

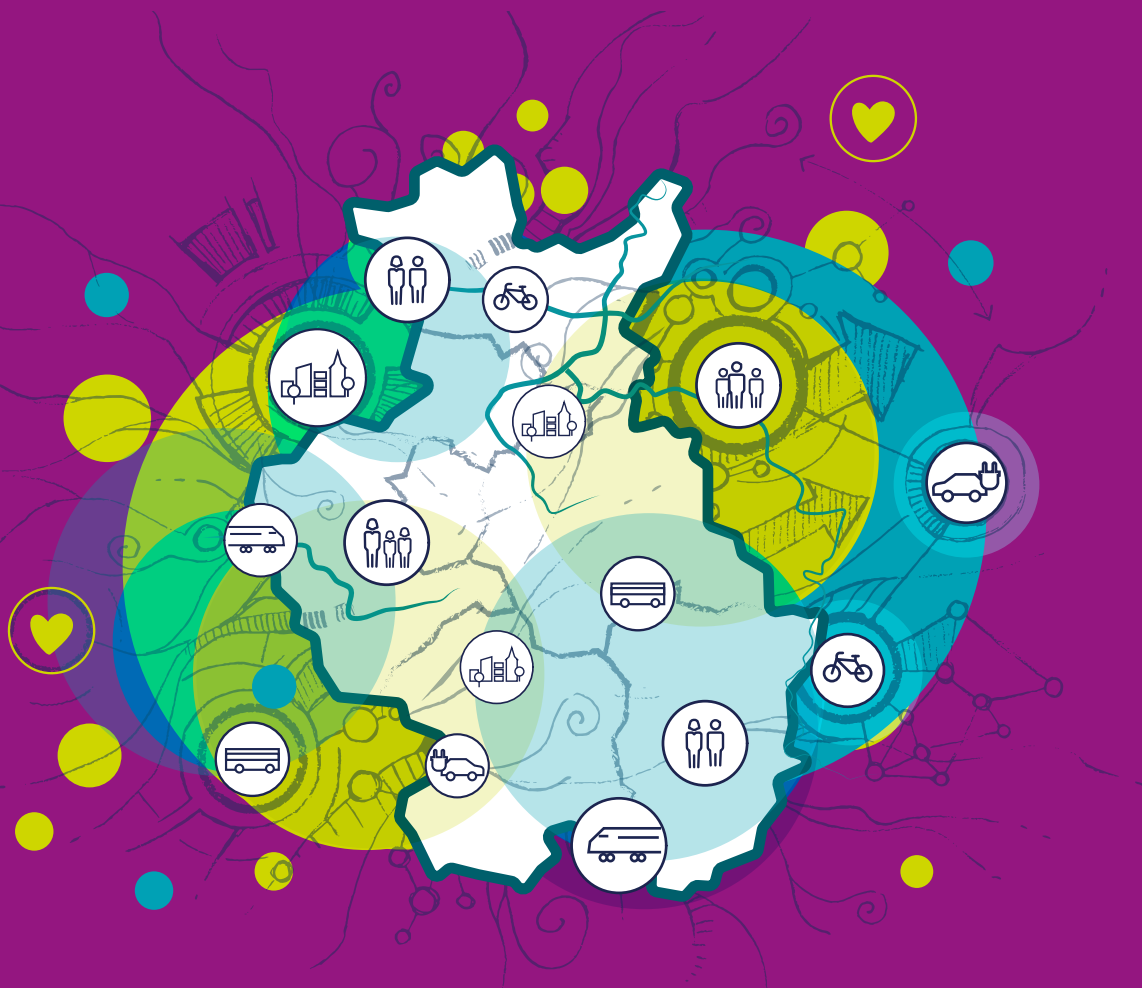
URBANLAND

OstWestfalenLippe

REGIONALE
2022

Mobilitätsnetz

OstWestfalenLippe



Zukunftsbild für eine vernetzte Region

INHALT

	Vorwort	3	
1	Hintergrund		→ 6
2	Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+		→ 14
3	Ziele und Prinzipien		→ 17
4	Maßnahmen		→ 19
	4.1 Ortstypen und Maßnahmenkategorien	19	
	4.2 Lupenräume	23	
	4.2.1 Bahnhofsumfeld	26	
	4.2.2 Stadtzentrum	28	
	4.2.3 Lebendiges Dorfzentrum	30	
	4.2.4 Stadtrandsiedlung	32	
	4.2.5 Gewerbe- und Industriegebiete	34	
	4.2.6 Streusiedlungen	36	
	4.2.7 Zielorte mit individuellen verkehrlichen Anforderungen	38	
	4.2.8 Freie Landschaft und Verkehrswege	40	
5	Umsetzung		→ 42
	5.1 Integrierte Planung	42	
	5.2 Zentrale Akteure	44	
	5.3 Aktuelle Fördermöglichkeiten und Hinweise	46	
6	Ausblick		→ 48
7	Anhang		(nur online unter: www.urbanland-owl.de/presse-und-medien/mediathek/)
	Dank	50	
	Impressum	51	



VORWORT

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachhaltige und lebenswerte Städte und Gemeinden zählen zu den 17 weltweiten Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. Auch in der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Nordrhein-Westfalen spielt die nachhaltige Entwicklung der Kommunen eine wesentliche Rolle. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es heute vor allem eine sichere, bezahlbare, umwelt- und klimaschonende Mobilität – unabhängig vom regionalen und lokalen Umfeld. Die nachhaltige Mobilitätswende soll mehr Lebensqualität für alle Menschen bringen – ob sie nun in eher ländlichen, suburbanen oder urbanen Räumen unseres Landes leben.

Um zu guten Lösungen zu gelangen, müssen Regionalentwicklung, Stadt- und Verkehrsplanung Hand in Hand gehen und die ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Herausforderungen der Mobilität gleichermaßen annehmen. Nutzungsgemischte Quartiere und ein attraktives Mobilitätsangebot jenseits des motorisierten Individualverkehrs können wesentlich dazu beitragen, die bestehenden Mobilitätswänge zu verringern und die Nutzung des klimafreundlichen Umweltverbundes zu erleichtern.

Wie überall in Nordrhein-Westfalen gilt auch für Ostwestfalen-Lippe: Zu einem bürger- und klimafreundlichen Verkehr trägt ein attraktiver öffentlicher Personennahverkehr auf Straße und Schiene wesentlich bei. Bedarfsorientierte – ggf. sogar automatisierte – Verkehre, eine höhere Taktung und optimierte Anschlüsse, digitale und verkehrsmittelübergreifende Auskunft- und Buchungssysteme, Sharing-Angebote sowie die Elektrifizierung von Flotten heißen die Stellschrauben, an denen wir drehen müssen. Um den Modal Split in Richtung Umweltverbund zu verändern benötigt es funktionaler Rad- und Fußwegenetze sowie multimodaler Verknüpfungspunkte – zum Beispiel Mobilstationen.

Zur Unterstützung der Kommunen bedarf es unbedingt einer Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen im Landes- und Bundesrecht. Um Aufenthaltsqualität und Sicherheit im öffentlichen Straßenraum zu stärken, sollten wir uns nicht darauf beschränken, die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs zurückzudrängen, sondern müssen attraktive Alternativen entwickeln und offensiv anbieten. Auf dem Weg dorthin bieten die Siedlungsentwicklung entlang bestehender oder zu optimierender Infrastruktur des Umweltverbundes und die Gestaltung von Quartieren mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr besonders vielversprechende Ansätze.

Im UrbanLand OstWestfalenLippe sind Sie mit der Mobilitätsstrategie und nun dem Mobilitätsnetz auf einem sehr guten Weg. Für die weitere Umsetzung wünsche ich Ihnen erfolgreiche Kooperationen und Projekte, Tatkraft und Beharrlichkeit.

