüsselfaktoren für Zukunftsfähigkeit – durch Kooperation, die Chancen der Digitalisierung und neue Mobilitätsangebote.

Zentral ist die Verbesserung der Erreichbarkeit im umfassenden Sinne mit einem komfortablen und geschlossenen Mobilitätsangebot von Tür zu Tür. In Verbindung mit dem Einsatz neuer Technologien soll es gelingen, die Bedürfnisse der Menschen anzusprechen und gleichzeitig einen signifikanten Beitrag zur Reduzierung von klimaschädlichen Emissionen zu leisten. Für die Mobilitätskette der schnellen Verbindungen und funktionierenden letzten Meile gibt es in den großen Städten und im eher ländlich geprägten Raum unterschiedliche Herausforderungen und Möglichkeiten: Auf dem Land sind flexible, bedarfsorientierte Verkehrsmittel die Zukunft. Dabei werden heute noch visionär erscheinende autonom fahrende Mobile auf Straße und Schiene langfristig eine wichtige Rolle spielen. In den Städten gerät die Vielfalt der Möglichkeiten für Nahmobilität und der Umgang mit den knappen Flächen zunehmend in die Diskussion.

Mit Blick auf ganz OstWestfalenLippe ist aber eines klar: Es geht nur gemeinsam. Die großen Herausforderungen und Chancen der vernetzten Mobilität müssen in gesamtregionaler Kooperation und enger überregionaler Einbindung angegangen werden. Eindrucksvolles Beispiel ist die in Erarbeitung befindliche regionale Informations- und Buchungsplattform: Herausfordernde Ziele sind am Ende eine Applikation und ein Preis von Tür zu Tür über alle Verkehrsmittel hinweg – das bringt die Menschen in Stadt und Land zusammen.

Mit der vorliegenden Mobilitätsstrategie sind Leitlinien des zukünftigen Handelns für OstWestfalenLippe beschrieben worden. Es wird entscheidend darauf ankommen, die Strategie zukunftsorientiert weiterzuentwickeln und gleichzeitig mit umsetzbaren Projekten konkret erlebbar zu machen. Die REGIONALE 2022 ist ein gutes Instrument, um gesamtregional eingebettete Pilotprojekte in die Realisierung zu bringen. Die Mobilitätsstrategie macht im dazugehörigen Arbeitspapier klare Vorschläge zur Priorisierung von Ansätzen. Gleichzeitig ist die REGIONALE eine geeignete Plattform, um die Zusammenarbeit der Projektträger zu unterstützen und diese transdisziplinär zu vernetzen. Mobilität ist ein Querschnittsthema, das in den anderen Aktionsfeldern – beispielsweise bei Wohnprojekten, Entwicklung lebendiger Quartiere, der Gesundheitsversorgung, Stärkung des Mittelstandes und neuen Bildungsangeboten – mitgedacht wird.

Das UrbanLand OstWestfalenLippe soll ein Zukunftsmodell für andere Regionen sein. Für den Verkehr gilt, dass es nie so große Bedarfe, aber auch so hervorragende technologische Chancen für neue Mobilität gab. Wir wollen mit OstWestfalenLippe Vorreiter sein.

HERBERT WEBER
Geschäftsführer der OWL GmbH

ANNETTE NOTHNAGEL
REGIONALE 2022-Managerin, OWL GmbH

1



Einordnung der Mobilitäts- strategie in die UrbanLand-Idee



Das neue UrbanLand OstWestfalenLippe steht für ein neues Modell der Beziehungen zwischen Stadt und Land. Über die REGIONALE 2022 soll das UrbanLand Kontur bekommen. OstWestfalenLippe fokussiert dabei die gemeinsame Zukunftsarbeit im Rahmen der REGIONALE auf vier Aktionsfelder:

DAS NEUE STADT LAND QUARTIER

DER NEUE MITTELSTAND

DIE NEUE MOBILITÄT

DIE NEUEN KOMMUNEN OHNE GRENZEN

Die Aktionsfelder orientieren sich an den spezifischen Gegebenheiten der Region und ihren künftigen Herausforderungen. Als „thematische Leitplanken“ beschreiben sie den Korridor für die Entwicklung von REGIONALE-Projekten.

Dem Aktionsfeld **DIE NEUE MOBILITÄT** kommt eine zentrale Funktion zu, da vielfältige Schnittstellen zu den anderen Aktionsfeldern erkennbar sind:

- Zwischen Regionalentwicklung und Mobilität gibt es zahlreiche Wechselwirkungen. So sind vielfältige und attraktive öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote förderlich für eine Standortentwicklung. Unzureichende oder fehlende Mobilitätsangebote hingegen wirken entwicklungshemmend. Im ungünstigsten Fall befördern sie einseitig die Nutzung des privaten Pkw, was unter verkehrs- und umweltpolitischen Gesichtspunkten unerwünscht ist. Regional- und Standortentwicklung muss daher immer auch mit einem nachhaltigen Mobilitätskonzept verknüpft und synchronisiert werden. Eine wichtige Funktion von öffentlich verfügbaren Mobilitätsangeboten ist es, der Bevölkerung vor allem dort den Zugang zu Angeboten der Daseinsvorsorge sowie zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen zu ermöglichen, wo entsprechende Vor-Ort-Angebote fehlen. Ihre intelligente Vernetzung schafft **durchgehende Mobilitätsketten**,
- ohne auf den Besitz eines eigenen Pkws angewiesen zu sein. Attraktive Mobilitätsangebote fördern zudem neue Partnerschaften zwischen den Städten und dem ländlichen Raum, indem sie der Bevölkerung im ländlichen Raum eine Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse ermöglichen und den „Städtern“ einen schnellen und attraktiven Zugang zu Freizeitzielen und Naherholungsgebieten bieten. Umgekehrt kann die Regionalentwicklung über ein kleinräumig ausgerichtetes Konzept zur Daseinsvorsorge vor Ort (durch stationäre, mobile oder digitale Angebote) dazu beitragen, motorisierten Verkehr und damit Umweltbelastungen zu vermeiden. Es bestehen also enge Anknüpfungspunkte zum Aktionsfeld DAS NEUE STADT LAND QUARTIER. Die Mobilitätsstrategie für OstWestfalenLippe richtet sich also nicht nur an die Verantwortlichen aus dem Bereich Mobilität, sondern auch an **alle kommunalen Akteure in der Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung**.
- Die Wirtschaft ist eine wesentliche Säule der Regionalentwicklung. Die Fachkräftesicherung für die Wirtschaft ist ein zentraler Handlungsansatz im Aktionsfeld DER NEUE MITTELSTAND. Ein wichtiger Beitrag hierbei ist die Sicherstellung der Pendlermobilität und die Erreichbarkeit für die Kunden. Eine gute verkehrliche Anbindung der Unternehmensstandorte, ohne dabei auf den eigenen Pkw angewiesen zu sein, ist daher ein

entscheidender Standortfaktor. Dies gilt vor allem im Hinblick auf die Sicherung des Fachkräftenachwuchses, da gerade Auszubildende unter 18 Jahren häufig noch keinen Pkw-Führerschein haben. Aber auch immer mehr Arbeitnehmer wünschen sich für ihren Arbeitsweg ein gutes öffentliches Verkehrsangebot oder möchten das Fahrrad nutzen. Umgekehrt können neue Beschäftigungsmodelle auf der Basis digitaler Lösungen zu flexibleren Arbeitsbedingungen führen und den Anteil an Heimarbeitsplätzen steigern, was wiederum ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung ist.

- Im Fokus des Aktionsfelds DIE NEUEN KOMMUNEN OHNE GRENZEN steht eine Stärkung der interkommunalen Zusammenarbeit. Mobilitätsangebote, die nicht an Verwaltungsgrenzen enden, unterstützen diesen Ansatz, indem sie Kommunen und Teilräume in Ost-WestfalenLippe miteinander vernetzen und damit näher zusammenbringen.

Zu beachten ist, dass die Teilräume in OstWestfalenLippe sehr unterschiedlich geprägt sind und sich auch hinsichtlich des Mobilitätsbedarfs und der vorhandenen Mobilitätsangebote stark unterscheiden. Mobilitätslösungen, die im Rahmen der REGIONALE 2022 initiiert werden, müssen dies berücksichtigen und sind daher **an die jeweilige Situation und den Bedarf** sowie an die **Möglichkeiten und Ressourcen der lokalen Akteure** individuell anzupassen. Gleichzeitig ist sicherzustellen, dass sie sich nahtlos in ein **OWL-weit vernetztes Mobilitätsangebot** integrieren und durchgehende Mobilitätsketten ermöglichen.

Herzstück des Aktionsfelds DIE NEUE MOBILITÄT ist daher die vorliegende **Mobilitätsstrategie für OstWestfalenLippe**. Geleitet von einer Vision, was DIE NEUE MOBILITÄT in OstWestfalenLippe zukünftig bedeutet, führt sie Ziele der Regionalentwicklung, verkehrspolitische Ziele und die im Bottom-Up-Prozess bereits entwickelten Projektansätze in einem abgestimmten Handlungskonzept zusammen.

Dabei leitet sich die Mobilitätsstrategie zunächst aus den drei strategischen Zielen der REGIONALE 2022 ab, die unter dem Leitmotiv „Mut zur Veränderung“ steht:

- **Den Zusammenhalt in der Region stärken.**

Durch DIE NEUE MOBILITÄT soll der Zusammenhalt in der Region insgesamt gestärkt werden. Ungleiche Entwicklungen in der Region sollen aktiv ausgeglichen und die Stadt-Land-Beziehung intensiviert werden. Damit kann OstWestfalenLippe weiter zusammenwachsen.

- **Die Lebensqualität für alle sichern.**

DIE NEUE MOBILITÄT leistet ihren Beitrag zur Sicherung der Lebensqualität für alle Menschen in OstWestfalenLippe. Sie trägt dazu bei, optimale Voraussetzungen und Angebote zu schaffen, damit die Menschen nach ihren individuellen Wünschen leben können. DIE NEUE MOBILITÄT ermöglicht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben.

- **Klugen Köpfen ein Zuhause bieten.**

DIE NEUE MOBILITÄT ist auch ein Instrument, um Fach- und Führungskräfte in der Region zu halten und neue hinzuzugewinnen.

Die Mobilitätsstrategie orientiert sich aber auch an gegenwärtig erkennbaren Gesellschafts- und Mobilitätstrends sowie an zukünftigen Rahmenbedingungen und weist damit weit über die Laufzeit der REGIONALE 2022 hinaus. So ermöglicht sie sehr **umsetzungsorientierte Ansätze**, die sich zeitnah verwirklichen lassen und so den notwendigen Entwicklungsprozess vorantreiben. Gleichzeitig bildet sie einen **zukunfts-offenen Entwicklungsrahmen**, um die Erreichbarkeiten in OstWestfalenLippe langfristig zu verbessern und bezieht dabei alle Teilräume ein. Als regional ausgerichtete Mobilitätsstrategie greift sie sowohl räumlich als auch zeitlich weit hinaus über lokale Mobilitätsstrategien und -konzepte der Kreise und Gemeinden in der Region, ohne diese ersetzen zu wollen. Vielmehr sollten sich regionale und lokale Strategien ergänzen, um ein abgestimmtes Vorgehen beim stärkeren Vernetzen der Teilräume sicherzustellen.

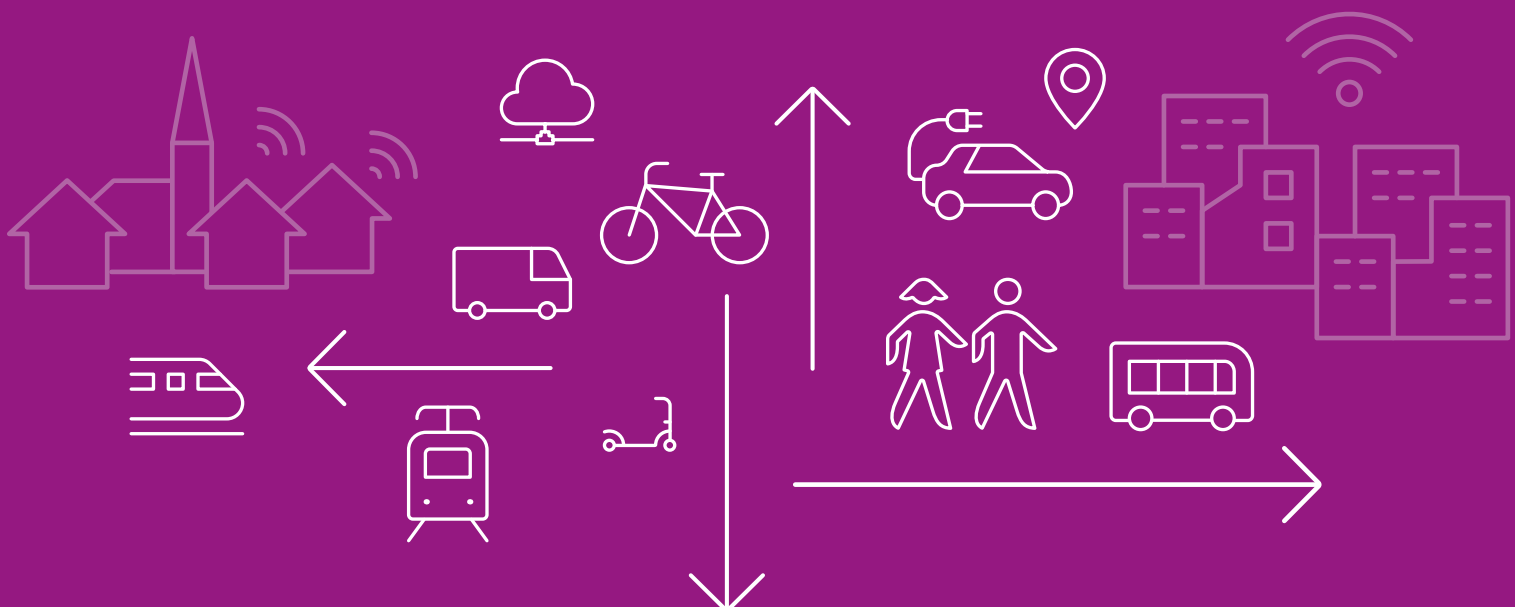
Aber gesellschaftliche, technologische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie übergeordnete Zielsetzungen können sich in Zukunft auch ändern. Die Passfähigkeit der Mobilitätsstrategie zu diesen Entwicklungen ist daher regelmäßig zu überprüfen. Bei Bedarf sind **Anpassungen** vorzunehmen oder **Prioritäten** neu zu setzen.

Letztlich wird die mit dem UrbanLand verknüpfte Vision eines „guten Lebens in OstWestfalenLippe“ jedoch nur dann Realität werden, wenn die Projektansätze, die im gesellschaftlichen Zukunftsprozess der REGIONALE entwickelt werden, auch sukzessiv zur Umsetzung kommen.

Die Mobilitätsstrategie weist daher auch einen ersten Weg für eine sinnvolle zeitliche Umsetzung der Projekte. Notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätsstrategie ist aber auch eine mittel- bis langfristig **ausreichende und gesicherte Finanzierung der Maßnahmen und Projekte** auf allen Ebenen (EU, Bund, Land, Kommunen, Wirtschaft und private Akteure).



Die regional ausgerichtete Mobilitätsstrategie greift sowohl räumlich als auch zeitlich weit hinaus über lokale Mobilitätsstrategien und -konzepte der Kreise und Gemeinden in der Region, ohne diese ersetzen zu wollen.



2



DIE NEUE MOBILITÄT in OstWestfalenLippe – eine Vision



Eine Orientierung bei der Ausgestaltung der Mobilitätsstrategie bietet die Vision, wie Mobilität in OstWestfalenLippe zukünftig funktionieren soll. Anhand von Leitgedanken zeichnet sie ein Bild der NEUEN MOBILITÄT im zukünftigen UrbanLand für den Zeithorizont 2030+.

Alle Menschen in OWL sind unabhängig vom eigenen Pkw mobil und erreichen Großstädte, Mittelzentren und den ländlichen Raum durch ein optimal vernetztes, bedarfsorientiertes und nutzerfreundliches Mobilitätsangebot, das durchgehende Mobilitätsketten ermöglicht. Sie sind sensibilisiert für eine nachhaltige Mobilität und haben ihre Mobilitätsgewohnheiten verändert.

Der Wirtschafts- und Güterverkehr ist effizient und ressourcenschonend organisiert.

Die Verkehrsinfrastruktur wird bedarfsgerecht angepasst oder ergänzt und effizient genutzt. Die Mobilitätsangebote sind aufeinander abgestimmt und optimal miteinander kombinierbar. Die verantwortlichen Akteure für die verschiedenen Verkehrsmittel arbeiten eng zusammen – auch über Grenzen hinweg.

Die Innovationskraft der Region, neue Technologien und die Chancen der Digitalisierung werden genutzt, um vorhandene Mobilitäts- und Logistikangebote zu stärken und neue zu schaffen.

Dabei ist nachhaltige Mobilität für alle bezahlbar, und die Angebote sind für die Anbieter und die öffentliche Hand wirtschaftlich vertretbar.

Damit leistet DIE NEUE MOBILITÄT einen wesentlichen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.

Aus dieser Vision lassen sich Ziele für die zukünftige Gestaltung von Mobilität und Verkehr in OstWestfalenLippe ableiten. Spiegelt man Vision und Ziele am Status quo, werden die Handlungsfelder erkennbar, für die dann geeignete Lösungen zu erarbeiten sind.

3



Mobilitätsrelevante Trends und zukünftige Entwicklungen



Die Möglichkeiten zur Gestaltung von Mobilitätsangeboten und das Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer unterliegen immer auch übergeordneten gesellschaftlichen und technologischen Megatrends. Sie bergen meist Herausforderungen für Bestehendes, bieten aber immer auch Chancen für neue Entwicklungen und bessere Angebote.

3.1 DEMOGRAFIETREND

Die aktuelle Prognose zur Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen¹ beschreibt den Demografietrend in den kreisfreien Städten und Landkreisen für den Zeitraum 2018 bis 2040. Für OstWestfalenLippe kommt die Bevölkerungsvorausberechnung zwar zu dem Ergebnis, dass die Bevölkerungszahl bis 2030 und darüber hinaus weitgehend konstant bleibt bzw. nur leicht sinken wird (bis 2030: -0,8 %, bis 2040: -1,7 %). Allerdings werden sich die Altersgruppen der Prognose nach sehr unterschiedlich entwickeln:

- So ist die Zahl der Kinder, Jugendlichen und jungen Erwachsenen unter 19 Jahren im Zeitraum 2018 bis 2030 mit -1,7 % zunächst nur leicht rückläufig. Bis 2040 beträgt der erwartete Rückgang aber bereits -6,4 %.
- Die erwerbsfähige Bevölkerung im Alter von 19 bis unter 65 Jahren wird bis 2030 um -12,8 % und bis 2040 um -13,8 % sehr deutlich abnehmen.
- Besonders auffällig wird der demografische Wandel bei der Entwicklung der Senioren ab 65 Jahren. Diese Bevölkerungsgruppe nimmt von 2018 bis 2030 um +35,0 % und bis 2040 um +38,2 % zu.
- Der Anteil der Personen unter 19 Jahren an der Bevölkerung bleibt mit 18 bis 19 % im Zeitraum 2018 bis 2030 bzw. 2040 relativ konstant. Demgegenüber nimmt der Anteil der Senioren von 21 % (2018) auf 25 % (2030) bzw. 29 % (2040) zu (vgl. Abbildung 1).
- Innerhalb von OstWestfalenLippe zeigen sich deutliche Unterschiede in der Entwicklung: Während für die Stadt Bielefeld und die Kreise Gütersloh und Paderborn ein Bevölkerungswachstum erwartet wird, ist für den Kreis Herford eine stabile Bevölkerungsentwicklung prognostiziert, für die Kreise Lippe und Minden-Lübbecke, insbesondere jedoch für den Kreis Höxter, ein Bevölkerungsrückgang. Auch der demografische Wandel fällt jeweils unterschiedlich aus mit einem besonders starken Anstieg der älteren Bevölkerung in den Kreisen Paderborn, Gütersloh, Höxter und Minden-Lübbecke, während die Bevölkerung in der Stadt Bielefeld und im Kreis Lippe weniger stark altert.

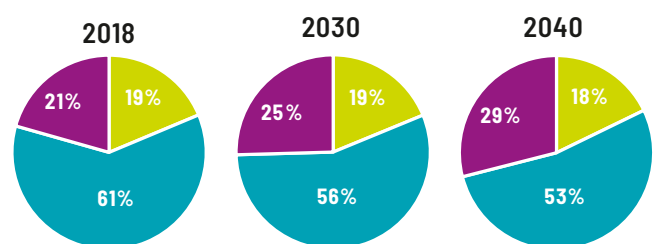


Abbildung 1

Entwicklung der Altersklassenanteile an der Bevölkerung in OstWestfalenLippe

● unter 19 ● 19-65 ● 65 und älter

¹ Information und Technik Nordrhein-Westfalen – Pressestelle (12/2018): Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen von 2018 bis 2040 – Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2018 bis 2040/2060 (Basisvariante)

Diese demografische Entwicklung hat Auswirkungen auf die Mobilitätsbedürfnisse und die Verkehrsnachfrage in OstWestfalenLippe. Die Schülerbeförderung wird wie bereits heute auch in Zukunft eine wesentliche Aufgabe des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sein. Gemessen am Gesamtverkehr wird die Bedeutung von Schulstandorten als Zielpunkte des ÖPNV im Vergleich zu heute jedoch abnehmen. Die Bedeutung der Hochschulstandorte in OstWestfalenLippe wird hingegen steigen.

Der Rückgang der erwerbsfähigen Bevölkerung wird voraussichtlich auch eine Abnahme der erwerbstätigen Bevölkerung zur Folge haben. Damit sinkt das Aufkommen im Berufsverkehr.

Entsprechend ihrem steigenden Anteil an der Bevölkerung nimmt die Bedeutung von Senioren (ab 65 Jahre) und vor allem von Hochbetagten (80 Jahre und älter) als Verkehrsteilnehmer zu. Nahversorgungseinrichtungen,

Ärzte und Gesundheitszentren sowie Freizeiteinrichtungen werden zunehmend wichtiger als Zielpunkte von Mobilitätsangeboten. Der Erledigungs- und Freizeitverkehr wird wichtiger. Viele Senioren haben mit Mobilitätseinschränkungen zu kämpfen, wollen aber dennoch mobil bleiben. Fahrzeuge mit hohem Beförderungskomfort und Assistenzsystemen sowie Mobilitätsdienstleistungen, die altersbedingte körperliche Defizite ausgleichen, gewinnen daher an Bedeutung.

Schlussfolgerung für OstWestfalenLippe

Der demografische Wandel wird sich nicht stoppen oder gar umkehren lassen. Veränderte Anforderungen an die zeitliche Verfügbarkeit, die erreichbaren Ziele und an den Komfort der Fahrzeuge sind zu erwarten. Die Mobilitätsanbieter und ÖPNV-Aufgabenträger in OstWestfalenLippe müssen sich mit ihren Angeboten auf diese Entwicklung vorbereiten.

3.2 GESELLSCHAFTLICHE TRENDS MIT EINFLUSS AUF MOBILITÄTSVERHALTEN UND VERKEHRSMITTELWAHL

Einige gesellschaftliche Trends beeinflussen direkt und über Umwege das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Menschen.² Diese Entwicklungen werden mittel- bis langfristig auch in OstWestfalenLippe spürbar sein:

- Trotz leicht rückläufiger Einwohnerzahlen ist zu erwarten, dass die Zahl der Haushalte in OstWestfalenLippe konstant bleibt oder sogar leicht ansteigt. Hierfür spricht u. a. der generelle Trend zu kleineren Haushalten bzw. Single-Haushalten. Mit der geringeren Haushaltsgröße sinkt zugleich die Wahrscheinlichkeit für einen Pkw im Haushalt, vor allem in den Städten.
- Der auftretende Fachkräftemangel begünstigt für Arbeitnehmer die Wahrscheinlichkeit, in der Nähe ihres Wohnorts auch einen Arbeitsplatz zu finden. Dies gilt vor allem für die erwerbstätige Bevölkerung im ländlichen Raum. Die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort verkürzen sich hierdurch. Verkehrsmittel wie Bahn, Bus und Fahrrad werden damit auch für Berufspendler im ländlichen Raum wieder eine Alternative zum eigenen Pkw. In den größeren Städten hingegen macht sich der Zuwanderungsdruck in einer Verknappung und Verteuerung von Wohnraum bemerkbar. Wer sich die Stadt nicht mehr leisten kann oder will, zieht ins preiswertere Umland. In der Folge steigt das Berufspendleraufkommen im Einzugsbereich der größeren Städte. Hier sind stadt- und umweltverträgliche Lösungen zur Abwicklung des steigenden Verkehrsaufkommens gefragt.
- Bereits seit Langem ist eine Ausdifferenzierung der Gesellschaft mit individuellen Lebensweisen zu beobachten, und zwar nicht nur im städtischen Umfeld. Flexiblere Arbeitszeiten, Heimarbeitsplätze oder auch längere Öffnungszeiten von Läden und Dienstleis-

² Institut für Mobilitätsforschung: DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT - Szenarien für Deutschland in 2035. München, 2015

tungsangeboten begünstigen die Individualisierung. Die frühere Einheitlichkeit im Tagesrhythmus der Bevölkerung geht verloren. Damit wird es aber vor allem im ländlichen Raum mit seinen ohnehin schwachen Verkehrsströmen immer schwieriger, die Mobilitätsnachfrage in räumlich und zeitlich relativ eingeschränkten ÖPNV-Linienverkehren zu bündeln. Hier wird die Bevölkerung ein flexibleres Mobilitätsangebot erwarten, vor allem bei der Feinverteilung in der Fläche.

- Der wachsende Onlinehandel prägt zunehmend das Einkaufsverhalten, auch bei der Nahversorgung mit Lebensmitteln. Lieferdienste des örtlichen Einzelhandels gibt es bislang vor allem in den größeren Städten, aber zunehmend auch im ländlichen Raum. So bieten verschiedene Hofläden in OstWestfalenLippe einen Haustür-Lieferservice für ihre Produkte. Die Supermarktkette REWE bietet in OstWestfalenLippe einen Paketversand an, allerdings nicht für Lebensmittel. Lieferdienste können den Vor-Ort-Einkauf ersetzen. In der Folge nehmen die Personenfahrten im Einkaufsverkehr ab.
- Im Zuge der Diskussionen um den Beitrag des Verkehrs zum Umwelt- und Klimaschutz ist zu erwarten, dass die Mobilitätskosten beim Pkw gegenüber der allgemeinen Preisentwicklung überdurchschnittlich steigen, z. B. durch höhere Kraftstoff- und Fahrzeuganschaffungskosten, Umweltabgaben oder Straßenmaut. Anschaffung und Betrieb eines eigenen Fahrzeugs werden damit teurer, was im Gegenzug die Nutzung des ÖPNV (selbst bei steigenden ÖPNV-Tarifen) oder von Carsharing attraktiver macht. Dies passt zu einem sich abzeichnenden Wertewandel, der sich in der rückläufigen Bedeutung des Autos als gesellschaftliches Statussymbol ausdrückt. So nimmt der Pkw-Besitz bei jüngeren Menschen bzw. in jungen Haushalten seit Jahren ab, was sich u. a. auch mit ökonomischen Gründen erklären lässt. Denn längere Ausbildungszeiten führen dazu, dass vor allem junge Menschen mit höherer Bildung erst relativ spät ins Erwerbsleben eintreten und bis zu diesem Zeitpunkt nur über begrenzte finanzielle Mittel verfügen. Zwar ist die Entwicklung bislang vor allem in größeren Städten zu beobachten. Doch wird der Trend schrittweise auch den ländlichen Raum erreichen und die Akzeptanz für Alternativen zum eigenen Pkw erhöhen. Dabei spielt auch die Mikromobilität eine zunehmende Rolle, d. h. die Überwindung der letzten Meile von beispielsweise der ÖPNV-Haltestelle zum Arbeitsplatz

mit elektrischen Kleinfahrzeugen (Mikromobile) wie Scooter, Segways, Hoverboards, Skateboards o. ä.

- In der aktuellen gesellschaftlichen Bewertung scheint der Besitz von Ressourcen an Bedeutung zu verlieren. In Verbindung mit einem steigenden Umweltbewusstsein und dem Wunsch nach Erlebnis von Gemeinschaft wird im Gegenzug gerade in der jüngeren Generation das Teilen von Ressourcen immer populärer. Das Internet, soziale Netzwerke und mobile Endgeräte erleichtern es dabei den Anbietern und den Nutzerinnen und Nutzern geteilter Ressourcen, miteinander in Kontakt zu treten. Ein wesentliches Geschäftsfeld für das sogenannte „Sharing“ sind Mobilitätsangebote.
- Kontinuierlich durchgeführte Erhebungen zum Verkehrsverhalten zeigen, dass die Bereitschaft, verschiedene Verkehrsmittel für unterschiedliche Wege oder auch im Verlauf eines Weges zu nutzen, seit einigen Jahren zunimmt. Es wird dasjenige Verkehrsmittel gewählt, dessen Systemeigenschaften den Nutzerinnen und Nutzern für ihren Weg am vorteilhaftesten erscheint. Um entsprechende Mobilitätsoptionen zu haben, steigt der Bedarf nach vielfältigen Verkehrsmitteln, deren physischer Verknüpfung und einer besseren organisatorischen und tariflichen Vernetzung.

Schlussfolgerung für OstWestfalenLippe

Die aufgezeigten gesellschaftlichen Trends werden früher oder später auch in OstWestfalenLippe sichtbar werden. Auch wenn der (eigene) Pkw für viele Menschen noch auf lange Zeit das wichtigste Verkehrsmittel bleiben wird, so erwartet die Bevölkerung dennoch vermehrt flexible Mobilitätsalternativen, was im Sinne der sogenannten „Verkehrswende“ auch wünschenswert ist. Trendsetter sind vor allem die größeren Städte. Aber die Mittel- und Kleinstädte und schließlich auch der ländliche Raum werden folgen. Gefragt sind daher intelligente, d. h. flexible, vernetzte und gleichzeitig ressourcensparende Mobilitätslösungen.

3.3 DIGITALISIERUNG IM VERKEHR – SHARING- UND PLATTFORM-ÖKONOMIE

Die zuvor beschriebenen gesellschaftlichen Trends werden von Technologietrends begleitet bzw. von diesen befördert: Der Ausbau der digitalen Infrastruktur (schnelles Internet, Mobilfunkstandard 5G usw.), Initiativen zur allgemeinen Verfügbarkeit verschiedenster Daten (Open Data) sowie die Verbreitung von Smartphones schaffen neue Möglichkeiten, um Informationen, Angebote und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich miteinander zu vernetzen und erleichtern den Verkehrsteilnehmern ein multimodales Mobilitätsverhalten.

Die Bundesregierung hat sich dem Ziel der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilen Deutschlands verpflichtet. Damit soll die Digitalisierung auch im ländlichen Raum gefördert werden, indem u. a. dort Anreize gesetzt werden, wo das im Vergleich zu Städten geringere Marktpotenzial nicht ausreicht, um das wirtschaftliche Interesse von kommerziellen Anbietern zu wecken. Mittel- bis langfristig ist daher zu erwarten, dass in allen Teilräumen von OstWestfalenLippe eine ausreichende digitale Infrastruktur für Mobilitätsangebote und -dienstleistungen zur Verfügung steht.

Die Digitalisierung im ÖPNV von OstWestfalenLippe wird sich bereits in den kommenden Jahren mit neuen Angeboten und Services bemerkbar machen. So hat die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen im Jahr 2016 zusammen mit den Zweckverbänden, Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen im Land die ÖPNV-Digitalisierungsoffensive NRW ins Leben gerufen. Ziel der Offensive ist es, bis zum Jahre 2020 der Bevölkerung eine möglichst unkomplizierte Inter- und Multimodalität zu ermöglichen und die hierfür notwendigen Maßnahmen in die Wege zu leiten bzw. umzusetzen.

Schwerpunkte der Digitalisierungsoffensive sind:

1. Die flächendeckende Schaffung der Voraussetzungen für das elektronische Fahrgeldmanagement. Dies umfasst die Festlegung von NRW-Standards zur Erstellung von Produkt- und Kontrollmodulen, Technologiestandards für den verbundraumübergreifenden Verkauf von Tickets (IPSI) sowie die Beschaffung eines Smartphone-basierten Check-in/Be-out-Systems (CiBo).
2. Die Einführung eines elektronischen Tarifs im ÖPNV. Der Ansatz beinhaltet die Weiterentwicklung des CiBo-Systems mit dem Ziel, hieraus Handlungsempfehlungen für einen optimierten Flächenzonentarif abzuleiten. In diesem Zusammenhang ist geplant, im Nahbereich Bielefeld einen elektronischen Tarif zum Abbau von Tarifhärten im Tarifübergang zu erproben.
3. Die Verbesserung der Auskunftssysteme im ÖPNV. Hierzu zählen u. a. Festlegungen zu einer einheitlichen Datenverwaltung in NRW für die verschiedenen Teilbereiche der Digitalisierung als Basis der Vernetzung sowie einheitlichen Standards für konsistente Fahrplanauskünfte.

Generell verbessern die Digitalisierung bzw. der Ausbau des schnellen Internets die Bedingungen für Heimarbeit und die standortübergreifende Arbeit in Unternehmen. Fahrten zum Arbeitsplatz oder auch Dienstfahrten lassen sich einsparen und Verkehr kann vermieden werden. Darüber hinaus setzen sowohl die beschriebenen gesellschaftlichen Trends als auch die Technologietrends günstige Rahmenbedingungen für innovative Mobilitätsangebote, die die scharfen Grenzen zwischen privatem Individualverkehr (v. a. Fahrrad und Pkw) und öffentlichem (Nah-) Verkehr auflösen:

- Seit einigen Jahren hat sich die sogenannte Sharing-Economy mit unterschiedlichen Geschäftsmodellen für Carsharing (stationsgebunden oder stationsfrei) sowie für Ridesharing und Ridepooling (geteilte Fahrten) am Markt etabliert. Bisläng sehen kommerzielle Anbieter, die ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand auskommen müssen, ihr Geschäftsfeld vor allem in (Groß-) Städten mit ausreichendem Nachfragepotenzial. Hinzu kommen Sharing-Angebote für die Nahmobilität oder Mikromobilität, wie z. B. öffentliche Verleihsysteme für Fahrräder, E-Bikes, E-Roller oder E-Scooter. Doch selbst in kleineren Städten und im ländlichen Raum finden sich mittlerweile kommerzielle Angebote für geteilte Fahrzeuge (z. B. Flinkster Carsharing, private Autogemeinschaften) oder für geteiltes Fahren (z. B. On-Demand-Ridepooling-Service „FreYfahrt“ in Freyung). In Bielefeld plant das Verkehrsunternehmen moBiel beispielsweise die Einrichtung eines Pilotbetriebs für einen On-Demand-Verkehr mit zwei kleinen Shuttlebussen.

- Weitaus häufiger findet man hier jedoch nicht-kommerzielle, ehrenamtlich bzw. privat organisierte Mobilitätsangebote (z. B. Mitfahrvermittlung flinc, Pendlerportale, Bürgerbus-Verkehre). Auch in Ost-WestfalenLippe hat sich in den letzten Jahren eine Reihe unterschiedlicher Geschäftsmodelle für geteilte Verkehrsmittel etabliert (vgl. Kapitel 4). Gegenüber den Schwächen konventioneller Mobilitätsangebote gerade bei der „ersten/letzten Meile“ haben diese Angebote viele Vorteile, vor allem in Neben- und Schwachverkehrszeiten sowie generell im ländlichen Raum, wo Busse nur unregelmäßig oder in großen Zeitabständen fahren und Taxis nicht vorhanden sind oder als zu teuer empfunden werden. Hier können sie eine wichtige Ergänzung zum ÖPNV sein und im Einzelfall sogar unwirtschaftliche ÖPNV-Angebote ersetzen. Bei entsprechender Verknüpfung der Angebote wird das ÖPNV-Kernnetz gestärkt. Gerade im ländlichen Raum setzt man daher bei der Sicherung der Daseinsvorsorge große Hoffnungen in diese Mobilitätsangebote.
- Die zunehmende Verfügbarkeit von innovativen Mobilitätsangeboten und die steigende Bereitschaft zu multimodalem Verkehrsverhalten führen auch zu Forderungen nach einer besseren Vernetzung der Angebote. Daher entstehen auch im ländlichen Raum immer häufiger sogenannte „Mobilstationen“, an denen mehrere Mobilitätsangebote räumlich und organisatorisch verknüpft sind. In Kombination mit einem einfachen, integrierten Preissystem, einheitlichen Bezahlssystemen und vernetzten Informationsangeboten wird das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel erleichtert.
- Die sogenannte Plattform-Ökonomie bietet seit einiger Zeit Mobilitätsplattformen, die über das Internet oder Smartphone-Apps aufgerufen werden können und über die entweder Mitfahrmöglichkeiten vermittelt werden oder die ihren Nutzerinnen und Nutzern individuelle und aktuelle Mobilitätsinformationen übersichtlich bereitstellen. Der Trend geht dabei ganz klar zu verkehrsmittel- und anbieterübergreifenden Plattformlösungen.
- Die größte Veränderung wird in den kommenden Jahren jedoch das automatisierte Fahren bis hin zum Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugflotten³ bringen. Es ist noch nicht absehbar, wie schnell und erfolgreich die Entwicklung sein wird. Experten rechnen aber damit, dass der große Durchbruch von hoch- und

vollautomatisierten Fahrzeugen erst nach 2030 erfolgen wird. Zu groß sind derzeit noch die technischen Probleme, der rechtliche Handlungsbedarf und die Frage der infrastrukturellen Voraussetzungen, um die Kommunikation der Fahrzeuge miteinander und mit ihrer Umgebung zu gewährleisten. Allerdings wird erwartet, dass vollautomatisiert fahrende (Klein-)Busse noch vor vollautomatisiert fahrenden Pkws auf deutschen Straßen unterwegs sein werden, da hier die Anforderungen aufgrund des abgrenzbaren Bedienungsgebiets bzw. einer festgelegten Route einfacher zu lösen sind. Derzeit starten oder laufen verschiedene Pilotvorhaben sowohl in Städten (z. B. Berlin, Hamburg) als auch im ländlichen Raum (z. B. Bad Birnbach, Ostprignitz-Ruppin, Nordfriesland).