Ihr

OLIVER KRISCHER

Minister für Umwelt, Naturschutz und Verkehr
des Landes Nordrhein-Westfalen



ZUM GELEIT

Die Attraktivität der Städte und Gemeinden in OstWestfalenLippe gilt es zu erhalten und zu verbessern – als lebendige Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben mit einem guten Angebot an Versorgung, Naherholung, Freizeit und hoher Wirtschaftskraft. Eine der Grundvoraussetzungen dafür ist eine optimale Erreichbarkeit mit geringer Belastung der Umwelt und des Klimas.

Die neue Mobilität zu gestalten, ist eine große Herausforderung für Kommunen. KFZ-Verkehre und die damit einhergehenden Emissionen sollen besonders in den Ortszentren reduziert und die Sicherheit flächendeckend erhöht werden. Es gilt, durch eine Revitalisierung der Ortszentren die Daseinsvorsorge zu sichern und eine hohe Lebensqualität zu bieten. Vielfältige, attraktive und leicht zugängliche Mobilitätsangebote sind ein entscheidender Beitrag zur Verkehrswende. Darüber hinaus müssen die steigenden Wirtschafts- und Güterverkehre verstärkt in den Fokus gerückt werden. Die Belastung der Straßennetze wird immer größer, historische Ortskerne sind durch Lieferverkehre überlastet. Hier sind innovative Lösungen gefragt.

Regional- und Stadtentwicklung sollten daher mit nachhaltigen Konzepten zur Gestaltung der Personen- und Güterverkehre verknüpft und synchronisiert sein. Den Wechselwirkungen zwischen Regional- bzw. Raumentwicklung und Mobilität wird künftig stärker Rechnung zu tragen sein, um die Vernetzung zwischen Stadt und Land zu stärken und die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse zu ermöglichen. Aus Sicht der Verkehrsplanung können dazu beispielsweise durchgängige Mobilitätsketten beitragen, um die Erreichbarkeit zu optimieren. Aus Sicht der Regionalentwicklung können kleinräumig ausgerichtete stationäre, mobile oder digitale Angebote zur Daseinsvorsorge vor Ort zur Verkehrsvermeidung beitragen. Bei der Quartiersentwicklung sind kurze Wege und Möglichkeiten der lokalen Versorgung zu berücksichtigen. Alle Akteure der Stadt-, Regional- und Verkehrsplanung sind dabei gefragt. Nur ein Austausch der Perspektiven, interdisziplinäre Ansätze und Kooperation über die Fachbereiche und auch kommunalen Grenzen hinaus führt zu einer integrierten Planung, die Lösungen für die Herausforderungen der Zukunft unserer Region liefern kann. Das nun im Rahmen der REGIONALE 2022 erarbeitete Zukunftsbild der vernetzten Region bietet dazu einen guten Rahmen.

JÜRGEN MÜLLER

Landrat Kreis Herford

Vorsitzender UrbanLand Board

VORWORT

Vernetzte Mobilität mit einer gemeinsamen Strategie lautet eine Lösung aus dem UrbanLand für die Herausforderungen der Region. Zentrales Ziel ist die umfassende Verbesserung der Erreichbarkeit von Tür zu Tür im Personen- und Güterverkehr. Dazu ist eine integrierte Planung notwendig, die Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung interdisziplinär betrachtet. Das ist der Ansatz des Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe.

Unter dem Druck des Klimawandels, endlicher Ressourcen, nötiger Energiesicherheit und bis dato weiterhin wachsenden Verkehrs ist ein Umsteuern im Mobilitäts- bzw. Verkehrsbereich notwendig, möglichst ohne Mobilität einzuschränken. Die Gestaltung zukunftsfähiger Personenverkehre durch eine bedarfsgerechte und abgestimmte Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel sowie die Rahmensetzung für effizient und klimafreundlich gestaltbare Wirtschafts- und Güterverkehre in unserem starken Wirtschaftsraum, technologische Innovation sowie die Sensibilisierung für die Verkehrswende sind Zukunftstreiber für ein starkes und nachhaltiges OstWestfalenLippe.

Die in der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe definierten Ziele und im UrbanLand initiierten Projekte sind handlungsleitend und beispielgebend. Basierend auf den strategischen Zielen der REGIONALE 2022 sowie Gesellschafts- und Mobilitätstrends führte die Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe die Ziele der Regionalentwicklung, verkehrspolitische Ziele und regionale Projektansätze in einem abgestimmten Handlungskonzept zusammen. Im UrbanLand sollen komfortable und bedarfsorientierte Mobilitätsangebote die Erreichbarkeit von Tür zu Tür sichern. Großstädte, Mittelzentren und der ländliche Raum sollen optimal und multimodal miteinander verbunden sein. Dafür sorgt auch nachhaltige betriebliche Mobilität bezogen auf Mitarbeitende, Kunden und Güter. Virtuelle Anknüpfungspunkte organisieren Informationen, Buchung und Abrechnung.

Doch damit allein ist eine Mobilitätswende und ein wesentlicher Beitrag zum Klimaschutz noch nicht realisierbar. Die Mobilitätswende ist im Zusammenhang mit der Raumentwicklung zu sehen. Hier setzt das Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe an. Denn nur die Schaffung von zukunftsfähigen Infrastrukturen und Mobilitätsangeboten kombiniert mit verkehrslenkenden Maßnahmen sowie koordiniert im Rahmen einer effizienten und ökologisch nachhaltigen Siedlungsentwicklung wirkt zielführend, um vitale Stadt- und Dorfzentren sowie Quartiere mit hoher Lebensqualität zu realisieren. Dabei spielt Erreichbarkeit nicht nur für Berufspendler, sondern auch in der Freizeit eine zentrale Rolle. Das Ziel sind komfortable Wegeketten auch in den Randzeiten, eine sichere und gute Versorgung mit Dienstleistungen und Gütern auch im ländlichen Raum und gleichzeitig reduzierte Verkehrsbelastungen. Die integrierte und grenzüberschreitende Gestaltung von Raum und Mobilität ist ein Erfolgsfaktor, der stärker angewendet werden muss. Die Bedürfnisse aller Bürgerinnen und Bürger und die daraus resultierenden Mobilitätsbedarfe müssen in der Planung von Anfang an berücksichtigt werden.

Mit Weitsicht und Zusammenarbeit kann die vernetzte Mobilität für die gesamte Region verwirklicht werden.

BJÖRN BÖKER
Geschäftsführer
OWL GmbH

ASTRID BUTT
Projektleitung Mobilität REGIONALE 2022
OWL GmbH

1

Hintergrund

ZIEL

Mobilität bewegt OstWestfalenLippe, Deutschland und die Welt. Bisher stand die individuelle motorisierte Fortbewegung im eigenen Auto im Vordergrund. Unsere Städte, Gemeinden und Infrastruktur sind darauf ausgerichtet, möglichst viel Raum für den KFZ-Verkehr zu schaffen, damit er reibungslos fließt. Klimawandel, Flächenknappheit, Emissionen sowie eine überlastete Verkehrsinfrastruktur erfordern ein Umdenken. Die Umsetzung wichtiger verkehrlicher und städtebaulicher Nachhaltigkeitsziele fordert eine vernetzte und emissionsarme Mobilität

Durch zügigere und ganzheitlich gedachte Planungsprozesse, Rahmengestaltungen durch Bund und Land, vernetzte Angebote und die Entwicklung eines neuen und nachhaltigeren Mobilitätsverständnisses, kann die Lebensqualität in Stadt und Land nachhaltig verbessert werden ohne Mobilität an sich einzuschränken. Auf kommunaler sowie regionaler Ebene braucht es dafür eine allen Verkehrsmitteln gerecht werdende Neuaufteilung des Verkehrsraums, Nutzungsdurchmischte Quartiere, gute, verlässliche und miteinander verknüpfte Mobilitätsangebote, moderne Infrastrukturen für den Wirtschaftsverkehr sowie eine effiziente Regulierung des motorisierten Individualverkehrs. Zentral hierfür sind eine integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung, die Überwindung von Zuständigkeitsgrenzen, entsprechende Anpassungen im Verkehrsrecht sowie eine kontinuierliche kommunikative Begleitung von Veränderungen.

Mit dem Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe wird die Mobilitätsstrategie in der Region konkretisiert und räumlich verortet. Dabei steht die Identifikation von Handlungsansätzen an der Schnittstelle von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Vordergrund. Die räumliche Gestaltung bzw. infrastrukturelle Ausstattung von Orten, an denen Menschen wohnen, arbeiten oder auch einkaufen, beeinflusst ihr Mobilitätsverhalten maßgeblich, denn sie schaffen Routinen, die letztendlich in einem bestimmten Verkehrsgeschehen resultieren. Umsetzungsorientierte Maßnahmen werden für verschiedene Lufträume bzw. charakteristische Ortstypen in OstWestfalenLippe vorgeschlagen. Da in einem komplexen Mobilitäts- und Verkehrssystem lokale Entscheidungen oft großräumig und großräumige Entscheidungen lokal wirken, ist die Stärkung der interkommunalen und akteursübergreifenden Zusammenarbeit wichtig. Nur so können städtebauliche und verkehrliche Nachhaltigkeitsziele zum Schutz des Klimas realisiert und den Menschen in Dorf, Stadt und Region eine Perspektive hoher Lebensqualität gegeben werden. In diesem Sinne gilt es für das Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe ein Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+ zu entwickeln, vor dessen Hintergrund sich die relevanten Akteure in der Region versammeln und handeln können.

AUSGANGSPUNKT

Im Rahmen der REGIONALE 2022 „UrbanLand OstWestfalenLippe“ ist im Jahr 2019 eine regionale Mobilitätsstrategie erarbeitet worden. Diese entwirft anhand von Leitgedanken ein Bild der NEUEN MOBILITÄT im UrbanLand. Aus diesem Bild und daraus ableitbaren Zielen sind durch deren Spiegelung am Status Quo sowie Trends und Entwicklungen neun Handlungsfelder identifiziert worden, in deren Rahmen Lösungen für OstWestfalenLippe erarbeitet oder weiterentwickelt werden sollen.¹ Die Handlungsfelder reichen vom „Ausbau und der Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots“ über „Multimodales Verkehrssystem“ und „Stärkung des Radverkehrs“ bis zu „Zukunftsfähige Wirtschafts- und Güterverkehre.“²

Aufbauend darauf, aber auch unabhängig davon, haben sich verschiedene Akteurinnen und Akteure in OstWestfalenLippe auf den Weg gemacht, die NEUE MOBILITÄT in OstWestfalenLippe zu gestalten. So entwickelt der Rail Campus OWL, ein Projekt von Campus OWL, dem Verbund der fünf staatlichen Hochschulen, der Bahn und der Wirtschaft am Standort Minden ein einzigartiges Innovationsnetzwerk für die Bahntechnologie der Zukunft und bildet Studierende für die Verkehrswende auf der Schiene aus. Der Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) verfolgt als SPNV-Aufgabenträger mit dem geplanten Aufbau der S-Bahn OWL das Ziel, Optimierungen auf allen Schienenachsen vorzunehmen und damit – ergänzt um nachhaltige Antriebstechnologien – den Umweltverbund zu stärken. Die Optimierungen beziehen sich auf die Schaffung von Direktverbindungen durch Linienverlängerungen und die Überlagerung mehrerer Linien, eine dichtere Taktung und kürzere Reisezeiten. Zusammen mit der Anbindung schienenferner Räume soll eine bessere Vernetzung des Schienenverkehrs erreicht werden, so dass dieser ergänzend durch multimodale Angebote mittelfristig eine tragende Rolle für eine nachhaltige Mobilität in OstWestfalenLippe einnehmen kann.³

Die Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote kann physisch über Mobilstationen erfolgen. In diesem Zusammenhang hat der NWL ein verbandsweites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen vorgelegt, welches die Basis für deren Aufbau vor Ort bildet. Diesbezüglich ist vom Zukunftsnetz Mobilität NRW, dessen Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe vom NWL getragen wird, ein umfassendes Unterstützungsangebot für Kommunen entwickelt worden.⁴ Ausgestattet werden können Mobilstationen und auch die geplanten Rad(schnell)wege u. a. durch sichere und komfortable Radabstellanlagen. Dazu hat der NWL zusammen mit dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (heute Zweckverband go.Rheinland) das Buchungsportal radbox.nrw entwickelt, über das freie Radabstellplätze identifiziert und gebucht werden können.⁵ In diesem Zusammenhang ebenfalls zu nennen ist die (Ost)Westfälische Mobilitätsplattform, welche als Projekt der REGIONALE 2022 die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel des Umweltverbundes durch einen vereinfachten Zugang über Apps mit gleichem Hintergrundsystem attraktiv machen soll.⁶ Darunter fällt auch der Zugang zu Sharing- und On-Demand-Angeboten, die es in OstWestfalenLippe bereits gibt, allerdings nicht flächendeckend. Zu nennen sind diesbezüglich aus der REGIONALE 2022 z. B. „Limo – Hin und wech“ im Kreis Lippe, „Holibri“ in der Stadt Höxter oder das „Linien-E-Carsharing“ Borgholzhausen, darüber hinaus „Anton“ von mobiel der Stadt Bielefeld sowie „Shuttle hol mich ab“ der Stadt Gütersloh.⁷ Mit dem MONOCAB OWL soll in Zukunft zudem ein schienengebundenes und automatisiert fahrendes On-Demand-Angebot bereitgestellt werden.⁸ Das Multimodale Verkehrssystem für den Kreis Lippe sorgt für die Erreichbarkeit von Stadt und Land im umfassenden Sinn mit einem geschlossenen Mobilitätsangebot von Tür zu Tür.⁷

1 Unter folgender URL kann die Mobilitätsstrategie und ein zugehöriges Arbeitspapier heruntergeladen werden: <https://www.urbanland-owl.de/urbandland-blog/mobilitaetsstrategie-der-regionale-2022-veroeffentlicht/>.

2 Weitere Handlungsfelder der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe sind „Flexible und bedarfsgesteuerte Angebote“, „Mobilitätskosten (Tarif/Preise)“, „Mobilitätsverständnis ändern/Mobilitätskompetenz steigern“, „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ und „Alternative Antriebe“. Allen Handlungsfeldern wird im „Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe: Zukunftsbild für eine vernetzte Region“ über die Skizzierung von Maßnahmen gerecht, wengleich deren Einordnung hier in Maßnahmenkategorien erfolgt (siehe Kapitel 4.1)

3 Vgl. Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe: Projekt S-Bahn OWL, online unter <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/s-bahn-konzepte.html>.

4 Vgl. Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe: Projekt Mobilstationen, online unter <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/mobilstationen.html> und <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/vernetzte-mobilitaet/mobilstationen-nrw>.

5 Vgl. Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe: Projekt radbox.nrw, online unter <https://www.nwl-info.de/der-nwl/projekte-engagement/radboxnrw.html>.