Schlussfolgerung für OstWestfalenLippe

Die aufgezeigten Trends der Digitalisierung und der damit verbundenen neuen Geschäftsmodelle sind heute schon in OstWestfalenLippe zu erkennen – zumindest in den größeren Städten. Aber auch die Lösungen für ländliche Räume sind vielfältig, wenn es darum geht, die Teilräume in OstWestfalenLippe besser zu vernetzen. Es werden noch große Anstrengungen erforderlich sein, bis die digitalen Infrastrukturen überall verfügbar und die darauf basierenden Dienstleistungen etabliert sind. Auch die Veränderungen von Mobilitätsgewohnheiten, z. B. bezogen auf die Nutzung von Sharing-Angeboten brauchen Zeit.

Dabei gilt jedoch: Die Chancen, die die Digitalisierung im Verkehr für die Bevölkerung in allen Teilräumen von OstWestfalenLippe bringt, sind groß! Und mittel- bis langfristig entstehen günstige Bedingungen, um die Teilräume in OstWestfalenLippe enger miteinander zu vernetzen.

³ Fahrzeuge der Stufe 4 (Hochautomatisierung) oder 5 (Vollautomatisierung) nach Norm SAE J3016

3.4 ALTERNATIVE ANTRIEBSFORMEN

Mit dem Pariser Abkommen hat die internationale Staatengemeinschaft beschlossen, die Begrenzung der Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad bzw. sogar auf unter 1,5 Grad zu begrenzen. Um dies zu erreichen, sieht das Abkommen vor, dass ab dem Jahr 2050 weltweit Treibhausgasneutralität erreicht werden muss. Der Klimaschutzplan 2050⁴ der deutschen Bundesregierung zeigt auf, wie Deutschland das Pariser Abkommen umsetzen will. Bis 2030 soll eine Treibhausgasreduzierung von mindestens 55 % gegenüber dem Ausstoß von 1990 erreicht werden. Der Verkehrsbereich soll mit 40 bis 42 % gegenüber 1990 zu diesem Klimaziel beitragen. Neben dem Fuß- und Radverkehr und dem straßen- und schienen- gebundenen ÖPNV sowie der Digitalisierung sollen auch alternative Antriebe eine wichtige Rolle spielen, um die Ziele zu erreichen. Das Langfristziel der Bundesregierung ist es, bis zum Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu werden, d. h. sektorübergreifend ist eine Treibhausgasreduzierung von 95 % gegenüber 1990 zu erreichen. Wegen der nicht vermeidbaren THG-Emissionen in den anderen Sektoren bedeutet das wiederum, dass der Verkehrssektor seine Treibhausgasemissionen um rund 98 % senken muss. Der Verkehr im Jahr 2050 muss also nahezu treibhausgasneutral sein.⁵

Um diese Ziele zu erreichen hat die Bundesregierung eine Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie (MKS)⁶ erarbeitet. Auf ihr beruht die aktuelle Förderung alternativer Antriebe wie Elektromobilität und Wasserstoff sowie die Entwicklung von synthetischen klimafreundlichen Kraftstoffen nach dem Power-to-Fuel bzw. Power-to-Gas Prinzip.

- Die Technologien der Elektromobilität fördert die Bundesregierung mit Forschung, Konzepten, dem Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur und mit dem Umweltbonus für den Kauf von Elektrofahrzeugen. Zudem fördert das Land NRW Privatpersonen, Unternehmen, Kommunen und kommunale Betriebe bei der Inanspruchnahme von Umsetzungsberatungen und -konzepten für Elektromobilität sowie bei der Investition von öffentlich zugänglicher und nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur, von E-Lastenrädern, von Elektrofahrzeugen und von Brennstoffzellenfahrzeugen.⁷ Schon jetzt zeigt sich, dass der Bestand an E-Fahrzeugen in Deutschland stetig zunimmt.

Im Laufe des Jahres 2018 stieg die Zahl der zugelassenen batterieelektrischen Fahrzeuge und der Plugin-Hybrid-elektrischen Fahrzeuge um mehr als 50 % an. Am 1. Januar 2019 waren bereits ca. 150.000 Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen. Es ist zu erwarten, dass es bis zum Jahr 2024/2025 rund eine Million Elektrofahrzeuge sind. Die Automobilhersteller haben für die Jahre 2020 – 2021 eine Reihe von neuen batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen in diversen Volumenklassen und mit Reichweiten von um die 400 km angekündigt, so dass man ab diesem Zeitpunkt davon ausgehen kann, dass die Pkw-bezogene Elektromobilität massenmarktauglich sein wird. In OstWestfalenLippe lag der Anteil reiner Elektrofahrzeuge am Pkw-Bestand zum 1. Januar 2018 mit 0,12 % und der Anteil von Plugin-Hybridfahrzeugen mit 0,07 % allerdings noch auf sehr niedrigem Niveau.⁸ Aller Voraussicht nach wird sich die Umstellung der Fahrzeugflotten auf Elektro-Antrieb in den kommenden Jahren beschleunigen. Auch ist davon auszugehen, dass neben Pkws und Bussen auch Nutzfahrzeuge und motorisierte Zweiräder zunehmend elektrifiziert und massentauglich werden.

- Im April hat das Europäische Parlament die Clean Vehicles Directive verabschiedet. Sie enthält verbindliche Quoten für die Beschaffung von emissionsarmen bzw. emissionsfreien Fahrzeugflotten der öffentlichen Hand (u. a. Busse, Dienstwagen und Nutzfahrzeuge) in zwei Schritten bis 2025 und bis 2030. Europaweit werden die nationalen Ziele für die Vergabe öffentlicher Aufträge für emissionsfreie und emissionsarme Busse im Jahr 2025 zwischen 24 und 45 % liegen. Bis 2030 steigt diese Quote dann auf 33 bis 66 % an. In OstWestfalenLippe hat das Paderborner Stadtverkehrsunternehmen PaderSpringer im Rahmen eines Testbetrieb einen Gelenkbus mit einem kombinierten System zur Minderung der Stickoxyd- und Partikelemissionen nachgerüstet. Die Schadstoffemissionen könnten dabei unter Stadtverkehrsbedingungen um 98 % reduziert werden. Nun ist geplant, 30 weitere Busse nachzurüsten.

⁴ BMU, Der Klimaschutzplan 2050 – Die deutsche Klimaschutzlangfriststrategie.

⁵ UBA-FB 002355, Klimaschutzbeitrag des Verkehrs bis 2050. TEXTE 56/2016.

⁶ BMVI (2013): Die Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie der Bundesregierung (MKS)

⁷ Elektromobilität NRW gibt weitere Informationen zu Förderungen der Elektromobilität unter <https://www.elektromobilitaet.nrw/mediathek/formularschrank/> (abgerufen am 11.04.2019)

⁸ Kraftfahrt-Bundesamt (2018): Fahrzeugzulassungen: Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Zulassungsbezirken, Tabelle FZ 1.2: Bestand an Personenkraftwagen am 1. Januar 2018 nach Zulassungsbezirken, Kraftstoffarten und Emissionsgruppen

- Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sieht in der Wasserstoff- und Brennstoffzelle eine weitere Schlüsseltechnologie für die Elektrisierung der Verkehrsmittelantriebe. Seit 2007 unterstützt die Bundesregierung diese Technologie im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP I und NIP II). Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit der Wasserstofftechnologie im Verkehrssektor zu etablieren. Hierbei kommt insbesondere dem Ausbau einer H₂-Tankinfrastruktur eine besondere Rolle zu.⁹ Stand Anfang Juni 2019 sind in Deutschland 70 Wasserstoffstationen in Betrieb.¹⁰ Weitere 30 Stationen sind aktuell in Planung bzw. in Realisierung. Das aktuelle Ausbauprogramm konzentriert sich auf die sieben deutschen Ballungszentren Hamburg, Berlin, Rhein-Ruhr, Frankfurt, Stuttgart, Nürnberg und München sowie auf sogenannte Korridor-tankstellen entlang der Bundesfernstraßen, um eine deutschlandweite Mobilität mit Wasserstoff zu ermöglichen.¹¹ Im April 2019 hat eine Wasserstoffstation in Rheda-Wiedenbrück ihren Betrieb aufgenommen. Sie ist damit die erste in OWL. Das Verkehrsunternehmen moBiel in Bielefeld wird voraussichtlich ab 2020 vier Brennstoffzellen-Busse erproben und hierfür eine Wasserstoff-Tankstelle errichten. Einen Beitrag für einen CO₂-freien Verkehr können zudem synthetische Kraftstoffe („E-Fuels“) leisten, wenn sie klimaneutral aus erneuerbarem Strom und CO₂ hergestellt werden. Der Einsatz ist vor allem dort eine Alternative, wo die batterieelektrische Mobilität keinen sinnvollen Effizienzgewinn mitbringt, wie zum Beispiel beim Schwerlastverkehr.¹² Power-to-Gas beschreibt dabei die neue Technologie für das Speichern und den Transport regenerativer Energien in Form von Wasserstoff und Methan.
- Derzeit wird auch die Entwicklung von Biokraftstoffen vorangetrieben. Der neuentwickelte Biokraftstoff R33 Dieselblue von Volkswagen kann, im Vergleich zum gewöhnlichen Dieselmotor, einen erheblichen Vorteil durch die Einsparung von CO₂ bringen. Dieser Kraftstoff besteht bis zu einem Drittel aus erneuerbaren Komponenten. Biokraftstoffe können daher eine Brückentechnologie für die Erreichung der Umweltziele darstellen. Derzeit befindet sich dieser Kraftstoff in der Testphase – der Einsatz als Serienkraftstoff ist denkbar.¹³ Grundsätzlich bestehen aber noch große Herausforderungen, vor allem wenn es darum geht, synthetische Kraftstoffe aus erneuerbaren Energien und CO₂ in großen Anlagen und in ausreichenden Mengen herzustellen. Es ist damit zu rechnen, dass dies zum Ende der 2020er Jahre möglich sein wird.

Schlussfolgerung für OstWestfalenLippe

Decarbonisierung des Straßenverkehrs ist ein weltweiter Trend. OstWestfalenLippe hat hier bereits den richtigen Weg eingeschlagen und wird diesen fortsetzen. Darüber hinaus empfiehlt sich, mit weiteren Pilotprojekten im Bereich der alternativen Antriebe Erfahrungen zu sammeln und sich so auch NRW-weit als Innovationsregion zu positionieren.

⁹ vgl. Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur o.J. Online <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/elektromobilitaet-mit-wasserstoff.html>. (zuletzt 02.04.19)

¹⁰ vgl. NOW GmbH o.J. Online <https://www.now-gmbh.de/de/bundesfoerderung-wasserstoff-und-brennstoffzelle/aufbau-wasserstoff-tankstellennetz>. (zuletzt 02.04.2019)

¹¹ vgl. Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur o.J., S. 6. Online <https://www.bmvi.de>

¹² vgl. Bundesministerium für Bildung und Forschung, o.J. Online <https://www.bmbf.de/de/synthetische-kraftstoffe-5040.html>. (zuletzt 02.04.2019)

¹³ vgl. Springer Professional 2010.

Online <https://www.springerprofessional.de/betriebsstoffe/dieselmotor/volkswagens-r33-bludiesel-ist-auf-dem-weg-zur-serienreife/16307292>

4



Mobilität in OstWestfalenLippe heute



Die heutige Mobilität in OstWestfalenLippe hat viele verschiedene Facetten. Um eine korrekte Justierung der Mobilitätsstrategie zu ermöglichen und erste Hinweise auf mögliche Handlungsfelder zu erhalten, werden fünf ausgewählte Aspekte im Zusammenhang mit der Mobilität näher betrachtet.

4.1 EINWOHNERVERTEILUNG UND AUSWIRKUNGEN AUF DIE VERKEHRSNACHFRAGE

OstWestfalenLippe ist eine sehr heterogene Region. Stark urbanisierte Siedlungsräume stehen ländlich geprägten Gebieten mit Naturräumen wie dem Teutoburger Wald, dem Egge- und Wiehengebirge oder der Senne gegenüber. Dies spiegelt sich u. a. in großen Unterschieden bei der Bevölkerungsverteilung in den vier Teilräumen¹ von Ost-WestfalenLippe wider (vgl. Abbildung 2) und prägt auch die Verkehrsnachfrage in den Teilräumen:

- Der Teilraum „Perlenkette“ hat eine überwiegend verdichtete urbane Siedlungsstruktur mit hoher Einwohnerdichte. Die Verkehrsnachfrage ist stark auf die Zentren ausgerichtet.
- Der Teilraum „Partner auf Augenhöhe“ bildet den Übergang zum ländlichen Raum. Hier sind die Siedlungs- und Einwohnerdichten bereits deutlich geringer. Die Verkehrsnachfrage ist räumlich weniger stark gerichtet, was die Möglichkeiten zur Bündelung von Verkehrsnachfragen, z. B. in Bus- und Bahnlinien, einschränkt.
- Der Teilraum „Urbaner Magnet“ ist durch vielfältige Siedlungsstrukturen geprägt. Einem ausgeprägten Zentrum (Paderborn) stehen sehr ländliche Bereiche gegenüber. Die Verkehrsnachfrage ist räumlich einerseits sehr stark auf Paderborn ausgerichtet, andererseits gibt es aber auch eine Vielzahl weniger stark ausgeprägter Verkehrsbeziehungen zwischen den kleineren Orten im Teilraum mit dem Ergebnis einer Verkehrsnachfragestruktur ohne klare Richtung, die sich daher schlecht bündeln lässt.
- Der Teilraum „Land voran“ ist ländlich geprägt mit überwiegend dispersen Siedlungsstrukturen und geringen Einwohnerdichten. Er übernimmt zugleich die Funktion als Erholungsraum für die übrigen Teilräume. Entsprechend gering und dispers verteilt ist auch die Verkehrsnachfrage.

¹ Das Raumbild im Navigationssystem für das UrbanLand unterscheidet neben regionalen Raumtypen auch vier regionale Teilräume für OstWestfalenLippe, die sich aufgrund ihrer internen funktionalen und verkehrlichen Verflechtungen und den räumlichen Entwicklungstendenzen von den anderen Teilräumen abgrenzen. Nähere Erläuterung zur Abgrenzung der Teilräume finden sich in Kapitel 6.2. (Quelle: OstWestfalenLippe GmbH: UrbanLand OstWestfalenLippe – Navigation. Stand: März 2019. Bielefeld)

In den kommenden Jahren werden sich Bevölkerungsstruktur und Einwohnerverteilung in OstWestfalenLippe weiter verändern (vgl. Abbildung 3): Neben dem demografischen Wandel, der sich in einer älter werdenden Bevölkerung bemerkbar macht, wird es auch wachsende und schrumpfende Gebiete geben. Die aktuell vorliegende Bevölkerungsvorausberechnung auf Kreisebene für Nordrhein-Westfalen bis 2040/2060² prognostiziert bis 2030 für das Oberzentrum Bielefeld und die westlich gelegenen Kreise Gütersloh und Paderborn (einschließlich dem Oberzentrum Paderborn) ein leichtes Einwohnerwachstum von etwa 2 %. Hier ist von einer Zunahme der Verkehrsnachfrage auszugehen. Im Kreis Herford ist bis 2030 von

weitgehend konstanten Verhältnissen auszugehen. Für die Kreise Lippe und Minden-Lübbecke im östlichen OstWestfalenLippe wird hingegen ein leichter Einwohnerrückgang zwischen 1 und 3 % bis 2030 erwartet, für den Kreis Höxter sogar ein Rückgang von knapp 5 %, jeweils verbunden mit entsprechender Abnahme der Verkehrsnachfrage in ohnehin schon nachfrageschwächeren Gebieten.

² Information und Technik Nordrhein-Westfalen (2018): Bevölkerungsentwicklung in Nordrhein-Westfalen von 2018 bis 2040 – Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2018 bis 2040/2060 (Basisvariante).

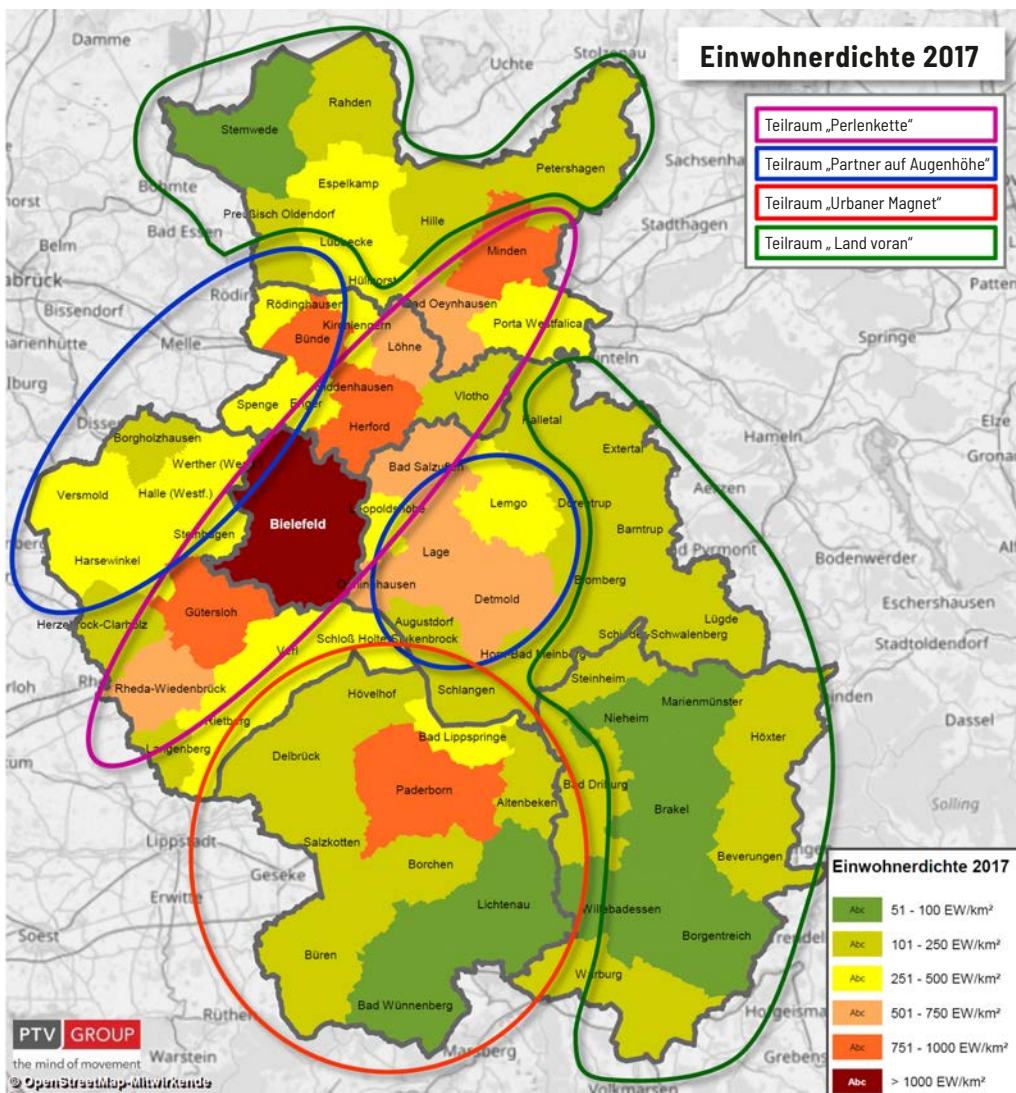


Abbildung 2
Verteilung der Einwohnerdichten in OstWestfalenLippe (2017)

Quelle:
Information und Technik
Nordrhein-Westfalen:
Bevölkerung am 31.12.2017
nach Gemeinden
Hintergrundgrafik:
OpenStreetMap-Mitwirkende