6 Vgl. UrbanLand OstWestfalenLippe: REGIONALE-Projekt im Bereich „Vernetzte Mobilität“: (Ost)Westfälische Mobilitätsplattform, online unter <https://www.urbandland-owl.de/projekte/ostwestfaelische-mobilitaetsplattform/>

7 Übersicht relevante REGIONALE-Projekte: <https://www.urbandland-owl.de/projekte/alle-projekte/>. Der Bericht listet zur Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe die vielfältigen Mobilitätsangebote der Region (Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe, 2019, S. 19 f.).

8 Siehe <https://www.monocab-owl.de/> für nähere Informationen.

Im Rahmen der REGIONALE 2022 ist zudem unter Federführung des Kreises Paderborn gemeinsam mit den Kreisen, Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke sowie der kreisfreien Stadt Bielefeld das Konzept Radnetz OWL entwickelt worden, welches alle Städte und Gemeinden der Region durch eine leistungsfähige Radinfrastruktur verbinden sowie Anschluss zu anderen Verkehrsmitteln bieten soll.⁹

Diese exemplarische und unvollständige Darstellung verdeutlicht, dass es in OstWestfalenLippe angebotsseitig bereits viele Lösungen für die Handlungsfelder wie „Ausbau und Verbesserung des bestehenden ÖPNV-Angebots“, „Multimodales Verkehrssystem“ und „Stärkung des Radverkehrs“ der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe gibt. Darüber hinaus, obgleich ohne spezifisch regionalen Charakter, zahlen NRW- bzw. deutschlandweite Entwicklungen wie der verbundübergreifende, luftlinienbasierte ÖPNV-Tarif eazy.nrw oder das 49-Euro-Ticket auf das Handlungsfeld „Mobilitätskosten (Tarif/Preise)“ ein.¹⁰ Dem Handlungsfeld „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ nähert sich die Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen im IHK-BEMO-Netzwerk, welches wiederum mit dem Zukunftsnetz Mobilität NRW kooperiert.¹¹

Zudem haben die Siedlungsentwicklung und Gestaltung von Quartieren direkten Einfluss auf die Mobilität der dort lebenden Einwohnerinnen und Einwohner. Deswegen verfolgen Städte und Gemeinden in Quartieren der REGIONALE 2022 eine integrierte Gestaltung von Hochbau, öffentlichem Raum und Mobilität. Ein Beispiel ist das geplante Mansergh Quartier in Gütersloh. Dort genießen Fußgänger und Radfahrer Vorrang. Der Autoverkehr beschränkt sich auf einen Erschließungsring als Tempo 30-Zone. Geparkt wird in Mobilitätsstationen. Hier finden sich u. a. Lastenräder für den Transport zur Haustür. Durch das Quartier führt eine Buslinie mit Anbindung an die Innenstadt und zum neuen Haltepunkt der reaktivierten Teutoburger Wald Eisenbahn. Im Alanbrooke Quartier in Paderborn wird ein Mobilitätsmanagement zur Stärkung des Radverkehrs und Reduzierung der Pkw-Stellplätze konsequent verwirklicht. Auch in eher ländlich geprägten und kleineren Kommunen

wie Leopoldshöhe und Altenbeken werden mit dem Lebendigen Quartier Brunshöhe und dem Wohnpark Egge ähnliche Ansätze verfolgt.⁷

Die Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe kann mit ihrem regionalen Ansatz als Orientierung oder Ergänzung kommunaler Mobilitätsstrategien bzw. -konzepte verstanden werden. Das Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe verortet genannte und weitere Handlungsansätze räumlich, um nahtlose Mobilitätsketten über kommunale Grenzen hinweg zu ermöglichen.

Wie die Mobilitätsstrategie orientiert sich das Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe an gegenwärtig erkennbaren Gesellschafts- und Mobilitätstrends sowie relevanten Rahmenbedingungen. Die Alterung der Gesellschaft, der Fachkräftemangel, ein sich änderndes Mobilitätsverhalten aufgrund teils flexibler Arbeitsorte, zunehmendem Online-Handels aber auch dem zunehmenden Klimabewusstsein und die damit einhergehende Notwendigkeit zum Handeln, physisch und digital verknüpfte Mobilitätsangebote, die Realisierung der Antriebswende und KI-getriebene Automatisierungen stellen einerseits Herausforderungen, andererseits auch Chancen für die Verkehrswende (= Mobilitätswende + Antriebswende) dar.

Generell und zwingend notwendig für den Erfolg der Verkehrswende ist eine langfristig ausreichende und sichere Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie weiterer Projekte und Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen (EU, Bund, Land, Kommunen, Wirtschaft und private Akteure). Umso wichtiger ist es vor dem Hintergrund der Herkulesaufgabe, die Verkehrswende im Sinne des Klima- und Umweltschutzes in den nächsten zehn bis fünfzehn Jahren zu realisieren und die unterschiedlichen Räume klimaresilient zu gestalten, dass Siedlungs- und Verkehrsplanung integriert erfolgt sowie durch eine intensive interkommunale Zusammenarbeit ganzheitlich für die Region OstWestfalenLippe gedacht und gehandelt wird. Das „Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe: Zukunftsbild für eine vernetzte Region“ greift diese Aspekte auf und setzt genau dort an.

⁹ Vgl. UrbanLand OstWestfalenLippe: REGIONALE-Projekt im Bereich „Vernetzte Mobilität“: Radnetz OWL, online unter <https://www.urbanland-owl.de/projekte/radnetz-owl/>.

¹⁰ Siehe <https://eazy.nrw.de/> und <https://www.mobil.nrw/deutschlandticket.html> für nähere Informationen.

¹¹ Für nähere Informationen zum IHK-BEMO-Netzwerk siehe <https://www.ihk-bemo.nrw/>. Einblicke in die Leistungen des Zukunftsnetz Mobilität NRW zum Betrieblichen Mobilitätsmanagement gibt es unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/wirtschaft-und-betriebe>.

METHODIK

Die Erarbeitung des „Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe: Zukunftsbild für eine vernetzte Region“ ist aus zwei Richtungen erfolgt (siehe Abbildung 1). Zum einen sind relevante Trends und Entwicklungen sowie Rahmenbedingungen aufgegriffen worden, die in weiten Teilen „von außen“ auf die Region wirken, zum anderen sind anhand der Personalsowie Lupenraummethodik Besonderheiten OstWestfalenLippes berücksichtigt worden.

Im Rahmen der Erarbeitung sind drei Fachveranstaltungen mit Expertinnen und Experten der Region im Workshop-Format durchgeführt worden. Die Ergebnisse der Fachveranstaltungen sind in drei nachfolgenden Beiratsitzungen reflektiert und diskutiert worden. Durch den Beteiligungsprozess konnten wertvolle Hinweise der Expertinnen und Experten der Region aufgegriffen und verarbeitet werden.