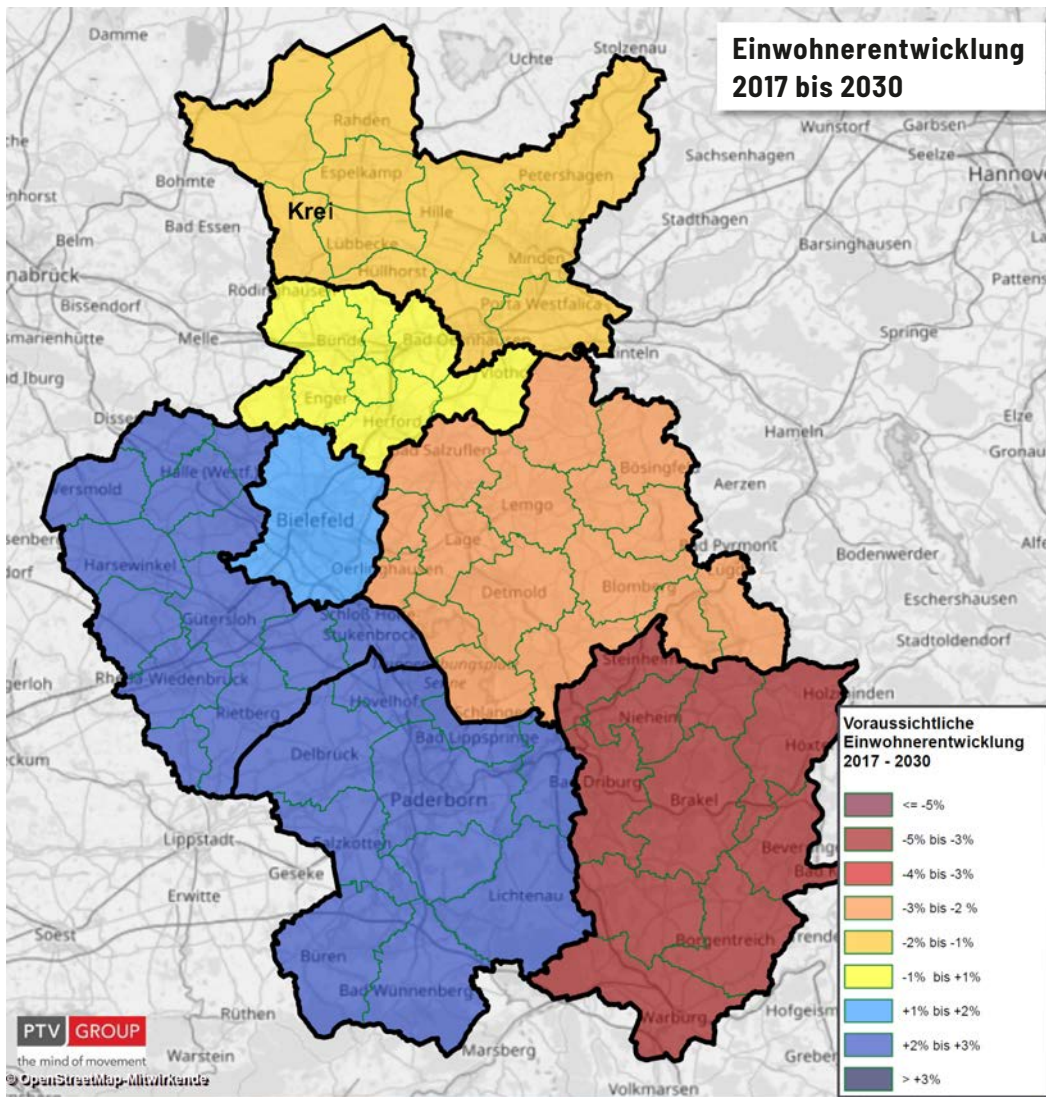


Abbildung 3
Voraussichtliche Einwohnerentwicklung in OstWestfalenLippe bis 2030

Quelle:
Information und Technik
Nordrhein-Westfalen:
Bevölkerung am 31.12.2017
nach Gemeinden
Hintergrundgrafik:
OpenStreetMap-Mitwirkende

4.2 VERKEHRSVERFLECHTUNGEN DER BERUFSPENDLER

Die Verflechtungen der Berufspendler, also die Beziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsort von sozialversicherungspflichtig beschäftigten Arbeitnehmern, spiegeln die bereits beschriebene Raumstruktur ebenfalls sehr gut wider:

- Der Teilraum „Perlenkette“ hat enge Pendlerverflechtungen mit deutlicher Ausrichtung der Pendlerströme auf die Zentren Bielefeld, Gütersloh und Minden.
- Die Berufspendler im Teilraum „Partner auf Augenhöhe“ sind stark auf die Zentren und Arbeitsplatzschwerpunkte im Teilraum „Perlenkette“ ausgerichtet.
- Im Teilraum „Urbane Magnet“ sind die Pendlerströme überwiegend auf das Zentrum Paderborn ausgerichtet.
- Im Teilraum „Land voran“ sind die Pendlerströme – im Vergleich zu den übrigen Teilräumen – eher schwach ausgeprägt und verteilen sich dispers über den Teilraum. Kleine, lokale Arbeitsplatzschwerpunkte sind erkennbar. Viele Berufstätige pendeln in die angrenzenden Teilräume.

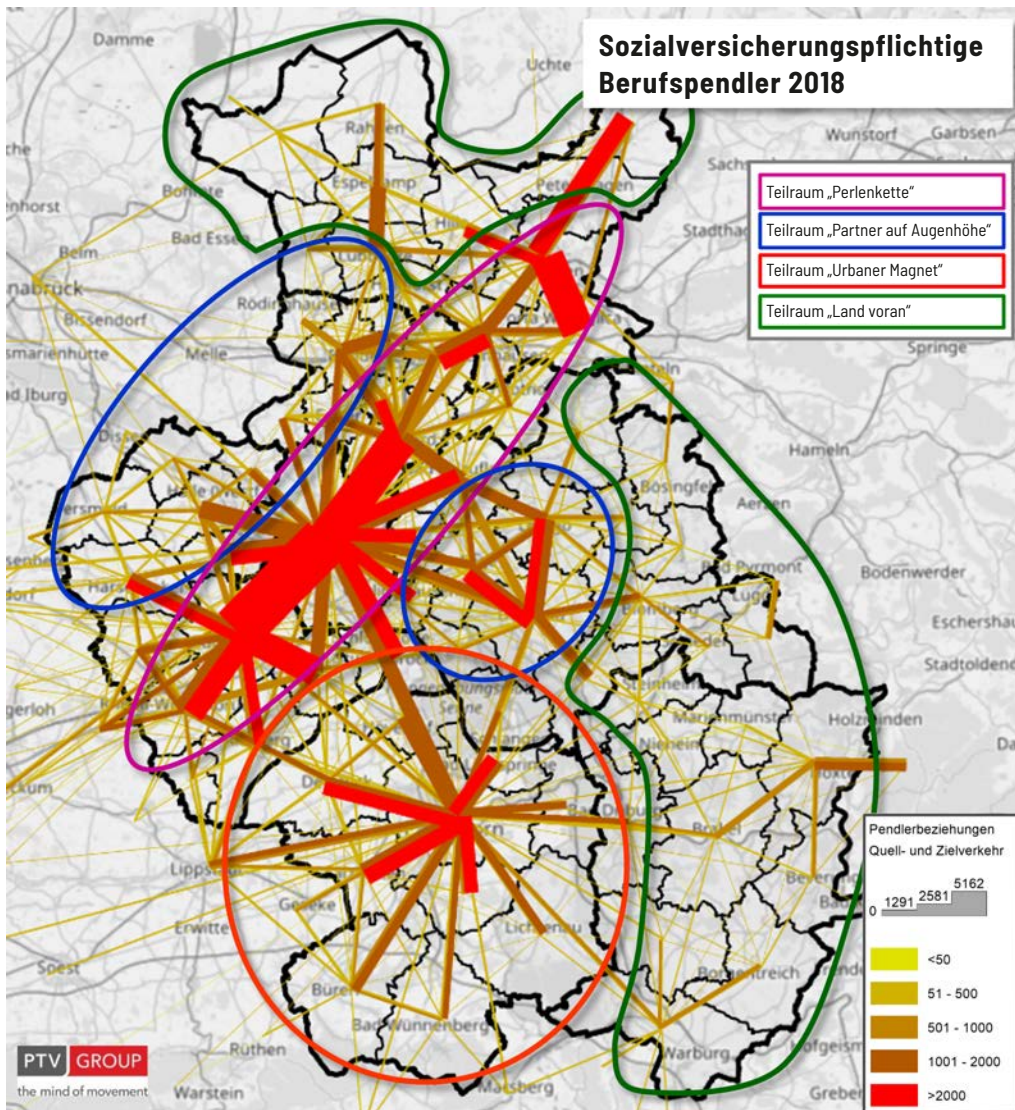


Abbildung 4
**Berufspendler-
verflechtungen in
OstWestfalenLippe
(2018)**

Quelle:
Bundesagentur für Arbeit:
Sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte – Einpendler und
Auspendler nach Gemeinden in
Nordrhein-Westfalen,
Stichtag: 30.06.2017
Hintergrundgrafik:
OpenStreetMap-Mitwirkende

Pendlerverflechtungen sind also nicht auf die Teilräume begrenzt, sondern bestehen über ganz OstWestfalenLippe. Abseits der größeren Zentren und von starken Entwicklungsachsen sind die Ströme aber schwach und über den Raum verteilt und damit schwer zu bündeln. Hier wohnen viele Arbeitnehmer in kleinen ländlichen Gemeinden. Wer also nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt oder den eigenen Pkw nutzt, wird kleine, flexible Mobilitätsangebote bevorzugen, um Bahnen oder Schnellbusse mit Anschluss an die Zentren zu erreichen. Arbeitsplatzschwerpunkte außerhalb der Zentren sind dabei häufig nur unzureichend an den ÖPNV angebunden.

4.3 ÖPNV-ERREICHBARKEIT DER OBER- UND MITTELZENTREN UND POTENZIALAUSCHÖPFUNG IM ÖPNV

Die Ober- und Mittelzentren in OstWestfalenLippe sind Arbeitsplatz- bzw. Ausbildungsschwerpunkte und wichtige Versorgungszentren für die Gemeinden im Umland. Darüber hinaus gibt es enge Verkehrsverflechtungen zwischen den Zentren. Ob der ÖV für Wege in die Zentren oder zwischen den Zentren genutzt wird, hängt maßgeblich davon ab, welches Fahrtenangebot dieser bietet und ob die Reisezeiten im Vergleich zum Pkw attraktiv oder

zumindest akzeptabel sind. ÖV-Reisezeiten von über einer Stunde werden auf den relativ kurzen Relationen in der Regel nicht akzeptiert, sofern eine Mobilitätsalternative, wie z. B. ein Pkw, vorhanden ist.

Die Länge der ÖV-Reisezeit hat also Einfluss darauf, ob mehr oder weniger viele Menschen den ÖV auf einer Relation nutzen. Ist eine Relation stark frequentiert

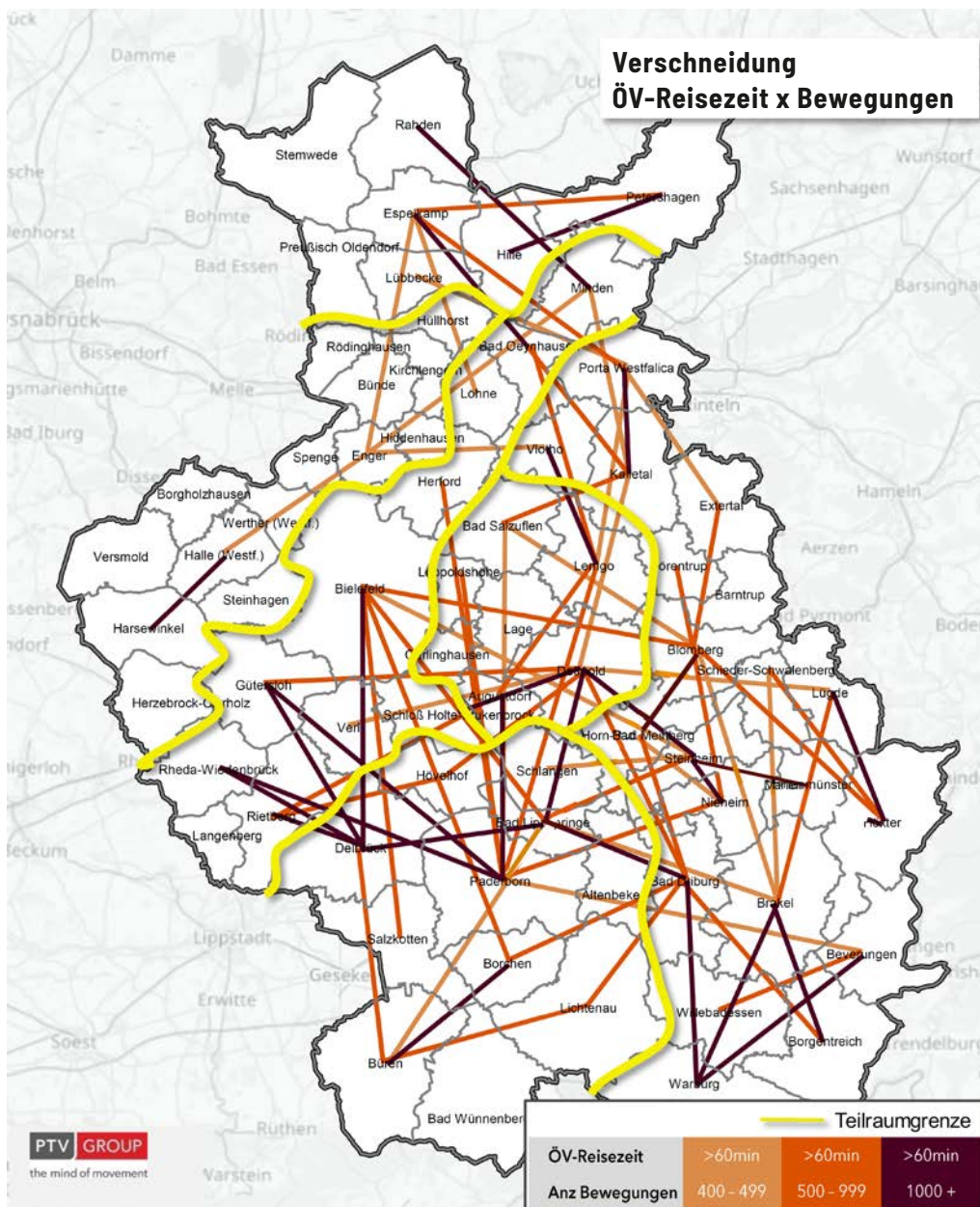


Abbildung 5
ÖV-Relationen mit Prüfbedarf

Quelle:
Auswertung auf Basis des
ÖPNV-Fahrplan 2018/19
Hintergrundgrafik:
OpenStreetMap-Mitwirkende

(hohe Anzahl von Wegen bzw. Bewegungen) und die Reisezeit unattraktiv lang, dann ist das ein Hinweis darauf, dass der ÖV die vorhandene Verkehrsnachfrage vermutlich nur unzureichend ausschöpft.

Abbildung 5 zeigt Relationen zwischen zentral gelegenen Haltestellen in den Ober- und Mittelzentren und in den übrigen Gemeinden in OstWestfalenLippe, mit

- a) ÖV-Reisezeiten von 60 Minuten oder länger (bei maximal 2x Umsteigen) und
- b) mindestens 400 Bewegungen/Tag.

Eine Beschreibung der Datengrundlage und der Auswertungsmethodik enthält der Infokasten am Ende dieses Kapitels.

Das Ergebnis (vgl. Abbildung 5) verdeutlicht die Chancen, die die Digitalisierung der Gesellschaft und die dabei anfallenden Daten für Analyse- und Planungsprozesse bieten, auch im Verkehrsbereich. Die Auswertung zeigt, dass es vor allem nachfragestärkere Relationen zwischen zwei Teilräumen sind, die unattraktiv lange ÖV-Reisezeiten haben, während nachfragestarke Relationen innerhalb der Teilräume oftmals deutlich kürzere Reisezeiten aufweisen

und daher hier nicht dargestellt sind. Eine Ausnahme bildet der südöstliche Bereich des Teilraums „Land voran“ (v. a. Kreis Höxter); hier gibt es auch innerhalb des Teilraums eine nennenswerte Zahl von Relationen, auf denen Angebotsverbesserungen geprüft werden sollten.

Eine erste fachliche Vorprüfung haben der Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) und der Zweckverband Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL) im Rahmen der Strategieerarbeitung bereits vorgenommen und beabsichtigen, diese auch weiterzuverfolgen. Dabei geht es darum herauszufinden, ob die Potenzialausschöpfung des ÖV tatsächlich so schlecht ist wie vermutet (z. B. anhand von Fahrgastzählungen im öffentlichen Verkehr), und falls dem so ist, ob es Möglichkeiten zur Verbesserung der Angebotsqualität (durch eine Verkürzung der ÖV-Reisezeiten) gibt. Dabei ist zu beachten, dass ein Prüfbedarf nicht mit einem Handlungsbedarf gleichzusetzen ist.

In vielen Fällen werden nämlich aus betrieblichen, topografischen oder finanziellen Gründen keine signifikanten Reisezeitverkürzungen im ÖPNV machbar sein. Gegebenenfalls lassen sich für diese Relationen dennoch geeignete Mobilitätslösungen mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten finden.

Datengrundlage und Methodik bei der relationsbezogenen Verschneidung von Bewegungsdaten und ÖPNV-Reisezeiten

ÖV-Reisezeiten

Ausgewertet wurden die durchschnittlichen ÖPNV-Reisezeiten

- auf Relationen zwischen zwei Gemeinden (davon mindestens ein Ober- oder Mittelzentrum) bezogen auf eine jeweils zentrale Haltestelle in der Gemeinde,
- für einen mittleren Werktag (Mo – Fr) im Zeitraum 9 – 11 Uhr (repräsentativ für das ÖPNV-Angebot außerhalb der Schülerbeförderungszeiten),
- mit höchstens 2x Umsteigen.

Bewegungsdaten

Ausgewertet wurden Bewegungsdaten des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

- auf Basis von anonymisierten und hochgerechneten Mobilfunkdaten,
- als Summe der Bewegungen (Hin- und Rückrichtung) zwischen zwei Orten (davon mindestens ein Ober- oder Mittelzentrum),
- an einem mittleren Werktag (Mo – Fr).