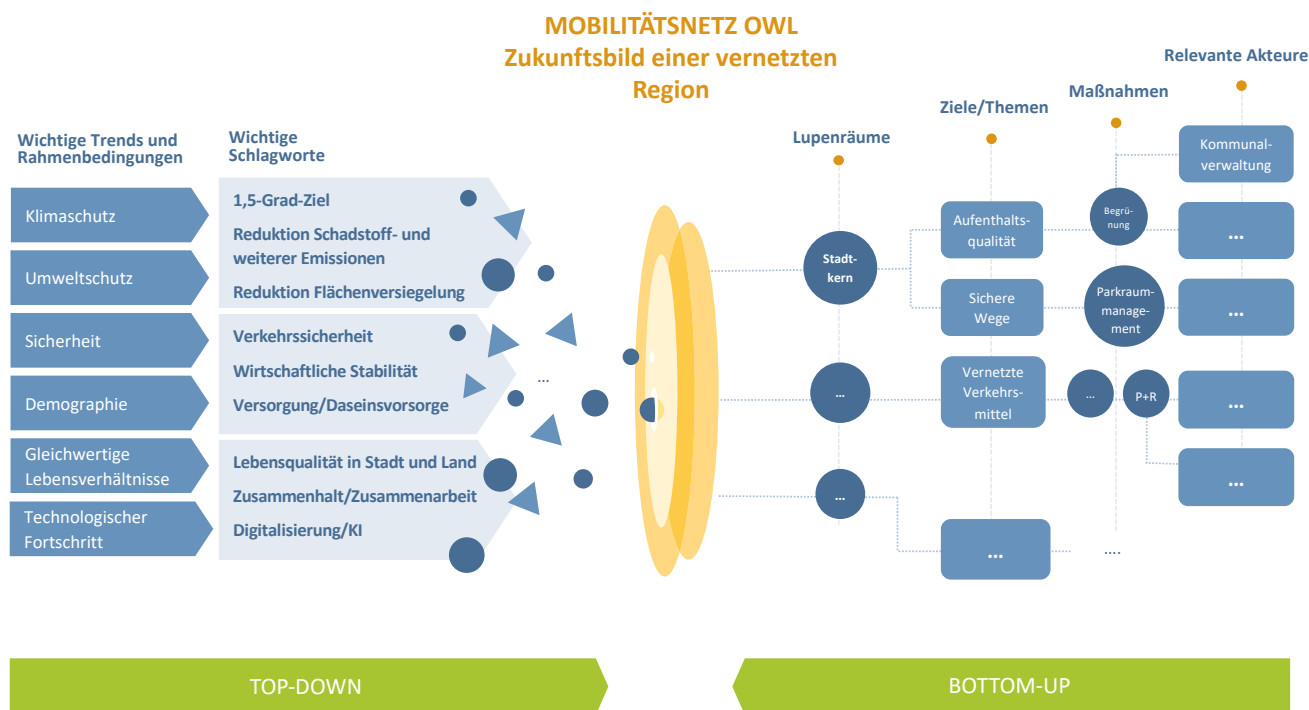


Abbildung 1
Methodik der Erarbeitung des Mobilitätsnetz OWL
Darstellung: agiplan

PERSONA-METHODE

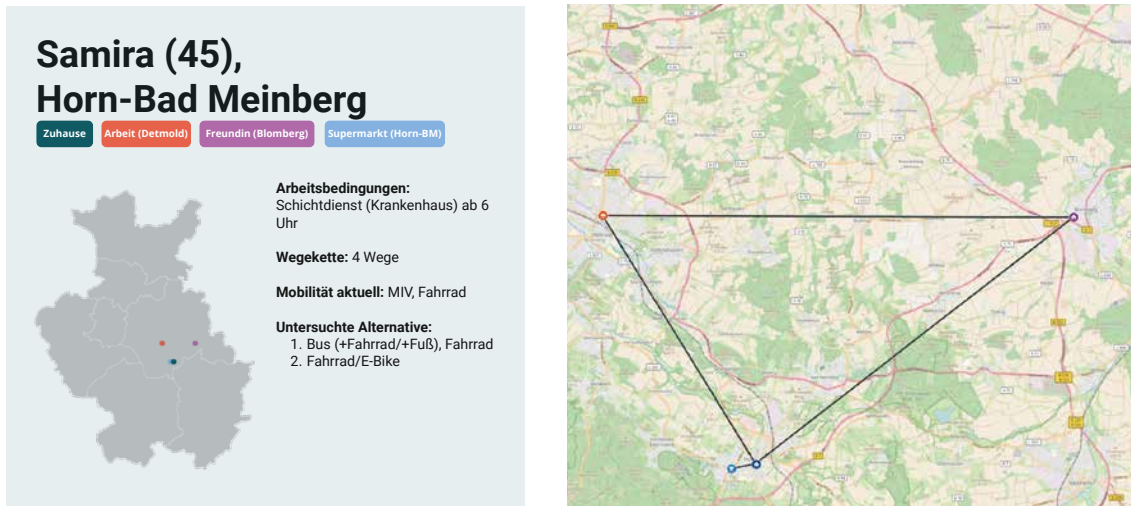
Die Analyse und Weiterentwicklung regionaler Mobilitätssysteme stellen aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Mobilitätsanlässe und regionalräumlicher Standortbedingungen eine komplexe Aufgabe dar. Die oben genannten Trends und Rahmenbedingungen lassen für die Menschen, Institutionen und Unternehmen in OstWestfalenLippe jeweils individuell unterschiedliche Veränderungspotenziale zu. Um diesen Rahmenbedingungen interdisziplinär und allgemeinverständlich zu begegnen, ist zunächst die sogenannte **Persona-Methode** adaptiert und für die Region OstWestfalenLippe umgesetzt worden.

Hierbei ist mehreren fiktiven Personenprofilen (z. B. Mitarbeiter/in im nächstgrößeren Krankenhaus, alleinerziehend, Schichtdienst, etc.) ein exemplarischer Wohn- und Arbeitsort sowie ein realitätsnahes 24-Stunden-Mobilitätsverhalten basierend auf existierenden Mobilitätsangeboten zugeordnet und dieses grafisch als raumzeitliches Wegeketendiagramm abgebildet worden (siehe Abbildung 2).

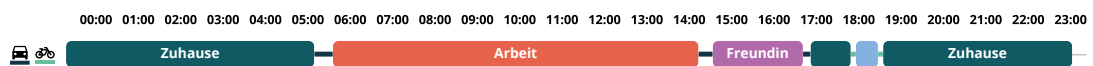
Auf diesem Wege sind unterschiedliche und interaktiv bearbeitbare Mobilitätsmuster entstanden, die sowohl eine Diskussion über zukünftige Optimierungspotenziale in einzelnen Mobilitätssegmenten als auch eine inhaltliche Reflexion über den tatsächlichen Transfer in die Region und die damit verbundenen raum- und verkehrsplanerischen Wechselwirkungen ermöglicht haben.

Insgesamt sind zwölf unterschiedliche Mobilitätsprofile als Personas erarbeitet worden, von denen vier beispielhaft grafisch aufgearbeitet und im Rahmen einer Fachveranstaltung von den Teilnehmenden diskutiert worden sind.¹² So ist es gelungen, die angesprochene, inhaltliche Komplexität zu reduzieren, verschiedene zukunftsorientierte Mobilitätsalternativen ziel- und nutzerorientiert zu diskutieren und daraus allgemeinverständliche Maßnahmen und Synergieeffekte abzuleiten. Im Ergebnis ist eine große Bandbreite unterschiedlicher Lösungsansätze entstanden, mit welchen Maßnahmenkombinationen und Anreizsystemen die Verkehrswende in OstWestfalenLippe gelingen und gleichzeitig den Betroffenen vor Ort vermittelt werden kann. Alle Arbeitsergebnisse sind nachfolgend in Hinblick auf die zugrunde liegenden Raumverflechtungen typologisch gruppiert und weitere Kontextinformationen ergänzt worden, so dass eine Weiterbearbeitung und Implementierung in Lupenräumen ermöglicht worden ist.