4.4 VIELFÄLTIGE MOBILITÄTSANGEBOTE

Die Palette an öffentlich-zugänglichen Mobilitätsangeboten in OstWestfalenLippe ist vielfältig:

- Im **Schienenpersonennahverkehr (SPNV)** verbinden Regionalexpress- und Regionalbahnlinien alle größeren Städte in OstWestfalenLippe und die Region insgesamt mit den angrenzenden Regionen.
- Das Rückgrat des Stadtverkehrs in Bielefeld bildet die **Stadtbahn**, deren Netz durch Stadtbuslinien ergänzt wird. In allen anderen größeren Städten in OstWestfalenLippe gibt es **Stadtbusverkehre**.
- Abseits der Schienenstrecken sichern **Regionalbusse** als Teil des straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) die Grundmobilität für die Bevölkerung. Auf nachfragestarken Strecken kommen teilweise auch **Schnellbusse** zum Einsatz, die im ländlichen Raum konkurrenzfähige Fahrzeiten auf langen Relationen ermöglichen.
- Wer vor allem auf kürzeren Strecken individueller und flexibler unterwegs sein möchte, kann insbesondere in den Städten, aber auch im ländlichen Raum auf das **Taxi** zurückgreifen.
- In zwölf Gemeinden, in denen die Bevölkerung das von der öffentlichen Hand bereitgestellte ÖPNV-Angebot als unzureichend empfindet, gibt es **Bürgerbusse**. Unter dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ engagieren sich Bürgerinnen und Bürger u. a. als ehrenamtliche Fahrer in Bürgerbus-Vereinen und ergänzen so den regulären Busverkehr.
- Möglichkeiten für (kommerzielles) **Carsharing**, zum Teil auch mit Elektro-Fahrzeugen, gibt es bereits in allen größeren Städten (Bielefeld: cambio CarSharing, CITYca, Flinkster; Detmold: STATTAUTO; Gütersloh: Flinkster; Herford: CITYca, Flinkster; Löhne: Werre-Stromer Carsharing; Paderborn: Flinkster, Ford-Carsharing, scouter). Aber auch in kleineren Städten sowie im ländlichen Raum etablieren sich erste Carsharing-Angebote, teilweise in Form sogenannter „Dorfautos“ (z. B. E-Carsharing in der Stadt Borgholzhausen und Dorfauto St. Vit in Rheda-Wiedenbrück). Von einer größeren Verbreitung kann man hier aber noch nicht sprechen.
- Nur in Bielefeld besteht derzeit die Möglichkeit zu **E-Roller-Sharing** (flowBie des Verkehrsunternehmens moBiel). **Bikesharing** gibt es u. a. in Bielefeld (Call a Bike) sowie als E-Bikesharing in Altenbeken und Brakel (jeweils Stadt als Betreiber). Anbieter für **Leih-Lastenräder** gibt es in Bielefeld (BISELA) und Detmold (dela.bike).

Alle wesentlichen Bausteine für ein multimodales Mobilitätsangebot sind in OstWestfalenLippe also vorhanden. Das ist zunächst einmal eine gute Ausgangssituation, da Erfahrungen zu den Systemeigenschaften und Einsatzfeldern der Verkehrsmittel vorliegen und da sich Angebote, die bereits vorhanden sind, in einer Region eher in größerem Maßstab durchsetzen als neue Angebote, mit denen noch keine Erfahrungen bestehen.

Allerdings sind nicht alle genannten Verkehrsmittel flächendeckend in allen Teilräumen bzw. Orten vorhanden. Größere Städte sind deutlich besser ausgestattet als kleinere Gemeinden im ländlichen Raum. Viele Mobilitätsangebote sind auch nur unter bestimmten Randbedingungen sinnvoll, z. B. in Bezug auf Nachfragepotenziale, Flexibilität und durchschnittliche Reiseweiten. Bei der weiteren Entwicklung des Mobilitätsangebots ist daher genau darauf zu achten, wie der Mobilitätsbedarf vor Ort aussieht und welche Angebote bzw. Verkehrsmittel dazu passen. Da dies jedoch selten nur ein einziges Angebot bzw. Verkehrsmittel sein wird, sind Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln besonders wichtig. Erste **Mobilstationen**, an denen mehrere Verkehrsmittel gebündelt und miteinander verknüpft werden, sind bereits an den Bahnhöfen in Altenbeken und Brakel eingerichtet worden.

5



Handlungsfelder der Mobilitätstrategie



Bereits in der Vision DIE NEUE MOBILITÄT, aber auch aus den Trends und der Status-quo-Betrachtung ist erkennbar, dass Mobilität weit mehr ist als das reine Nutzen von Verkehrsmitteln.

Hier spielen auch Verhaltensroutinen, Verkehrsinfrastruktur und Nutzungsmöglichkeiten eine entscheidende Rolle. Entsprechend vielfältig sind die Lösungsansätze. Daher ist es sinnvoll, Handlungsfelder zu definieren, mögliche Lösungsansätze thematisch zu ordnen und voneinander abzugrenzen, ohne dabei den Gesamtzusammenhang aus den Augen zu verlieren. Spiegelt man die Vision am derzeitigen Mobilitätsangebot in OstWestfalenLippe, so sind folgende neun Handlungsfelder erkennbar.

A Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots

Lösungen in diesem Handlungsfeld betreffen sowohl den schienen- als auch den straßengebundenen ÖPNV. Ziel ist es, die Anbindung der ländlichen Räume an die Ober- und Mittelzentren in OstWestfalenLippe zu verbessern und die ÖPNV-Reisezeiten erkennbar zu reduzieren. Eine bedarfsgerechte und nachhaltige Gestaltung der Angebotserweiterungen und -verbesserungen stärkt die Mobilität von Menschen ohne eigenen Pkw, insbesondere Jugendliche, Senioren und behinderte Menschen, und fördert damit die Inklusion. Zugleich leisten die Maßnahmen einen wichtigen Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Erreichbarkeiten in ländlichen und städtischen Räumen.



B Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote

Mit flexiblen und bedarfsgesteuerten Mobilitätsangeboten, die das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen, lässt sich Mobilität deutlich bedarfsgerechter und – im Idealfall – auch wirtschaftlicher organisieren als heute noch üblich, da nur dann und dort „gefahren“ wird, wo auch eine entsprechende Nachfrage besteht. Neben flexiblen ÖPNV-Angeboten zählen hierzu u. a. auch Angebote des Ridesharings und Ridepoolings als Zubringerverkehrsmittel zum ÖPNV sowie – langfristig gesehen – Mobilitätsangebote mit (voll-) automatisierten Fahrzeugen. Hier gilt es, die Chancen zu nutzen, die die Digitalisierung eröffnet.

Ähnlich wie beim Ausbau des bestehenden ÖPNV-Angebots ist auch hier ein vorrangiges Ziel, die Anbindung der ländlichen Räume an die Ober- und Mittelzentren in OstWestfalenLippe zu verbessern, die ÖPNV-Reisezeiten zu reduzieren und über eine bedarfsgerechte und barrierefreie Gestaltung die Mobilität von Menschen ohne eigenen Pkw zu erleichtern und die Inklusion zu fördern. Entsprechend „gut gemachte“ Angebote sollen die Bevölkerung in OstWestfalenLippe für DIE NEUE MOBILITÄT sensibilisieren und für ein verändertes Mobilitätsverständnis sorgen, nicht zuletzt um mehr Nutzerinnen und Nutzer zu gewinnen.

C Multimodales Mobilitätssystem

Lösungen in diesem Handlungsfeld zielen darauf ab, die Angebote der NEUEN MOBILITÄT optimal miteinander zu vernetzen, so dass multimodales Verkehrsverhalten – also die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel – leichter wird, um damit einer neuen Mobilitätskultur ohne eigenes Auto den Weg zu bereiten.

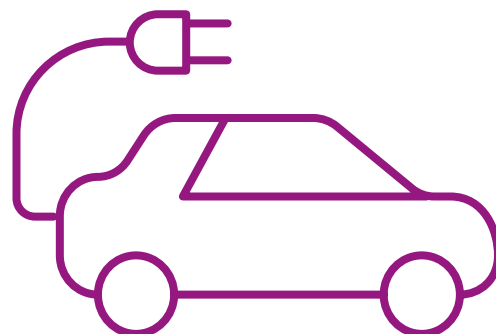
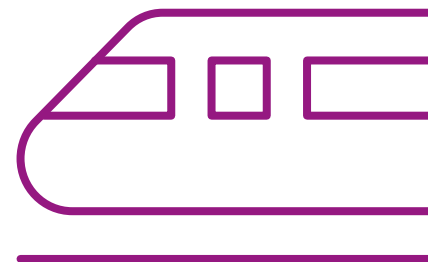
Konkret geht es um die physische Verknüpfung an multimodalen Verknüpfungspunkten, an denen verschiedene Verkehrsträger und Verkehrsmittel miteinander vernetzt werden, so dass ein einfaches Umsteigen möglich ist. Innovative Technologien wie Elektromobilität und (voll-) automatisiertes Fahren sind dabei zu berücksichtigen. Ebenso wichtig ist deren informatorische und organisatorische Verknüpfung durch den Auf- und Ausbau von verkehrsmittel- und anbieterübergreifenden Informations- und Buchungsmöglichkeiten für vernetzte Mobilitätsangebote (one-stop shop, single sign-in) und ein intelligentes Verkehrsmanagement (smart mobility). Technologisch sind die Möglichkeiten der Digitalisierung zu nutzen. Neue Kooperations- und Betriebsformen sollen derzeit noch bestehende Barrieren bei der Kooperation verschiedener Mobilitätsanbieter und Aufgabenträger abbauen. Über das Zusammenspiel dieser Ansätze sollen durchgehende Mobilitätsketten entstehen.

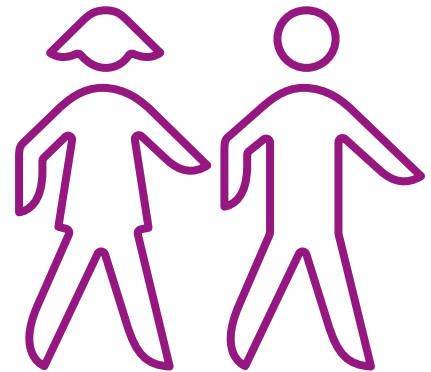
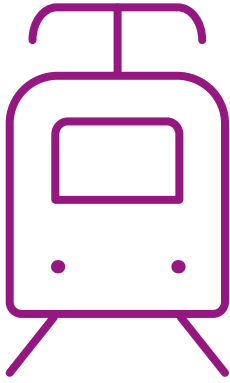
Übergeordnetes Ziel dieses Handlungsfelds ist es, alle Bevölkerungsgruppen zu einer Veränderung ihrer Mobilitätsgewohnheiten und einem Wechsel zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln zu motivieren, um den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren. Dabei sind insbesondere die Mobilitätsoptionen für Jugendliche und mobilitätseingeschränkte Menschen zu verbessern. Die Inklusion ist durch eine barrierefreie Gestaltung von Mobilitäts-, Informations- und Buchungsmöglichkeiten zu fördern.

D Mobilitätskosten (Tarife/Preise)

Im Fokus dieses Handlungsfelds stehen intelligente, für die Bevölkerung jedoch einfach anzuwendende Preis- bzw. Tarifsysteme bis hin zu „Mobilitätspaketen“. Gerade in diesem Bereich bietet die Digitalisierung über elektronische Tarifsysteme vielfältige Möglichkeiten, um Hemmnisse bei der (kombinierten) Nutzung von öffentlich verfügbaren Mobilitätsangeboten abzubauen, z. B. durch einfachere Informations-, Buchungs- und Zahlungsprozesse (one-stop shop, single sign-in). Barrieren bei der Kooperation verschiedener Mobilitätsanbieter und Aufgabenträger sind dabei abzubauen.

Eng verbunden mit Lösungen für Mobilitätskosten sind intelligente und multimodal gestaltete Informations- und Buchungsmöglichkeiten für Mobilitätsangebote.





E Stärkung des Radverkehrs

Die Ertüchtigung bestehender und der Ausbau neuer Radwegeinfrastruktur sowie von sicheren, witterungsgeschützten Fahrradabstellmöglichkeiten, der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektro-Bikes und eine generelle Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer sind Optionen in diesem Handlungsfeld. Insbesondere der Aufbau eines hochwertigen Radnetzes für den Alltagsverkehr sowie verkehrssichere Radschnellwege für Pendler sind wichtig, um attraktive Fahrraderreichbarkeiten in OstWestfalenLippe zu realisieren.

Auch hier ist ein übergeordnetes Ziel, alle Bevölkerungsgruppen zu einer Veränderung ihrer Mobilitätsgewohnheiten und einem Wechsel zu nachhaltigeren Verkehrsmitteln zu motivieren, um den motorisierten Individualverkehr und die damit verbundene Folgen, wie Lärmbelastung oder Ausstoß von umweltschädlichen Schadstoffen und Klimagasen, zu reduzieren. Auch lassen sich über dieses Handlungsfeld insbesondere die Mobilitätsoptionen für junge Menschen verbessern.

F Mobilitätsverständnis verändern / Mobilitätskompetenz steigern

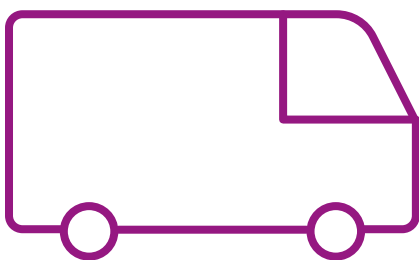
Die Lösungen in diesem Handlungsfeld zielen darauf ab, die Bevölkerung über Informationsangebote und eine Stärkung ihrer Mobilitätskompetenzen zu einem nachhaltigeren Mobilitätsverhalten zu bewegen. Hierzu zählt die Wissensvermittlung zu den Vor- und Nachteilen der verschiedenen Mobilitätsangebote, deren Zusammenspiel sowie zu den Auswirkungen des eigenen Verkehrsverhaltens. Bei der Stärkung der Mobilitätskompetenz geht es darum, die Nutzungsmöglichkeiten von Angeboten der NEUEN MOBILITÄT aufzuzeigen und den Umgang mit bestehend und guten, aber auch mit neuen und ungewohnten Angeboten einzuüben. Das Vertrauen in digitale Mobilitätsinformation soll gestärkt (Voraussetzung: Verlässlichkeit der Auskunft) und verkehrssicheres Verhalten erlernt werden. Sowohl bei der Wissensvermittlung als auch bei der Kompetenzstärkung bietet die Digitalisierung neue Möglichkeiten.

Es geht darum, ein neues Mobilitätsverständnis in OstWestfalenLippe zu erzeugen und der Bevölkerung das Umsteigen auf die vernetzten Angebote der NEUEN MOBILITÄT zu erleichtern, um deren Nutzung zu erhöhen und den Straßenverkehr zu entlasten.

G Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre

Neben dem Personenverkehr gehören auch zukunfts-fähige Wirtschafts- und Güterverkehre zur NEUEN MOBILITÄT in OstWestfalenLippe. Hierzu zählen innovative Lösungen für die Transportlogistik im Wirtschafts- und Güterverkehr allgemein, vor allem aber die Transport- und Zustellmethoden in der City-Logistik sowie Mobilitätskonzepte für Unternehmen.

Ziel ist es, eine gute Erreichbarkeit der Unternehmensstandorte in OstWestfalenLippe auf eine Weise sicherzustellen, die eine effiziente und reibungslose Abwicklung des Wirtschafts- und Güterverkehrs mit möglichst geringen Belastungen der Umwelt durch Lärm sowie umweltschädliche Schadstoffe und Klimagase verbindet. Die Möglichkeiten der Digitalisierung sind zu nutzen und die erforderlichen technischen und baulichen Netz- und Infrastrukturen sind bereitzustellen. Sowohl für die Anbieter von Transportlogistikdienstleistungen als auch für die öffentliche Hand werden wirtschaftlich vertretbare Geschäftsmodelle angestrebt.



H Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Verbesserung der Erreichbarkeit von Gewerbe-gebieten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, Fahrrad und Mitnahmemöglichkeiten, Alternativen zur Pkw-zentrierten Pendlermobilität, (finanzielle) Anreizinstrumente zur Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens sowie ein intelligentes Management von Dienstfahrten und Fahrzeugpools in Betrieben sind zentrale Lösungsansätze in diesem Handlungsfeld. Auf diese Weise sollen Pendler- und Dienstfahrten vom Pkw auf die vernetzten Angebote der NEUEN MOBILITÄT verlagert werden, so dass der Straßenverkehr entlastet wird und die verkehrsbedingte Lärmbelastung und der Schadstoffausstoß abnimmt.

I Alternative Antriebe

In diesem Handlungsfeld umfasst die Förderung von alternativen Antriebs- und Kraftstofftechnologien, insbesondere die Elektromobilität und die Wasserstoff-Technologie. Neben der Umstellung der Fahrzeugflotten auf der Straße, der Schiene und auf dem Wasser zählt hierzu auch der Ausbau der öffentlichen E-Lade- bzw. Tankinfrastruktur. Damit sollen alternative Energieträger und Antriebe gefördert und die Lärm- und Schadstoffbelastung sowie der Ausstoß von klimaschädlichem CO₂ im Verkehr reduziert werden.



Mit den neun Handlungsfeldern werden alle relevanten Mobilitätsthemen adressiert, die zugleich auch Handlungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene bieten.

Die beschriebenen Handlungsfelder decken sich auch weitgehend mit den politischen Kernforderungen und den Eckpunkten zur Mobilität und Verkehrsentwicklung im kreisangehörigen Raum in Nordrhein-Westfalen, die der Landkreistag Nordrhein-Westfalen in einem verkehrspolitischen Grundsatzpapier veröffentlicht hat.¹ Wesentliche Eckpfeiler der Mobilität gerade im kreisangehörigen Raum müssen demnach die Vernetzung von Verkehrsträgern und die Digitalisierung werden.

Neben der Sicherstellung einer angemessenen ÖPNV-Finanzierung und Anpassungen am Rechtsrahmen (Personenbeförderungsgesetz, Vergaberecht, ÖPNV-Gesetz NRW) werden Potenziale vor allem in Ausbau und Flexibilisierung des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße (einschließlich vollautomatisiertes Fahren), in der Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, in der intermodalen Vernetzung von Verkehrsträger und Verkehrsmitteln unter Ausschöpfung der Möglichkeiten der Digitalisierung, in der Förderung neuer Antriebstechnologien und umweltfreundlicher Fahrzeuge sowie in neuen Güterverkehrs- und Logistikkonzepten gesehen (Forderung nach einem Güterverkehrs- und Logistikmasterplan für Nordrhein-Westfalen).

¹ Landkreistag NRW (2019): Eckpunkte zur Mobilität und Verkehrsentwicklung im kreisangehörigen Raum in Nordrhein-Westfalen – Verkehrspolitisches Grundsatzpapier des Landkreistages NRW



Mit den neun Handlungsfeldern werden alle relevanten Mobilitätsthemen adressiert, die zugleich auch Handlungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene bieten.

6



Der Weg von der Vision zur Wirklichkeit



6.1 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 der REGIONALE dazu aufgefordert, ihre Ideen und Lösungsansätze für eine NEUE MOBILITÄT einzureichen. Darüber hinaus wurden im „Beirat Mobilität“, der die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie fachlich begleitete, weitere Projektideen diskutiert und eingebracht. Bis Juni 2019 kamen über diesen „Bottom-up-Prozess“ mehr als 80 Projektansätze in Form von Projektideen (Ideenplakate) oder Projektsteckbriefen 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 rund 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. 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 ergaben sich Priorisierungsempfehlungen für die Projektansätze. Die Ergebnisse sind in ein gesondertes Arbeitspapier eingeflossen, das

den Stand der Projektansätze zum Abschluss des Strategieentwicklungsprozesses dokumentiert. Das Arbeitspapier enthält praxisbezogene Empfehlungen zum weiteren Umgang mit den Projektansätzen. Dieser Projektstand ist allerdings nicht abgeschlossen, sondern wird sich weiter verändern: Projektansätze werden konkretisiert, neue werden hinzukommen, andere werden wegfallen.