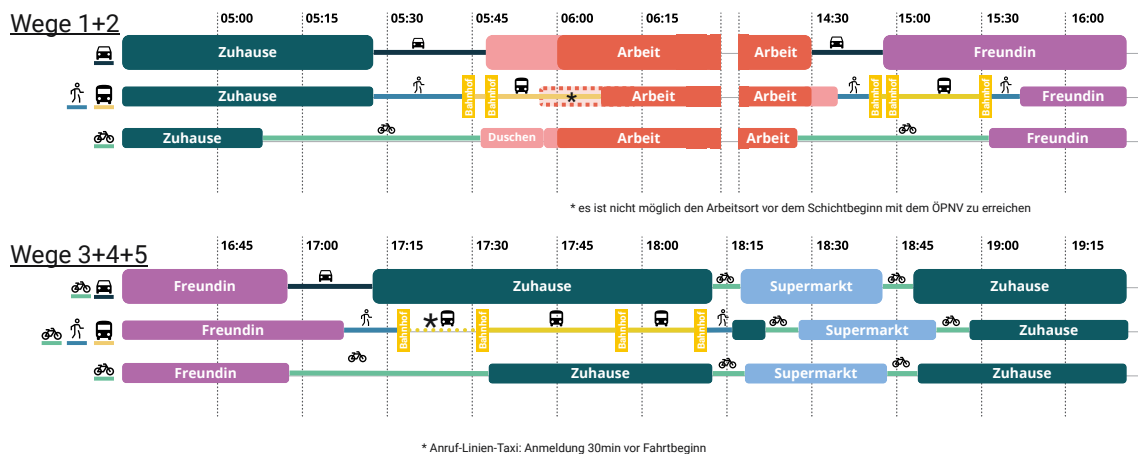
¹² Im Anhang 7.1 sind die weiteren drei Personas abgebildet. Nur in der Online-Version unter: <https://www.urbanland-owl.de/presse-und-medien/mediathek>



Tagesprofil (Aktuell)



Wegekette aktuell + Wegekette alternativ



Diskussion zu Mobilitätsprofil "Samira"

Welche Herausforderungen sehen Sie für Samira bzgl. einer zukunftsgerechten Gestaltung ihrer Wegekette?

Wie sollte OWL auf die mit diesem Mobilitätsprofil verbundenen Herausforderungen reagieren?

Welche Verkehrssysteme / Verkehrsmittel sollten besonders in den Fokus genommen werden?

Welche Strategien und Maßnahmen helfen darüber hinaus, das Nutzer:innen-Verhalten zu beeinflussen?

Welche baulichen Infrastrukturen und Angebote sollten ausgebaut werden?

Wie sollte der Raum zukünftig konfiguriert werden damit er ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem ermöglicht? (Stadt-/Quartiersentwicklung, Standortentscheidungen)

Welche Strategien und Maßnahmen helfen dabei, motorisierte Verkehre zukunftgerecht zu gestalten?

Abbildung 2
Beispiel-Persona – Samira, 45 Jahre aus Horn-Bad Meinberg
 Darstellung: DZH/GRETAS

LUPENRAUMMETHODE

In einer weiteren Fachveranstaltung ist die **Lupenraum-methode** angewandt worden, um die Ausgestaltung von Mobilität und Verkehr in Raumtypologien genauer zu untersuchen. Dafür sind vorab Ortstypen als Lupen definiert worden, die beispielhafte Räume in OstWestfalenLippe abbilden.

Die Ortstypen für die Lupenraummethode sind anhand verschiedener Kriterien (Ortsgröße, Lage im Raum, Siedlungsstruktur) ausgewählt worden. Dadurch ist ein Katalog aus zwölf Ortstypen (z. B. Bahnhofsumfeld, Stadtrandsiedlung, Gewerbegebiet usw.) entstanden, welche von den Teilnehmenden der Fachveranstaltung hinsichtlich möglicher Maßnahmen bearbeitet worden sind (siehe Abbildung 3). Zur Arbeit in den Lupenräumen hatten die Teilnehmenden einen Katalog aus ca. vierzig Maßnahmen zur Verfügung. Die Maßnahmen sind bereits größtenteils zuvor anhand der Persona-Methode erarbeitet worden, sodass beide Methoden aufeinander aufbauen konnten.

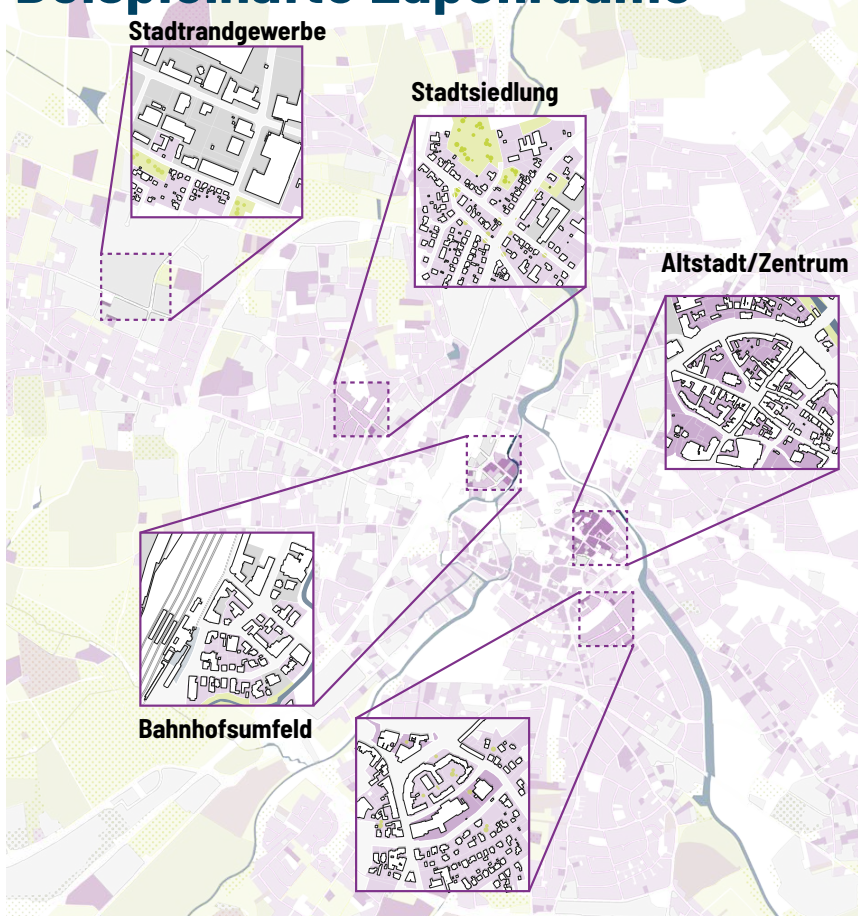
In gemeinsamen Diskussionen konnte anhand dieser Maßnahmen erörtert werden, welche Restriktionen und Synergien sich bei ihrer räumlichen Umsetzung ergeben,

welche Rolle bestimmte Ortstypen im Mobilitätsnetz Ost-WestfalenLippe einnehmen und welche Anforderungen dadurch an die zukünftige Ausgestaltung der Ortstypen entstehen. Im Ergebnis sind Maßnahmencluster entstanden, die spezifisch in den jeweiligen Ortstypen verortet werden konnten und so nachfolgend als Arbeitsergebnis in den nächsten Schritt, die Bearbeitung ausgewählter Lupenräume, überführt worden sind.

Dadurch sind acht dieser Ortstypen aufgrund ihrer Relevanz für die Betrachtung der zukünftigen Umsetzung von Maßnahmen im lokalen Kontext aufgegriffen und ausgearbeitet worden. Das Aufgreifen von Ortstypen als beispielhafte Muster für ganz OstWestfalenLippe konnte die Thematik der Umsetzung von Maßnahmen im Raum in ihrer Komplexität reduzieren.

Im Folgenden wird zunächst das Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+ skizziert. Daraus werden Ziele und Handlungsprinzipien abgeleitet (siehe Kapitel 3) auf Basis derer dann ortsspezifische und flankierende Maßnahmen für acht Ortstypen skizziert werden (siehe Kapitel 4).

Beispielhafte Lupenräume



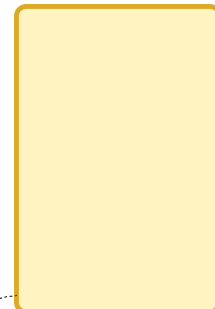
Mobilitätsarchitekturen



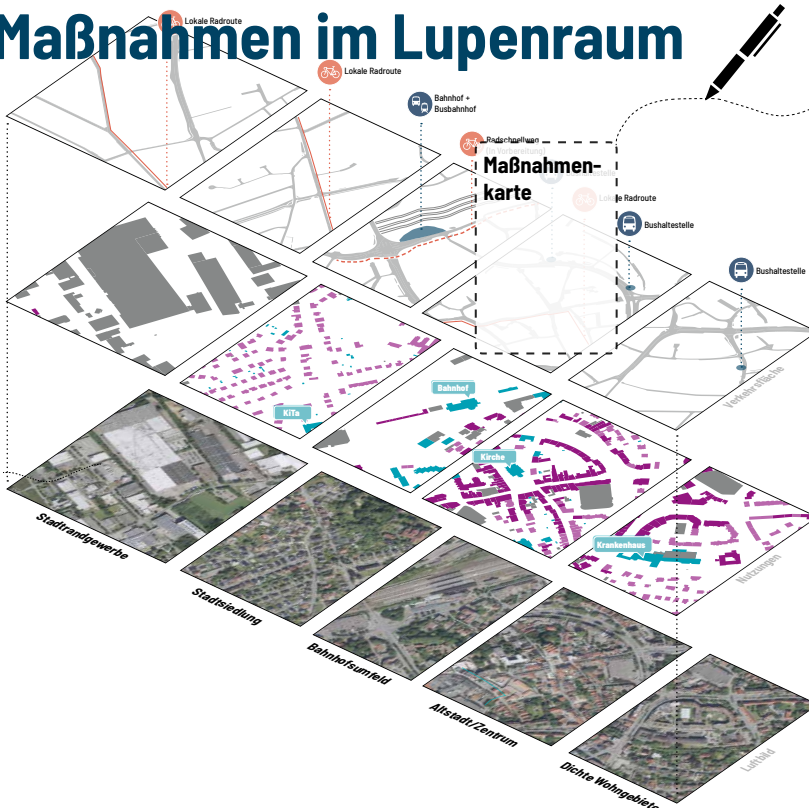
Nähe & Nutzung



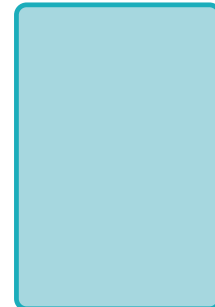
Menschen orientierte Räume



Maßnahmen im Lupenraum



Multimodalität & Sharing



Effektive Infrastruktur

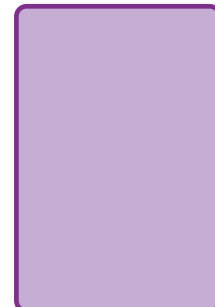


Abbildung 3
Beispiel-Lupenräume in Herford
 Darstellung DZH

2 Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+

DIE ZUKUNFT IST VERNETZT

Integrierte und interkommunale Planung ermöglicht eine zukunftsfähige Siedlungs- und Verkehrsentwicklung.

IN ZUKUNFT IST NÄHE EINE QUALITÄT

Multifunktionale Quartiere ermöglichen kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

DIE ZUKUNFT IST LEISE, DEKARBONISIERT UND SICHER

KFZ-Verkehr ist auf das notwendige Minimum reduziert und nutzt emissionsarme Technologien.

DIE ZUKUNFT IST INKLUSIV

Vielfältige Angebote ermöglichen gleichberechtigt Mobilität für alle Menschen.

DIE ZUKUNFT IST NAH

Morgen ist übermorgen schon morgen.

>> OstWestfalenLippe ist lebenswert, attraktiv und wirtschaftsstark.

Trotz der Größe und Unterschiedlichkeit begreift sich OstWestfalenLippe mehr denn je als eine Region. In den Städten, Gemeinden und deren Umgebungen finden die Bewohnerinnen und Bewohner alle Bedingungen vor, die sie für ein gutes Leben von klein auf bis ins hohe Alter brauchen: Starke Zusammenhalt, attraktive und gut erreichbare Wohnumgebungen, belebte Spiel- und Begegnungsorte, zukunftsorientierte Bildungs- sowie vielfältige Arbeitsangebote. Darüber hinaus machen eine umfassende, medizinische und pflegerische Versorgung wie auch Naherholungs- und Freizeitmöglichkeiten OstWestfalenLippe zu einer Region mit sehr hoher Lebensqualität.

Die Besucherinnen und Besucher entdecken OstWestfalenLippe als Region mit hohem Erholungsfaktor, die es geschafft hat, die Klimatransformation erfolgreich zu gestalten. In den vielfältigen naturnahen Landschaften der Höhenzüge des Teutoburger Waldes, des Wiehen-

und des Eggegebirges und des Weserberglandes sowie den Flusslandschaften an Weser und Ems können sie zahlreiche Bewegungs- und Sportmöglichkeiten nutzen und kulturelle Angebote in Stadt und Land multimodal erreichen.

Die Unternehmen profitieren von der nachhaltigen Standortqualität, bedingt durch die gut vernetzte Region. Diese motiviert und unterstützt sie, sich mit Engagement und eigenen Ressourcen für eine zukunftsfähige, multimodale Mobilität einzusetzen. Die intensive Zusammenarbeit unterschiedlichster Akteurinnen und Akteure in Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung zeigt bei der Umsetzung zukunftsweisender Projekte deutlich Potenziale der Region auf, die bundesweite Aufmerksamkeit erlangen. Die Mischung aus akademischen und beruflichen Bildungsangeboten in Kombination mit der starken Wirtschaft macht OstWestfalenLippe zum Fachkräfte-Magnet. Attraktive Jobs, eine hohe Lebensqualität, die gelungene Energie- und Verkehrswende und die funktionale sowie multimodale Vernetzung mit den Nachbarregionen sind Qualitätsmerkmale OstWestfalenLippes.

Orte und Wege sind in OstWestfalenLippe generationengerecht gestaltet.

Die öffentlichen Räume in OstWestfalenLippe sind mit Fokus auf die Menschen und ihre Bedürfnisse ganzheitlich gestaltet. In Parks, auf Plätzen, Straßen und Wegen verweilen, spielen, begegnen und bewegen sich Jung und Alt gern. Stadt(teil)zentren und Dorfkerne sind belebte, attraktive Orte. Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Barrierefreiheit, Klimaresilienz und Flächengerechtigkeit bestimmen den Fokus der zukünftigen Stadtentwicklung.

OstWestfalenLippe bewegt vernetzt.

Auf ihren Wegen nutzen die Menschen in OstWestfalenLippe unterschiedliche Verkehrsmittel, unterstützt durch innovative und moderne digitale Mobilitätsangebote. Diese sind so miteinander vernetzt, dass es allen Menschen sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum einfach gemacht wird, ihre Bedürfnisse zu erfüllen und sich gleichzeitig klima- und umweltfreundlich zu verhalten.

Durch attraktive Angebote an Wohn- und Zielorten sowie eine gezielte Nachfragesteuerung nehmen das Fahrrad,

OstWestfalenLippe ist Vorreiter für die intelligente Gestaltung von Wirtschaftsverkehren.

Effiziente und ressourcenschonende Wirtschaftsverkehre sind selbstverständlich in OstWestfalenLippe. Es gibt eine starke Infrastruktur, die neue Wege geht.