Zentrale Erkenntnisse im Strategieentwicklungsprozess ergaben sich vor allem im Hinblick darauf, welche thematischen Schwerpunkte in den neun Handlungsfeldern gesetzt und weiterverfolgt werden sollten:

Handlungsfeld A Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots

In diesem Handlungsfeld sollten vor allem solche Projektansätze prioritär verfolgt werden, die durch den Ausbau von Bahn- und Busverbindungen eine stärkere Vernetzung der Teilräume in OstWestfalenLippe fördern und die Reisezeiten zwischen Stadt und (Um-)Land bzw. zwischen funktional zusammengehörenden Standorten verbessern. Vor allem wenn keine aufwendige und teure Infrastruktur neu erstellt werden muss, wie z. B. bei neuen Schnellbusverbindungen, lassen sich entsprechende Projekte auch kurz- bis mittelfristig realisieren und rasche Verbesserungen auch für periphere Randlagen erreichen.

Werden bessere Anbindungen (schneller Schienenverkehr/ Stadtbahnen/S-Bahnen) an die Zentren mit innovativen Ansätzen zur Verbesserung der Mobilität „in der Fläche“ (Zubringerkonzepte, On-Demand-Verkehre) verknüpft, können dies Impulsprojekte mit Vorbildcharakter auch für andere Teilräume in OstWestfalenLippe sein.

Handlungsfeld B **Flexible und bedarfsgesteuerte** **Mobilitätsangebote**

In diesem Handlungsfeld haben insbesondere Projektansätze mit fahrerlosen Fahrzeugen ein hohes Innovationspotenzial und bieten die Chance, eine vollkommen neue Qualität der Mobilität für die Bevölkerung erlebbar zu machen. Da aber die Technologie des automatisierten Fahrens in absehbarer Zeit keinen Regelbetrieb zulässt und auch sonst noch viele Randbedingungen ungeklärt sind, wird es sich dabei nur um Testbetriebe handeln können. Der Wissens- und Erfahrungsgewinn im Umgang mit der neuen, zukunftsweisenden Technologie trägt jedoch wesentlich 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 mehrfach und somit effizient genutzten Fahrzeugressourcen. Sie können ein wichtiger Baustein für die „erste/letzte Meile“ in den Mobilitätsketten ländlicher Räume sein.

Handlungsfeld C **Multimodales Mobilitätssystem**

Von ganz zentraler Bedeutung für die zukünftige Verkehrsmittelwahl in OstWestfalenLippe wird es sein, wie attraktiv durchgehende Mobilitätsketten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln gestaltet sein werden. Lösungsansätze, die zu einer Verbesserung der physisch-räumlichen und virtuell-informativen Vernetzung von Mobilitätsangeboten beitragen, sollten daher eine sehr hohe Priorität haben. Denn aufgrund der vielfältigen Synergien bestehen gute Chancen, die Potenziale und Systemeigenschaften der verschiedenen Mobilitätsangebote besser als bislang nutzen zu können.

Handlungsfeld D **Mobilitätskosten (Tarife/Preise)**

In Ergänzung zu Maßnahmen der Angebotsverbesserung und -ausweitung im ÖPNV sollte eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV (und ÖPNV-ergänzender Verkehrsmittel) auch über die Preissensitivität der Nutzerinnen und Nutzer erreicht werden. Projektansätze, die mit „smarten“ Tarifen zu nutzergerechteren Mobilitätskosten führen, sind daher sehr wichtig.

Handlungsfeld E **Stärkung des Radverkehrs**

Zur Stärkung des Radverkehrs tragen zwar viele Einzelprojekte im Bereich Infrastruktur, Organisation und Verkehrssicherheit bei, dennoch ist gerade der Ausbau des Radnetzes von größter Bedeutung für die Attraktivität des Radfahrens. Um bestmögliche Netzwirkungen zu erzielen, ist jedoch ein intelligentes Vorgehen bei Netzausbau und -ertüchtigung notwendig. Dies spricht dafür, zunächst ein übergeordnetes Konzept zum flächendeckenden Ausbau des Radnetzes in OstWestfalenLippe zu entwickeln, in das sich die einzelnen Infrastrukturmaßnahmen dann integrieren lassen. Ein solches strategisches Konzept ist kurz- bis mittelfristig umsetzbar.

Handlungsfeld F **Mobilitätsverständnis verändern /** **Mobilitätskompetenz steigern**

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. Eine solche Kampagne unter Einbeziehung aller Mobilitätsakteure lässt sich kurz- bis mittelfristig entwickeln und anschließend kontinuierlich weiterentwickeln.

Im ländlichen Raum, wo eigenwirtschaftlich tätige Mobilitätsanbieter oftmals kein Geschäftsfeld sehen, kommt der Einbindung des Ehrenamts bei der durchgängigen Gestaltung von Mobilitätsketten in die Zentren („erste/letzte Meile“) eine wichtige Rolle zu. Projekte, die für bürgerschaftliches Engagement im Bereich der Mobilität werben und dieses einbinden sind dort besonders wichtig.

Handlungsfeld G **Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre**

Der kleinteilige Lieferverkehr erhöht die ohnehin schon hohen Verkehrsbelastungen in den Innenstädten weiter. Intelligente City-Logistik-Konzepte stellen einen innovativen und umfassenden Ansatz zur Verkehrsreduzierung und -vermeidung dar, der vorrangig angegangen werden sollte und kurz- bis mittelfristig umsetzbar ist.

Die Verknüpfung von Projektansätzen zur besseren Mobilitätsorganisation in Gewerbegebieten mit Projektansätzen zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement (Handlungsfeld H) hat ebenso ein hohes Innovationspotenzial und ist kurz-, mittel- oder auch langfristig umsetzbar. Ebenfalls prioritär angegangen werden sollten innovative Logistik-Ansätze zur Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger, die auch die Wasserwege einschließen.

Handlungsfeld H **Betriebliches Mobilitätsmanagement**

Als prioritär in diesem Handlungsfeld 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. Projektansätze, die angemessene finanzielle Anreize bieten, erleichtern dabei eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Voraussetzung ist jedoch, dass die Mobilitätsalternativen aus Sicht der Pendler tatsächlich vorhanden und entsprechend attraktiv sind. Projektansätze des Betrieblichen Mobilitätsmanagements sind daher mit geeigneten Angebotsmaßnahmen, z. B. im ÖPNV, zu verknüpfen.

Handlungsfeld I **Alternative Antriebe**

Die Zusammenarbeit der ÖPNV-Unternehmen bei der Planung, Einrichtung und Erprobung von Elektro- und Wasserstoffantrieben oder synthetischen Kraftstoffen ermöglicht einen breiten, OWL-weiten Knowhow-Aufbau. Ein Nebeneffekt ist, dass mit dem „Sichtbarmachen“ von Elektrofahrzeugen im Straßenbild die generelle Akzeptanz gegenüber der E-Mobilität steigt. Ein weiterer wichtiger Beitrag zur Akzeptanzsteigerung ist der rasche und flächendeckende Ausbau von Ladeinfrastruktur für Schnellladen und POI-Laden.

Die öffentliche Hand hat nicht zuletzt eine Vorbildfunktion bei der Förderung von alternativen Antrieben und einer effizienteren Fahrzeugauslastung. Projektansätze mit dem Ziel einer Umstellung der Fahrzeugflotten von Behörden und Verwaltungen sind daher ebenfalls wichtig und in der Regel auch kurz- bis mittelfristig umsetzbar.

Fazit

Zu allen Handlungsfeldern der Mobilitätsstrategie wurden im Bottom-up-Prozess der REGIONALE 2022 Projektansätze eingereicht. Das Spektrum ist vielfältig und innovativ.

Das ist eine gute Ausgangsbasis! Und es spricht für die Kreativität und das Engagement der Akteure in OstWestfalenLippe, die in ihrer Region buchstäblich „etwas bewegen“ möchten. Zudem finden sich zahlreiche Anknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Ansätzen. Werden diese konsequent berücksichtigt und ausgearbeitet, bestehen gute Chancen, dass die Mobilitätsvision Schritt für Schritt Realität wird.

Bis es soweit ist, werden die Akteure und Entscheidungsträger in OstWestfalenLippe allerdings noch weiteres Engagement einbringen müssen. Nur ein Teil der Projektansätze ist zu Projektsteckbriefen ausgearbeitet und in den Qualifizierungsprozess der REGIONALE-Projekte eingebracht worden. Für viele gute Ansätze liegen bislang nur Ideenskizzen vor. Hier müssen Umsetzungsakteure gewonnen werden, die diese Ideen weiter konkretisieren und voranbringen (→ siehe 6.3).

6.2 ANGEMESSENE MOBILITÄTSLÖSUNGEN FÜR UNTERSCHIEDLICHE RÄUME

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.

Raumtypische Mobilitätslösungen

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. Für dicht besiedelte städtische Räume mit einem großen Nachfragepotenzial kommen andere Mobilitätslösungen infrage als in dünn besiedelten ländlichen Räumen. Der Verkehr in den Arbeitsplatzschwerpunkten gestaltet sich völlig anders als an den Zielen für Freizeit und Naherholung. Dementsprechend kommen unterschiedliche Verkehrsmittel, Fahrt- bzw. Nutzungsmöglichkeiten oder Flexibilisierungsgrade infrage. Auch die Geschäftsmodelle der Mobilitätsanbieter orientieren sich an Nachfragepotenzialen und Raumstrukturen.

Die Erfahrungen zeigen zwar, dass es nicht „die eine optimale Mobilitätslösung“ für einen bestimmten Raumtyp gibt. Und auch innerhalb eines Raumtyps können die jeweils passenden Lösungen von Ort zu Ort variieren. Aber es lassen sich durchaus 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 repräsentieren diese raumtypische Nachfragepotenziale, Nutzergruppen und Mobilitätsbedarfe.

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 Stadtbahnangebote
- 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

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

Raumtyp 2 ALLROUNDER**Typische Strukturen, Rollen und Aufgaben**

- 40.000 bis 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner
- meist Mittelzentrum
- „Mittler-Funktion“ zwischen ländlichen Gebieten und Urbanisten
- „Allrounder-Kommunen“ mit einem gesamt-regional 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 bis 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 Innerorterschließung 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

Eine Zuordnung der bis Juni 2019 im Rahmen der REGIONALE 2022 eingereichten Projektansätze findet sich im Arbeitspapier zur Mobilitätsstrategie.

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.

Hingegen sind Projektansätze, die die Mobilitätsinformation verbessern sollen oder die auf nutzergerechtere Preismodelle für Mobilitätskosten abzielen, möglichst aus der Perspektive der Gesamtregion anzugehen. Denn nur so lassen sich bei Angeboten auf digitaler Basis erfahrungsgemäß Systemstrukturen entwickeln, die eine nahtlose Mobilität gewährleisten. Innerhalb dieser in OstWestfalenLippe einheitlichen Strukturen können dann bei Bedarf immer noch lokale „Akzente“ gesetzt werden, in dem z. B. ein spezieller Ortstarif im ÖPNV oder eine auf den Ort zugeschnittene Fahrplaninformation angeboten wird; beide sind dann jedoch jederzeit „anschlussfähig“ an das übrige OWL-Gebiet.

Auch die möglichen **Maßnahmen zur Veränderung des Mobilitätsverständnisses bzw. zur Steigerung der Mobilitätskompetenz** (Handlungsfeld F) sind weitgehend unabhängig vom Raumtyp. Sie sind in der Regel ohnehin OWL-weit, zumindest aber teilraumbezogen angelegt. Hier ist von Fall zu Fall zu entscheiden, ob und inwieweit eine Anpassung des gewählten Instruments sinnvoll und notwendig ist.

6.3 EMPFEHLUNGEN ZUM WEITEREN VORGEHEN

Die Mobilitätsstrategie ist nun mit Leben zu füllen: Die Vision muss kommuniziert und mit breiter Unterstützung der Akteure in OstWestfalenLippe getragen werden. Die Strategie benötigt eine breite Akzeptanz. Alle künftigen Lösungen und Projekte zur Verbesserung der Mobilität sind an den Zielen der Mobilitätsstrategie auszurichten und in den aufgespannten Rahmen der neun Handlungsfelder einzubinden. Dieser Rahmen ist ein Mosaik, dessen Konturen erst allmählich erkennbar werden. Denn viele Mosaiksteine sind derzeit noch zu unscharf oder fehlen ganz, Schnittstellen und Zusammenhänge sind noch herauszuarbeiten.

Das Instrument REGIONALE bietet dabei gute Möglichkeiten anhand von Pilotprojekten zu zeigen, wie die Strategie umgesetzt werden kann. Derzeit sind dazu die folgenden Pilotprojekte im Qualifizierungsprozess (siehe auch Arbeitspapier).

Ausbau und Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots

- Weiterentwicklung der Bahnverbindung Bielefeld – Lemgo (30 Min.-Takt einschl. Infrastrukturausbau)
- Zukunftsfähig Pendlerströme steuern (TWE-Streckenreaktivierung)

Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote

- AUTÖPIA - Automatisierter ÖPNV für Stadt und Umland
- Future Rail OWL („Zukunfts Bahn OWL“)
- AutoBahn - Erprobungsfeld für autonomen Bahnverkehr zwischen Lemgo, Dörentrup, Barntrup und Rinteln
- Last Mile - Autonomer Fahrdienst für die letzte Meile
- Tariflinien-E-Carsharing (Stadt Borgholzhausen)
- On-Demand-Ridepooling Höxter (Integration eines On-Demand-Verkehrs in den ÖPNV-Linienverkehr)

Multimodales Mobilitätssystem

- Multimodales Verkehrskonzept Lippe (multimodales Mobilitätsangebot in Lippe, u.a. Sharing- und On-Demand-Angebote, Mobilstationen)
- MultimodalMobilHub Lustgarten (Detmold)
- Ostwestfälische Mobilitätsplattform (OMP)

Mobilitätskosten (Tarife/Preise)

- Attraktive Bus & Bahn-Tarife über kommunale Grenzen hinweg

Stärkung des Radverkehrs

- Radnetz OWL
- Regiopolyes Alltagsradwegenetz
- Radschnellweg OWL 2.0 (Herford – Rheda-Wiedenbrück)
- Veloroute B68 (Bielefeld – Steinhagen – Halle (Westf.) – Borgholzhausen)
- Alltagsradweg Borgholzhausen – Werther – Bielefeld
- Gutes Radfahren interkommunal (Veloroute Enger – Bielefeld)
- Veloroute Spenge – Bielefeld

Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre

- City-Logistik – smart City Konzept

Alternative Antriebe

- Modellregion Postfossile Mobilität OstWestfalen-Lippe – Technologieplattform für postfossile Mobilität

Zwar reicht der Horizont der Mobilitätsstrategie weit über die Laufzeit hinaus. Entscheidend für den Erfolg bis 2022 wird jedoch sein, ob es gelingt, den dynamischen REGIONALE-Prozess für die Etablierung und Konkretisierung der Strategie zu nutzen. Nachfolgend wird dargestellt, welche Schritte hierzu wichtig wären.

Innovative Mobilitätslösungen aus REGIONALE-unabhängigen Bezügen in die Mobilitätsstrategie einbinden

Bislang umfasst die Strategie überwiegend Projektansätze, die im REGIONALE-Prozess entwickelt oder zumindest aufgegriffen und eingebracht werden. Damit ist das „Mobilitätsbild“ für OstWestfalenLippe jedoch unvollständig. Denn auch in anderen, von der REGIONALE unabhängigen Bezügen wurden und werden innovative Mobilitätslösungen entwickelt, die sich in Form von „**assozierten Projekten**“ sehr gut in die Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie einpassen lassen, deren Ziele adressieren und damit die Vision unterstützen. Hierzu zählen beispielsweise die folgenden Angebote und Projekte.

Geplante Schnellbus-Linien im Kreis Minden-Lübbecke

- Variante 1 im Verkehrsraum Rahden (Bf.) – Stemwede-Oppenwehe – Lemförde (Bf.) – Stemwede-Wehden – Espelkamp (Bf.)
- Variante 2 im Verkehrsraum Minden (Bf.) – Porta-Westfalica (Bf.) – Lübbecke

Preisgünstiges Azubi-Ticket und Job-Ticket

Ein preisgünstiges Azubi-Ticket (62 Euro monatlich im Abo zzgl. 20 Euro Aufpreis für eine NRW-weite Nutzung) wird ab August 2019 das Angebot im Westfalen-Tarif erweitern. Ein Job-Ticket ist in Vorbereitung.

Mobilstationen in den Kreisen Minden-Lübbecke und Höxter

Im Jahr 2018 ist von der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv) mbH ein Konzept für Mobilstationen im Bedienungsgebiet entwickelt worden, welches mit den Kommunen und dem Zweckverband Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (als Zuständige Institution für die Förderung von Mobilstationen) abgestimmt ist. Im Kreis Minden-Lübbecke sollen auf Basis dieses Konzeptes Mobilstationen in den Kommunen Espelkamp, Hüllhorst, Preußisch Oldendorf und Stemwede umgesetzt werden. Im Kreis Höxter wurden bereits Mobilstationen an den Bahnhöfen in Altenbecken und Brakel eingerichtet, jeweils mit E-Bike-Verleih und Carsharing, z. T. mit Elektrofahrzeugen.

LandEi mobil

Das Projekt im westlichen Kreisgebiet des Kreises Minden-Lübbecke verfolgt das Ziel, die Mobilität der Menschen auf dem Land zu verbessern und ihnen praktikable Alternativen zum eigenen Pkw zu bieten. Das Land Nordrhein-Westfalen fördert das Projekt im Rahmen des Programms „VITAL.NRW“. Derzeit angeboten wird ein ÖPNV-Ticket für sechs Kommunen (EiTicket, EiTicketPlus), das wahlweise um ein E-Bike als Ergänzungsverkehrsmittel zum ÖPNV (EiBike in Kombination mit LandEiAboPlus) erweitert werden kann. Perspektivisch soll in das EiTicketPlus dann auch ein Baustein „Carsharing“ eingebunden werden. Dazu gehört auch die LandEi-Plattform (Übersichtskarte, Routenplaner, Bezug des EiTickets).

E-Roller-Sharing im Stadtgebiet Bielefeld

Das Bielefelder Verkehrsunternehmen moBiel GmbH bietet über ihr Sharing-Angebot „flowBie“ ein E-Roller-Sharing als stationsungebundenes Free-Floating-System im Stadtgebiet Bielefeld an.

E-Bike-Verleih in Detmold

Die Stadtverkehr Detmold GmbH bietet seit 2018 einen E-Bike-Verleih über die E-Bike-Mietstation am ZOB an.

Lastenrad-Verleih in Bielefeld und Detmold

In den Städten Bielefeld und Detmold gibt es mit den Angeboten bisela und dela.bike jeweils ein Lastenrad-Verleihangebot.

REGIONALE-Mobilitätsideen konkretisieren und zusätzliche Mobilitätslösungen entwickeln

Es liegen Ideenskizzen für viele innovative Projektansätze vor. Hier gilt es, Akteure zu gewinnen, die diese Ideen als Projekte weiterverfolgen und zur Umsetzung bringen. Darüber hinaus sollten gerade für bislang schwach besetzte Handlungsfelder zusätzliche innovative Mobilitätslösungen entwickelt werden. Hierzu bedarf es in dem einen oder anderen Fall möglicherweise auch geeigneter Beteiligungsformate, um lokale Akteure zum Mitmachen zu motivieren. Die Aktivitäten in den Handlungsfeldern sollten sich dabei vor allem auf die folgenden Themen konzentrieren (über die guten Ansätze aus OWL hinaus werden hier auch Beispiele außerhalb der Region betrachtet, siehe auch Arbeitspapier):

1. Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote (Handlungsfeld B): Flexibilisierung des ÖPNV

In Handlungsfeld B sollten noch stärker als bislang die Flexibilisierungsmöglichkeiten im ÖPNV herausgearbeitet werden. Vor allem im ländlichen Raum eröffnet eine deutlichere funktionale Trennung des Busangebots in schnelle Regionalbuslinien, die die Anbindung an die Zentren sicherstellen, und flächenerschließende ÖPNV-Angebote viele Chancen, um den ÖPNV insgesamt attraktiver zu machen. Voraussetzung ist, dass die Verknüpfung zwischen den Angeboten

funktioniert. Rufbus-Angebote in der Flächenerschließung können dabei – je nach Organisationskonzept – eine Angebotsverbesserung (mehr Fahrtmöglichkeiten, kürzere Fahrzeiten) ohne Zusatzkosten ermöglichen. In Höxter ist beispielsweise die Integration eines On-Demand-Verkehrs in den ÖPNV-Linienverkehr geplant.

Steckbrief – Praxisbeispiel 1:

*ÖPNV-Modell Altmarkkreis Salzwedel**

2. Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote (Handlungsfeld B): Ehrenamtliche Mobilitätsangebote, selbstorganisierte Mobilität und multifunktional genutzte Fahrzeuge

Gerade auf nachfrageschwachen Relationen im ländlichen Raum können ehrenamtliche Mobilitätsangebote (z. B. Bürgerbus, ehrenamtliche Fahrdienste) oder Angebote der Selbstorganisation die Mobilität für Personengruppen ohne eigenen Pkw sicherstellen, wo reguläre ÖPNV-Angebote wirtschaftlich nicht vertretbar sind und sonstige kommerzielle Mobilitätsdienste kein Geschäftsfeld sehen (z. B. kommerzielles Carsharing) oder für die Nutzerinnen und Nutzer zu teuer sind (z. B. Taxi). Werden ehrenamtliche Fahrdienste mit multifunktional genutzten Fahrzeugen oder auf Basis eines Fahrzeugpools aus temporär ungenutzten Fahrzeugen angeboten, entfallen nicht nur die Kosten des Fahrpersonals (ehrenamtlich!), sondern auch die fixen Fahrzeugkosten teilen sich auf mehrere Nutzungen auf. Vergleichbare Lösungen gibt es heute schon in vielen ländlichen Gemeinden. Projektansätze mit multifunktional genutzten Fahrzeugen bzw. Dorfautos greifen diese Lösung auf. Sie sollten gerade im Hinblick auf den bislang noch schwach mit Mobilitätsprojekten ausgestatteten Teilraum „Land voran“ vertieft werden. Attraktive Instrumente zur Anerkennung und Förderung der ehrenamtlichen Tätigkeit sind dabei ein entscheidendes Element für den Erfolg ehrenamtlich erbrachter Mobilitätsangebote.

Beim Einsatz von Neufahrzeugen bietet sich die Beschaffung von E-Fahrzeugen an und damit eine Verknüpfung mit Projektansätzen zur Förderung alternativer Antriebsformen (s. u.).

*Steckbrief – Praxisbeispiel 2: Spurwechsel – multifunktional genutzte E-Fahrzeuge**

Klassische Carsharing-Angebote sind im Übergangsbereich zwischen Mobilitätsdienstleistungen und selbstorganisierter Mobilität angesiedelt. Kommerziell agierende Carsharing-Anbieter gibt es – wenn auch selten – mittlerweile selbst in Klein- und Mittelstädten. Neue Geschäftsmodelle, die professionelles Management und ehrenamtliche Tätigkeiten miteinander verbinden, ermöglichen günstigere wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Entsprechende Lösungen wären auch für die „Lokalen Anker“ in OstWestfalenLippe denkbar und sollten in Projektansätzen zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen aufgegriffen werden. So ist geplant, an den Mobilstation in Altenbeken und Brakel zukünftig ein Elektro-Carsharing-Auto bereitzustellen. In Borgholzhausen ist ein Elektro-Carsharing mit Integration in den ÖPNV-Tarif geplant und in Höxter sollen On-Demand-Verkehre in den ÖPNV-Linienverkehr durch Ride-Pooling integriert werden.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Beispiele für das nicht-kommerzielle Teilen eines gemeinschaftlich genutzten Fahrzeugs auf privater Ebene. Solche Initiativen können Zweit- oder Drittwagen im Haushalt überflüssig machen. *Steckbrief – Praxisbeispiel 3: Co-wheels Car Club | Steckbrief – Praxisbeispiel 4: Amranger Autogemeinschaft**

Um die Auslastung der Fahrzeuge bei Carsharing-Nutzung zu erhöhen und weitere Fahrtoptionen zu generieren, sollte es auch die Möglichkeit geben, Mitfahrten bei Carsharing-Nutzerinnen und -Nutzern über eine App zu buchen. Für eine solche Mitnahme-Option wären Anreize und Regelungen (Rechtsrahmen) zu schaffen.

Als Akteure werden Kommunen bzw. Kommunalverwaltungen (meist Träger der Fahrzeuge bzw. Fahrzeugflotte) sowie engagierte Bürgerinnen und Bürger (ehrenamtliche Fahrdienste), ggf. auch Carsharing-Anbieter sowie ÖPNV-Verbünde und Verkehrsunternehmen benötigt. Zielgruppe des Angebots ist die Bevölkerung; bei multifunktionaler Fahrzeugnutzung sind es auch die Kommunalverwaltung und ortsansässige Firmen. Der Ansatz ist grundsätzlich für alle kleineren Städte und Gemeinden mit einem als unzureichend empfundenen ÖPNV-Angebot denkbar.

* Siehe Arbeitspapier.

3. Flexible und bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote (Handlungsfeld B): Fahrerlose Fahrzeuge / Autonomer ÖPNV

Der Einsatz autonom bzw. vollautomatisiert fahrender fahrerloser Fahrzeuge im ÖPNV bietet die Chance, Mobilitätsdienstleistungen sowohl „klassisch“, d. h. linienbezogen und nach Fahrplan, vor allem aber im On-Demand-Verkehr deutlich preiswerter als heute anzubieten. Insbesondere da die Kosten für das Fahrpersonal entfallen, die im heutigen ÖPNV rund 50 bis 65 % der fahrleistungsbezogenen Kosten ausmachen. Bis es soweit ist, wird es noch einige Jahre dauern. Doch es gibt heute schon Testbetriebe in Deutschland und im europäischen Ausland, bei denen fahrerlose Fahrzeuge (mit Begleitpersonal) zum Einsatz kommen, so z. B. in Berlin und Hamburg, aber auch in der Prignitz oder in Bad Birnbach in Bayern. Diese Testbetriebe sollten die Akteure in OstWestfalenLippe dazu ermutigen, ebenfalls erste Erfahrungen mit der zukunftsweisenden Technologie zu sammeln. *Steckbrief – Praxisbeispiel 5: Testbetrieb Autonomer Kleinbus Bad Birnbach**

4. Stärkung des Radverkehrs (Handlungsfeld E): Einsatzmöglichkeiten für Lastenräder

Die Projektansätze zu den Einsatzmöglichkeiten für Lastenräder erweitern die Nutzungsmöglichkeiten des Fahrrads im Alltag und können ein sinnvoller Baustein in einem innovativen Güter- und Warentransportkonzept für OstWestfalenLippe sein. Sie sollten daher vertieft werden.

Folgende Einsatzfelder für Lastenräder sollten geprüft werden:

- Warentransport in begrenztem Umfang bei kleineren Gewerbetreibenden, interessierten Mittelständlern oder öffentlichen Einrichtungen
- Einbindung in ein Logistikkonzept am Container-Bahnhof in Bielefeld (ähnlich dem Projektbeispiel KoMoDo aus Berlin)
- Einbindung in das geplante Citylogistikkonzept für die Stadt Detmold
- Medikamententransporte zwischen verschiedenen Klinikstandorten

Darüber hinaus wäre zu prüfen,

- a) welche Möglichkeiten es für Lastenrad-Sharing gibt (Geschäfts-/Betreibermodelle),
- b) ob und welche Einsatzmöglichkeiten für Lastenräder im ländlichen Raum bestehen,
- c) ob einheitliche bzw. OWL-weite Lösungen für Sharing- und Logistiklösungen für Lastenräder möglich und sinnvoll sind.

Wichtige Voraussetzungen für das erfolgreiche Etablieren von Lastenrädern ist eine Ertüchtigung der Radwegeinfrastruktur für den Lastenradeinsatz (nutzbare Breite), die Schaffung geeigneter Abstellplätze vor Geschäften sowie Anreize bzw. Fördermittel zur Anschaffung von privat genutzten Lastenrädern (z. B. bei Verzicht auf einen Pkw). *Steckbrief – Praxisbeispiel 6: KoMoDo**

5. Mobilitätsverständnis verändern / Mobilitätskompetenz steigern (Handlungsfeld F): Mobilitätsmarketingkampagne

Der zentrale Projektansatz in Handlungsfeld F ist eine Mobilitätsmarketingkampagne für OstWestfalenLippe. Der Ansatz kann in einem ersten Schritt als Ideenpool ausgestaltet und gepflegt werden, in dem bewährte und erfolgreiche Informations- und Vermarktungsinstrumente sowie Marketingaktionen zusammengetragen werden. Der Ideenpool sollte öffentlich zugänglich sein, so dass nicht nur institutionelle Akteure, sondern auch engagierte Privatpersonen von dem gesammelten Wissen bei Ihren Aktionen profitieren können. Zielgruppe des Mobilitätsmarketings ist die Bevölkerung in OstWestfalenLippe.

Mögliche Bausteine einer Mobilitätsmarketingkampagne könnten sein:

- Anreize bieten und Vorteile von Mobilitätsalternativen zum Pkw in den Vordergrund stellen, statt Verzicht zu predigen
- Vermittlung von Grundkenntnissen bei der Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote
- „Reallabore“, in denen neue Mobilitätsangebote für die Bevölkerung erfahrbar werden („Wow, das geht ja wirklich!“)
- Schnupperangebote für neue Mobilitätsangebote
- Öffentliche bzw. bekannte Persönlichkeiten als Vorbilder (Influencer) für veränderte Mobilitätsgewohnheiten gewinnen und bekannt machen (z. B. Politikerinnen und Politiker, Unternehmerinnen und Unternehmer, Geistliche, Vereinsvorsitzende usw.)

* Siehe Arbeitspapier.

Beim Direktmarketing ist darauf zu achten, dass die Kampagne Aufmerksamkeit erregt, lokale Aspekte anspricht oder witzig ist und das beworbene Mobilitätsangebot mit positiven Emotionen verknüpft.

Die Umsetzung der Pilotprojekte im Rahmen der REGIONALE soll mit einem Marketing begleitet werden.

Mögliche Akteure sind die ÖPNV-Verkehrsverbünde und ÖPNV-Unternehmen in OstWestfalenLippe, Interessenvertretungen wie der Verkehrsclub Deutschland VCD oder der Allgemeine Deutsche Fahrradclub ADFC, aber auch engagierte Ehrenämter (z.B. vom MobiNetz Bielefeld).

*Steckbrief – Praxisbeispiel 7: Mitmach-Aktionen**

6. Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre (Handlungsfeld G): Innovative und intelligente Logistikprojekte

Eine effiziente Transportlogistik im Wirtschafts- und Güterverkehr (d. h. möglichst schnell und möglichst preisgünstig) ist ein entscheidender Standortfaktor für produzierende Unternehmen in OstWestfalenLippe, aber auch für externe Unternehmen bei der Belieferung ihrer Kunden in OstWestfalenLippe. Darüber hinaus steigen die Anforderungen an umwelt- und ressourcenschonende Logistikprozesse zum Schutz von Bevölkerung und Umwelt. Neben lokalen City-Logistik-Konzepten sollten daher die Potenziale für innovative und intelligente Logistikprojekte ausgelotet werden, um regionale Logistikketten zukunftsfähig zu gestalten und flächenhaft umzusetzen.

Um dieses Ziel zu erreichen sind die großen Transportlogistikfirmen und die großen produzierenden Industrie und Gewerbebetriebe in OstWestfalenLippe zu motivieren, neue und effizientere Wege des Güterverkehrs zu untersuchen, zu entwickeln und auszuprobieren. Es wird empfohlen, die Akteure mit einer geeigneten Hochschule zusammen zu bringen für eine Analyse der heutigen Situation (Ziele, Bedürfnisse, Gegebenheiten) und zur Entwicklung eines Pilotprojekts, das dann in der Folge auch umgesetzt und erprobt wird. Eine solche Initiative sollte unter Regie der Industrie- und Handelskammer initiiert und gesteuert und als REGIONALE-Projekt evaluiert und begleitet werden, um Fördermittel gewinnen zu können.

7. Betriebliches Mobilitätsmanagement (Handlungsfeld H): BMM neu denken

Ein weiterer Schwerpunkt der künftigen Arbeit sollte auf umweltverträglichen Lösungen für den Berufspendlerverkehr liegen. Das Spektrum der möglichen Ansätze und Maßnahmen ist sehr breit. Verschiedene Institutionen bieten hierzu umfangreiche Informationen und Leitfäden, z. B.:

- Servicestelle der Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz (MIE) (2016): Praxisleitfaden Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): FGSV-Schrift-Nr. 167: Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement
- Auto Club Europa (ACE) (2018): Mobil gewinnt – Nachhaltige Mobilität kennt nur Gewinner: Gute Beispiele für die betriebliche Praxis

Dabei darf sich BMM nicht in Anreizen und Incentives zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel zum Pkw erschöpfen. Vielmehr sind auch immer die Erreichbarkeiten der Betriebsstandorte für die Mitarbeiter mit zu betrachten (Relation Wohnort « Arbeitsort); gegebenenfalls sind Anpassungen oder Ergänzungen an der Verkehrsinfrastruktur oder am Verkehrsangebot vorzunehmen.

Mit Blick auf die steigende Zahl von interkommunalen Gewerbegebieten ist zu berücksichtigen, dass diese auch interkommunale und überbetriebliche Lösungen erfordern. Als Akteure werden benötigt: Unternehmen, Kommunen und/oder Kreise, ÖPNV-Verbünde und ÖPNV-Unternehmen, ggf. sonstige Mobilitätsanbieter. Unterstützung bieten auch die Industrie- und Handelskammern in OstWestfalenLippe. *Steckbrief – Praxisbeispiel 8: BMM Fa. Rathgeber**

Neben dem betrieblichen Mobilitätsmanagement sollte auch dem **allgemeinen Mobilitätsmanagement der Bevölkerung insgesamt** (Alltagsmobilität) Beachtung geschenkt werden. Vorschläge, welche Instrumente hier eingesetzt werden können, macht die Broschüre „Kommunales Mobilitätsmanagement – Fachinformation“ (2017) des Zukunftsnetzes Mobilität NRW.

* Siehe Arbeitspapier.

8. Alternative Antriebe (Handlungsfeld I): E-Mobilitätsprojekte vorantreiben

In diesem Handlungsfeld liegt aktuell der Fokus auf der Entwicklung elektrischer Mobilität. Dazu sind auch einige Projektideen zur REGIONALE 2022 eingereicht worden. Die landes- und bundesweite Förderung ist groß, die Marktdurchdringung aber noch auf sehr geringem Niveau. Daher sind hier aktuell sehr viele Projekte kurzfristig umsetzbar und „quick wins“ zu erreichen. Die Projekte sollten schnell angegangen werden, um die Sichtbarkeit von Elektrofahrzeugen und der dazugehörigen Ladeinfrastruktur deutlich zu erhöhen, und um damit rasch eine größere Akzeptanz von Elektromobilen in OstWestfalenLippe zu erreichen.

Mit der Umstellung eines kommunalen Fuhrparks auf Elektrofahrzeuge können gleich mehrere Ziele erreicht werden: Vorbildfunktion der öffentlichen Hand, erhöhte Ausnutzung der eigenen Fahrzeuge und Sichtbarkeit von Elektromobilität auf den Straßen. Wird der Elektrofuhrpark außerhalb der Dienstzeiten auch noch der Bevölkerung zur Nutzung angeboten (multifunktionale Nutzung als Carsharing-Fahrzeug), werden Ausnutzungsgrad und Sichtbarkeit nochmals erhöht und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit verbessert. Zudem wird die Erreichbarkeit von individuellen Zielen für Personen ohne eigenen Pkw erhöht.

Beispiel BARshare: Der Landkreis Barnim hat hierfür ein gutes Beispielprojekt umgesetzt: Er hat einen Teil seines Fuhrparks elektrifiziert und damit das kommunale Carsharing BARshare aufgebaut. Er agiert selbst als Hauptnutzer; außerhalb der Dienstzeiten sind die Fahrzeuge für Privatpersonen in Form eines stationengebundenen Carsharings verfügbar. Als weitere Carsharing-Hauptnutzer kommen auch Firmen und Vereine in Betracht.

*Steckbrief – Praxisbeispiel 9: BARshare**

Umsetzungsakteure für eine solche Lösung sind die öffentliche Verwaltung, ihre Fuhrparkmanager, der lokale Energieversorger und ggf. kommerzielle Carsharing-Anbieter.

Teilräume mit Herausforderungen unterstützen

In den Teilräumen „Land voran“ und „Urbaner Magnet“ entstehen viele kreative Lösungen – auch bei der Mobilität. Davon wurden bislang wenige Projektansätze aus dem Bereich Mobilität zur REGIONALE 2022 eingereicht, sondern in anderen Kontexten verfolgt, wie z. B. das Projekt LandEi mobil im Kreis Minden-Lübbecke (u. a. Verknüpfung von lokalem ÖPNV-Ticket, E-Bike-Verleih und – langfristig geplant – Dorfauto) im Rahmen des Programms „VITAL.NRW“. Solche Ansätze gilt es herauszuarbeiten.

Auch ist zu berücksichtigen, dass die genannten Teilräume in weiten Bereichen sehr ländlich geprägt sind. Abgesehen von der Tatsache, dass der eigene Pkw von den meisten Menschen in ländlichen Räumen noch immer als unverzichtbar für eine angemessene Mobilität wahrgenommen wird, sind diese Räume auch mit großen Herausforderungen konfrontiert, z. B. der Abwanderung junger Menschen, dem demografischen Wandel und der Ausdünnung der Versorgungsstrukturen. Gerade dafür ist Mobilität in vielen Fällen ein Schlüsselfaktor und spezifische Lösungen müssen gefunden werden.

Einerseits gilt es also, die anderen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, und andererseits lokale Initiativen einzubinden und zu fördern. Denn nur wenn eine gleichwertige Beteiligung aller Teilräume in OstWestfalenLippe mit Mobilitätsprojekten erreicht wird, werden sich die Erreichbarkeiten in OstWestfalenLippe insgesamt deutlich verbessern – ein zentrales Ziel der REGIONALE 2022 und der Mobilitätsstrategie.

Zu prüfen wäre daher zunächst, was an kleinen, lokalen Mobilitätsprojekten bereits entstanden oder in Planung ist und wie sich diese Ansätze in die Mobilitätsstrategie einbinden lassen, z. B. in Form von assoziierten Projekten. Für neue Projekte braucht es geeignete Ansprechpersonen und Multiplikatoren in diesen Teilräumen. Diese finden sich in der Kommunalpolitik (Landräte, Bürgermeister, Ortsvorsteher, Mitglieder der Kommunalparlamente), in örtlichen Vereinen oder lokalen Initiativen (z. B. LEADER-Aktionsgruppen, Landfrauen). Wichtig in diesem Zusammenhang ist es, die Chancen aufzuzeigen, die die REGIONALE 2022 bei der Entwicklung und Umsetzung neuer oder der Verbesserung bestehender Mobilitätsangebote bieten kann. Denn die REGIONALE ist weiterhin offen

* Siehe Arbeitspapier.

für innovative Projektansätze im Aktionsfeld DIE NEUE MOBILITÄT. Auch Veranstaltungen mit „Unterstützung von außen“, z. B. Vertretern von Verbänden und Initiativen wie dem Allgemeinen Deutschen Fahrradclub ADFC oder von bereits umgesetzten innovativen Mobilitätsprojekten, können hilfreich sein, und neue Ideen und Erfahrungen einbringen.

Kurzfristig realisierbare Maßnahmen in Angriff nehmen und DIE NEUE MOBILITÄT greifbar machen

Grundsätzlich sollten alle bereits **gut vorbereiteten und damit schnell zu realisierenden** Lösungsansätze auch zeitnah angegangen, umgesetzt und als Baustein der Mobilitätsvision vermarktet werden, um DIE NEUE MOBILITÄT für die Bevölkerung in OstWestfalenLippe erfahrbar zu machen.

Priorität sollten dabei Projekte erhalten, die bereits **vorhandene Mobilitätsangebote besser als bisher miteinander verknüpfen** und damit einfacher nutzbar machen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zu einem integrierten, multimodalen Mobilitätsangebot. Hierzu zählen beispielweise die als Projektansatz eingereichte Ostwestfälische Mobilitätsplattform sowie generell Mobilstationen, die zunächst an strategisch wichtigen Verknüpfungspunkten mit hoher Nachfragewirkung entstehen sollten. Anschließend ist dieses Grundnetz schrittweise zu einem OWL-weiten Mobilstationennetz zu verdichten.

Bereits heute gibt es in OstWestfalenLippe ein vielfältiges und attraktives öffentlich zugängliches Mobilitätsangebot als Alternative zum eigenen Pkw. Aber ist das der breiten Bevölkerung auch bekannt? Vordringliches Ziel sollte es daher sein, zunächst die vorhandenen Mobilitätsangebote besser zu vermarkten. Mit vielen **Projektansätzen zur Veränderung des Mobilitätsverständnisses und zur Steigerung der Mobilitätskompetenz (Handlungsfeld F)** kann zeitnah begonnen werden. In der Regel ist kein langer Planungsvorlauf erforderlich und im Gegensatz zu Infrastruktur- oder Angebotsmaßnahmen ist der Finanzierungsbedarf überschaubar. Neben reinen Marketing- und Informationskampagnen haben sich Mitmachkampagnen als erfolgversprechend erwiesen, wenn es

darum geht, ein Bewusstsein für eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu schaffen. Gleiches gilt für **Tarifmaßnahmen im ÖPNV**, die Zielgruppen erschließen (Handlungsfeld E).

Bei anderen, aufwändiger zu realisierenden Mobilitätslösungen mit hohem Innovationspotenzial empfiehlt es sich, zunächst **Pilotprojekte** zu entwickeln. Sie bieten die Möglichkeit, erstes Knowhow aufzubauen und Erfahrungen zu sammeln, um dieses dann auch anderen interessierten Akteuren zu vermitteln. Im Erfolgsfall entstehen so regionale Leuchttürme, die zur Nachahmung anregen.

Querschnittsprojekte mit anderen Aktionsfeldern entwickeln

Bei der Einordnung der Mobilitätsstrategie in die UrbanLand-Idee (vgl. Kapitel 1) wurde bereits auf die Schnittmengen und Anknüpfungspunkte zwischen dem Handlungsfeld DIE NEUE MOBILITÄT und den übrigen Handlungsfeldern hingewiesen. Um die damit verbundenen Zusammenhänge und Abhängigkeiten besser herausarbeiten zu können und in der Praxis sichtbar und erfahrbar zu machen, sollten gezielt Querschnittsprojekte entwickelt werden, die unterschiedliche Handlungsfelder zusammenführen.

Am stärksten betrifft dies die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsentwicklung, Umfang und der Qualität der verfügbaren Mobilitätsangebote, Erreichbarkeiten und Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung (mit entsprechenden Effekten zu Verkehrsflächenverbrauch, Schadstoffausstoß und Lärmimmissionen). So ließen sich Projektansätze aus dem Aktionsfeld DAS NEUE STADTLAND QUARTIER zu emissionsarmen Quartieren oder zu autofreiem/ autofreiem Wohnen verknüpfen mit Projektansätzen zu umweltfreundlichen und innovativen Mobilitätsangeboten aus dem Aktionsfeld DIE NEUE MOBILITÄT. Konkret könnte dies beispielsweise die Einbindung eines Projektansatzes zur Umnutzung und Umgestaltung von Pkw-Stellplätzen in einen Projektansatz zur Quartiersentwicklung sein.

Schnittmengen zwischen den Aktionsfeldern DIE NEUE MOBILITÄT und DER NEUE MITTELSTAND ergeben sich auch bei der zukunftsorientierten Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten. Denkbar wäre beispielweise die

Einbindung geeigneter mittelständischer Unternehmen in OstWestfalenLippe aus den Branchen Maschinenbau, Elektrotechnik, Fahrzeugzulieferung usw. in Projekte zum Einsatz von vollautomatisierten Fahrzeugen (Handlungsfeld B) oder zu alternativen Antrieben (Handlungsfeldern I). Konkret ließe sich ein Projektansatz, der die Aufenthaltsqualität in Bussen attraktiver machen will, als gemeinsames Innovationsprojekt mit dem Aktionsfeld DER NEUE MITTELSTAND und einem regionalen Partner aus dem Bereich Fahrzeugzulieferung/Fahrzeugausstattung realisieren.

Partizipation und Wissenstransfer bei Projektentwicklung und -umsetzung

Die Projekte und Maßnahmen im Handlungsfeld DIE NEUE MOBILITÄT sollten unter dem Motto „Kooperieren und voneinander Lernen“ umgesetzt werden. Für eine kooperative und offene Planungskultur bedeutet dies:

- Projekte möglichst übergemeindlich bzw. interkommunal anlegen und Akteure mit unterschiedlichen Perspektiven einbinden, auch politische Entscheidungsträger.
- Die Bevölkerung bzw. die (potenziellen) Nutzerinnen und Nutzer der Mobilitätslösungen frühzeitig beteiligen, um bedarfsgerechte Lösungen zu gewährleisten und das Projekt frühzeitig bekannt zu machen.
- Planungs- und Umsetzungsprozesse möglichst „offen und transparent“ gestalten. Externe, die ähnliche Projekte umsetzen wollen, haben so die Gelegenheit, sich kontinuierlich bei den Pilotprojekten über den Arbeitsstand, die gemachten Erfahrungen, aufgetretene Hemmnisse und Möglichkeiten zu deren Umgehung zu informieren.
- Projektübergreifende Austauschforen zu bestimmten Mobilitätsthemen ermöglichen den Erfahrungsaustausch und stellen den Wissenstransfer sicher.

Evaluieren und „Nachjustieren“

Nicht nur in der Planungs- und Umsetzungsphase, sondern auch im Pilot- oder Regelbetrieb von Mobilitätslösungen sollte eine kontinuierliche Maßnahmenevaluation durchgeführt werden. Hierzu sind jeweils passende Evaluationskonzepte zu entwickeln (Voraussetzungen, Prozesse, Ergebnisse). Wichtig ist es hierbei herauszustellen, was gut und was weniger gut gelaufen ist, warum dies so war (Erfolgs- und Misserfolgskriterien) und was beim nächsten Mal besser gemacht werden kann. Auch hier sind geeignete Formate anzuwenden, um den Wissenstransfer zu interessierten externen Akteuren sicherzustellen. Mit dem Evaluationsergebnis sollten klare Empfehlungen verbunden werden, ob und was genau an der Mobilitätslösung verbessert werden kann, so dass ein „Nachjustieren“ möglich ist. Für REGIONALE-Projekte wird dies über das Instrument der Qualitätsvereinbarung nachgehalten, in der die zentralen Qualitäten und Erfolgsfaktoren für das jeweilige Projekt sichtbar gemacht werden. Die Qualitätsvereinbarung wird jährlich fortgeschrieben.

Regionale Mobilitätskompetenz aufbauen und stärken

Mobilitätskompetenz aufzubauen und zu stärken bedeutet auch neue Wege zu gehen! Dies sind innovative Projekte im Bereich Mobilität, die es zu entwickeln gilt und die ebenso mutig wie selbstbewusst anzugehen sind. Werden dabei Zukunftsthemen besetzt, wie z. B. das vollautomatisierte Fahren oder innovative Antriebsformen, bestehen auch sehr gute Chancen, national wie international beachtete „Leuchttürme“ zu initiieren. Erfahrungen und Kreativpotenzial sind in OstWestfalenLippe jedenfalls ausreichend vorhanden, u. a. mit den Hochschulen, den ÖPNV-Aufgabenträgerorganisationen und Mobilitätsanbietern in OstWestfalenLippe.

Es braucht aber auch geeignete Strukturen für die Vernetzung und Zusammenarbeit. Die OWL GmbH begleitet und unterstützt im Rahmen der REGIONALE diesen Prozess. Die Mobilitätsakteure der Region arbeiten angesichts der Herausforderungen intensiv zusammen und haben sich auf diesen Prozess eingelassen, was auch am Beispiel der gemeinsamen Erarbeitung der Mobilitätsstrategie OWL sichtbar wird. Mit der Koordinierungsstelle OstWestfalenLippe im Zukunftsnetz Mobilität NRW in Paderborn steht ein weiterer starker Partner insbesondere zur Unterstützung im kommunalen Bereich zur Verfügung.

7



Zusammenfassung und Ausblick



Das neue UrbanLand OstWestfalenLippe steht für ein neues Modell der Beziehungen zwischen Stadt und Land. Dem Aktionsfeld DIE NEUE MOBILITÄT kommt dabei eine zentrale Funktion zu, da vielfältige Schnittstellen zu den anderen Aktionsfeldern erkennbar sind.

Herzstück der NEUEN MOBILITÄT ist eine **Mobilitätsstrategie für OstWestfalenLippe**. Geleitet von einer Vision, was DIE NEUE MOBILITÄT für OstWestfalenLippe zukünftig bedeutet, führt die Mobilitätsstrategie Ziele der Regionalentwicklung, verkehrspolitische Ziele und die im Bottom-Up-Prozess bereits entwickelten Projektansätze zur Verbesserung der Mobilität in einem abgestimmten Handlungskonzept zusammen. Ausgangspunkt ist die Vision, die ein Bild der NEUEN MOBILITÄT im zukünftigen UrbanLand für den Zeithorizont 2030+ zeichnet, mit attraktiven, umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten und durchgehenden Mobilitätsketten im Personen- und Wirtschaftsverkehr.

Vision und Mobilitätsstrategie orientieren sich an Gesellschafts- und Mobilitätstrends sowie an absehbaren Rahmenbedingungen. Dies betrifft den demografischen Trend ebenso wie verschiedene gesellschaftliche Trends mit – teilweise gegenläufigem – Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Verkehrsmittelwahl der Menschen in OstWestfalenLippe. Chancen und Möglichkeiten, Mobilität neu zu denken, bieten dabei die Digitalisierung im Verkehr sowie die Sharing- und Plattform-Ökonomie (Motto: Teilen statt Besitzen). Die Entwicklung bei den alternativen Antriebsformen ermöglicht darüber hinaus eine klimafreundlichere Gestaltung der zukünftigen Mobilität. Damit weist die Mobilitätsstrategie weit über die Laufzeit der REGIONALE UrbanLand hinaus.

Bei der Betrachtung der Gegenwart in OstWestfalenLippe zeigt sich: Die Palette an öffentlich-zugänglichen Mobilitätsangeboten ist vielfältig. Das ist zunächst einmal eine gute Ausgangssituation, da Erfahrungen zu den Systemeigenschaften und Einsatzfeldern verschiedener Verkehrsmittel bereits vorliegen, was förderlich für deren zukünftige Verbreitung ist.

Dennoch besteht Handlungsbedarf: OstWestfalenLippe ist hinsichtlich der Bevölkerungsverteilung, der Wirtschaftskraft und der Ausstattung der verschiedenen Teilräume eine sehr heterogene Region. Wachsende Teilräume stehen schrumpfenden gegenüber. Mit dem demografischen Wandel nimmt in allen Teilräumen die Zahl der älteren Menschen zu – mit allen damit verbundenen Auswirkungen auf den Mobilitätsbedarf (Ziele, Zeiten, Komfort usw.). Dabei gibt es vielfältige regionale Verkehrsverflechtungen in OstWestfalenLippe, sowohl innerhalb der Teilräume als auch zwischen diesen sowie in angrenzende Regionen. Das heutige Angebot im öffentlichen Verkehr ist aber vor allem mit Blick auf die Erreichbarkeit der Ober- und Mittelzentren nicht überall ausreichend attraktiv, um die vorhandenen Nachfragepotenziale angemessen bedienen und ausschöpfen zu können. Die strukturelle Vielfalt in OstWestfalenLippe verbindet sich also mit zahlreichen Herausforderungen.

Die Mobilitätsstrategie formuliert daher neun Handlungsfelder, die alle relevanten Mobilitätsthemen adressieren und vielfältige Handlungsmöglichkeiten auf regionaler Ebene bieten: Neben dem Ausbau und der Qualitätsverbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots (A) sollen die Mobilitätsangebote flexibler und bedarfsgesteuerter (B) werden. Der schrittweise Aufbau eines multimodalen Mobilitätssystems (C) ist das zentrale Handlungsfeld bei der Schaffung durchgehender Mobilitätsketten. Eine große Steuerungswirkung haben auch nutzer- und umweltgerechte Mobilitätskosten (D). Ein wichtiger Beitrag zur Verkehrswende im Individualverkehr ist die Stärkung

des Radverkehrs (E). Neben Infrastrukturausbau und neuen Mobilitätsangeboten wird es auch darum gehen müssen, das Mobilitätsverständnis der Bürgerinnen und Bürger zu verändern und deren Mobilitätskompetenz zu steigern (F). Innovative Lösungen für zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre (G) verbinden deren effiziente und reibungslose Abwicklung mit möglichst geringen Belastungen der Umwelt durch Lärm, Umweltschadstoffe und Klimagase. Betriebliches Mobilitätsmanagement (H) verbessert die Erreichbarkeit von Betrieben und Gewerbegebieten, indem Mobilitätsalternativen zum Pkw mit geeigneten Anreizen verknüpft werden. Alternative Antriebe (I) bei den eingesetzten Fahrzeugen erleichtern dabei eine klimafreundlichere Verkehrsabwicklung.

Im REGIONALE-Prozess wurden bis Juni 2019 rund 70 Projektansätze in Form von Ideenplakaten oder Projektsteckbriefen eingereicht. Sie füllen die Handlungsfelder mit Leben. Die in den Ansätzen aufgezeigten Lösungen müssen dabei auf den Mobilitätsbedarf im jeweiligen Raumtyp und die lokalen Bedürfnisse zugeschnitten sein (eher städtisch oder eher ländlich, eher Arbeitsplatzschwerpunkt oder Freizeitziel). Entscheidend ist aber auch, dass sie passfähig zueinander sind und konsequent vernetzt werden.

Die Dynamik des REGIONALE-Prozesses sollte genutzt werden, um die Mobilitätsstrategie zu etablieren und zu konkretisieren. Dabei ist es wichtig, auch innovative Mobilitätslösungen aus REGIONALE-unabhängigen Bezügen in die Mobilitätsstrategie einzubinden. Parallel dazu sind die aus dem REGIONALE-Prozess hervorgegangenen Ansätze weiter auszuarbeiten. Handlungsfelder und Teilräume mit besonderen Herausforderungen, die bislang nur wenige konkrete Mobilitätslösungen aufweisen, benötigen zusätzliche Impulse, für die engagierte Mitstreiterinnen und Mitstreiter gewonnen werden müssen.

Kurzfristig realisierbare Maßnahmen sollten schnell in Angriff genommen werden, um DIE NEUE MOBILITÄT für die Bevölkerung greifbar und „erfahrbar“ zumachen. Da Mobilität ein Schlüssel ist, um Erreichbarkeit in Raumbezügen zu gewährleisten, sind Querschnittsprojekte mit anderen Aktionsfeldern der REGIONALE UrbanLand wichtig, v. a. mit Ansätzen aus dem Aktionsfeld DAS NEUE STADT LAND QUARTIER.

Dabei sollten alle Akteure in OstWestfalenLippe die Chance erhalten, an den Erfahrungen bei der Projektentwicklung und -umsetzung über Partizipation und Wissenstransfer teilzuhaben. Da viele „neue Wege“ begangenen werden müssen, ist der Erfolg nicht immer garantiert. Ein Evaluieren und – bei Bedarf – „Nachjustieren“ der umgesetzten Maßnahmen ist daher ein wichtiger Teil der Mobilitätsstrategie. Schließlich geht es immer auch darum, regionale Mobilitätskompetenz aufzubauen



OstWestfalenLippe

verfügt über genügend

Erfahrungen, viele kreative

Köpfe und vor allem engagierte

Partner, die etwas bewegen

wollen. Das sind Potenziale,

um den anstehenden Heraus-

forderungen zu begegnen und

die Mobilitätsstrategie mit

Leben zu füllen.

DANK

Ein besonderer Dank gilt den Mitgliedern des Beirats Mobilität für ihre engagierte Mitarbeit bei der Entwicklung dieser Mobilitätsstudie.

Daniela Becker

Leiterin des Referats Verkehr, Stadt- und Regionalplanung,
IHK Ostwestfalen zu Bielefeld (für die Kammern in OWL)

Cornelia Christian

Geschäftsbereichsleiterin Kundenmanagement, moBiel GmbH

Dr. Ulrich Conradi

Verbandsvorsteher, Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)

Michael Ganninger

Regionalentwicklung, Bezirksregierung Detmold

Oliver Gubela

Leiter Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung,
Kreis Minden-Lübbecke (für die Kreise und die Stadt Bielefeld)

Werner Kloppmann

Fachgebietsleiter Radverkehr, Allgemeiner Deutscher
Fahrrad-Club e.V. (ADFC), auch für das Ehrenamt

Sven Koerner

Leitung Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift,
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Joachim Künzel

Geschäftsführer, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Andreas Meyer

Leitung Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe,
Landesbetrieb Straßenbau NRW

Achim Oberwöhrmeier

Geschäftsführer, Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe mbH (KVG Lippe)

Achim Overath

Geschäftsführer, Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (mhv)

Michael Rüngeler

Amtsleiter Kreisstraßenbauamt, Thema Radverkehr
(Kreis Paderborn für die Kreise und Stadt Bielefeld)

Frank Scheffer

Verbandsvorsteher, Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL)

Prof. Dr.-Ing. Stefan Witte

Vizepräsident für Forschung und Technologietransfer, Technische Hochschule
Ostwestfalen-Lippe (für die Hochschulen in OWL)

Darüber hinaus bedanken wir uns bei allen Personen, die Anteil am Gelingen der Studie hatten, mit Rat und Tat zur Seite standen und das Projekt unterstützt haben.

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

Die Mobilitätsstrategie führt Ziele der Regionalentwicklung, verkehrspolitische Ziele und die im Bottom-Up-Prozess bereits entwickelten Projektansätze zur Verbesserung der Mobilität in einem abgestimmten Handlungskonzept zusammen.

www.urbanland-owl.de



Kommunen in OWL

Altenbeken | Augustdorf | Bad Driburg | Bad Lippspringe
Bad Deynhausen | Bad Salzuflen | 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 | Stemwede | 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