Nutzungsdurchmischte Quartiere ermöglichen kurze Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad und damit eine Mobilität für alle. Bei der Entwicklung neuer Quartiere wird eine zukunftsfähige Mobilität von Beginn an berücksichtigt. Eine gut ausgebaute ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur wirkt negativen Effekten der Neuversiegelung von Freiflächen entgegen. Eine Verdichtung erfolgt da, wo sie städtebaulich, klima- und verkehrstechnisch sinnvoll ist. Damit haben die verschiedenen Teilräume OstWestfalenLippes in Stadt und Land eine hohe Luftqualität und klimaresiliente Gestaltung. Sie sind zudem funktional als auch verkehrlich so miteinander verflochten, dass einem gesellschaftlichen Miteinander überall Rechnung getragen wird.

Bus und Bahn, On-Demand-Verkehre sowie gemeinsam genutzte Verkehrsmittel eine dominante Rolle im Verkehrsgeschehen in OstWestfalenLippe ein. Alltägliche Besorgungen werden auf kurzen Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt.

Freigewordene Flächen im Straßenraum kommen der Klimagerechtigkeit und Aufenthaltsqualität zugute, ohne dabei die Versorgungssicherheit zu gefährden. Das Mehr an Fortbewegung im Umweltverbund sowie die multimodale Ausgestaltung des Güterverkehrs in OstWestfalenLippe ermöglichen eine emissionsarme und zeiteffiziente Versorgung der Unternehmen, Handelspunkte sowie Haushalte mit Waren und Entsorgung von Abfällen.

Die Antriebswende, die Konsolidierung von Wirtschaftsverkehren, die Reaktivierung stillgelegter Bahntrassen mit Zugang für den kombinierten Ladungsverkehr bedingen den klimaneutralen Modal-Split. Die technologische Innovationsfähigkeit sowie die multimodal angebundenen Gewerbe- und Industriestandorte tragen darüber hinaus zur Wettbewerbsfähigkeit OstWestfalenLippes bei.

» **OstWestfalenLippe denkt und handelt ganzheitlich, integriert und kooperativ.**

Aus der Zusammenarbeit von Kommunalverwaltungen und kommunalen Betrieben, Verkehrsunternehmen und weiteren Mobilitätsanbietern, SPNV-Zweckverbänden und Verkehrsverbänden, der Bezirksregierung, Straßen.NRW sowie weiteren Akteuren und Akteurinnen ist in OstWestfalenLippe ein neues und nachhaltiges Mobilitätsverständnis erwachsen. Die Siedlungs- und Verkehrsplanung erfolgt integriert, Zuständigkeitsgrenzen

sind überwunden, Veränderungen werden in der Bürgerschaft kontinuierlich kommunikativ begleitet. So wird die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung vor Ort und in der Region im Sinne der Generationengerechtigkeit klima- und gesundheitsorientiert auf- und ausgebaut. Hierbei werden sowohl Personen- als auch Güterverkehre berücksichtigt.

Kommunen nehmen ihre wesentliche Rolle bei der Umsetzung von Maßnahmen ein. Die Kommunalpolitik befördert eine nachhaltige Mobilität, indem sie geeignete Strukturen in den Verwaltungen schafft, Ressourcen dafür vorhält und sich für eine auskömmliche Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs einsetzt.



Abbildung 4
Die vernetzte Region OWL
 Darstellung: agiplan

3

Ziele und Prinzipien

Um das Zukunftsbild der vernetzten Region OstWestfalenLippe auf Basis einer integrierten Planung bis ins Jahr 2035+ real werden zu lassen, sind konkrete Ziele herausgestellt und Prinzipien abgeleitet worden. Diese legen die Richtschnur für das gemeinsame Handeln der verschiedenen Akteure in OstWestfalenLippe.¹³ Entlang dieser Richtschnur können verschiedene Maßnahmen weitergedacht und ausgearbeitet oder auf den Weg gebracht werden.

ZIELE IN OSTWESTFALENLIPPE

- Bei der **Siedlungsentwicklung** spielt **Multifunktionalität** im Sinne der Gestaltung attraktiver Orte für Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeitgestaltung sowie eine **ökologisch verantwortungsbewusste Bodennutzung** eine zentrale Rolle. Mobilität und Verkehr werden ganzheitlich mitgedacht. Neuentwicklungen erfolgen gemeinsam mit dem Auf- oder Ausbau von ÖPNV- sowie Rad- und Fußwegeinfrastruktur.
- **Nahversorgung** mit Artikeln des täglichen Bedarfs sowie gewissen Dienstleistungen ermöglicht kurze Wege. So wird ein Beitrag zur **Verkehrsvermeidung** und **Sicherung des Wohnortes** für alle geleistet.
- Der ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr genießen Vorrang. Der **Umweltverbund** in OstWestfalenLippe hat einen **überwiegenden Anteil an der Personenverkehrsleistung**.
- Der **motorisierte Individualverkehr** wird durch **emissionsarme Antriebstechnologien** klimaverträglich abgewickelt.
- Die **Mobilitätsqualität** ist hoch und **Mobilitätsgerechtigkeit** ist hergestellt. Sichere, verlässliche, vernetzte sowie barrierefreie Angebote und Infrastrukturen ermöglichen eine **Mobilität für alle**.
- Wirtschaftsverkehre werden **effizient, emissionsarm** und **ressourcenschonend** abgewickelt. Die entsprechende **Erreichbarkeit** der Betriebe, Haushalte und weiteren Wirtschaftseinheiten ist **sichergestellt**.
- Der **öffentliche Raum** ist fair verteilt und weist eine hohe **Aufenthaltsqualität** auf. Er lädt zum Verweilen ein.
- Klimaschutz und **gesellschaftliche Teilhabe** bilden die Klammer um diese Ziele.

Zur Zielerreichung ist die Verständigung auf Prinzipien – im Sinne einfacher Handlungsgrundsätze – für die integrierte Planung bzw. regional gedachte und lokal umgesetzte Maßnahmen in OstWestfalenLippe essenziell.

¹³ Eine Akteursübersicht findet sich in Kapitel 5.2 und Anhang 7.3. Nur in der Online-Version unter: <https://www.urbanland-owl.de/presse-und-medien/mediathek/>

PRINZIPIEN DER INTEGRIERTEN PLANUNG IN OSTWESTFALENLIPPE

- Das Zusammendenken von Stadt und Land hat Zukunft in OstWestfalenLippe. Deswegen erfolgen Raum- und Verkehrsplanung auf Regional-, Gemeinde- und Quartiersebene integriert und ganzheitlich. Planungen und Vorhaben im eigenen Zuständigkeitsbereich werden grundsätzlich auf ihre möglichen Wechselwirkungen mit denen anderer geprüft und in Abstimmungsprozesse gebracht.
- Im Fokus der Siedlungsentwicklung steht die Nutzungsdurchmischung, die grundsätzlich multimodale Anbindung und Förderung besonders klimafreundlicher Mobilitätsangebote für alle. Aus diesem Grund werden neue Siedlungsentwicklungen an die Verfügbarkeit von ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsinfrastrukturen geknüpft und nur in Abhängigkeit voneinander gedacht.
- Für die angestrebte Verkehrsverlagerung ist das Zusammenwirken von Pull- und Push-Maßnahmen unerlässlich. Dies bedeutet, dass die (Weiter)Entwicklung attraktiver Mobilitätsangebote immer durch verkehrlenkende Maßnahmen effektiv flankiert wird.
- Die klimaverträgliche Abwicklung motorisierter Verkehre hat einen hohen Stellenwert. Deshalb werden notwendige Infrastrukturen für zukunftsfähige Antriebstechnologien auf- und ausgebaut.
- Güter- und Personenwirtschaftsverkehre spielen eine ebenso wichtige Rolle wie der private Personenverkehr. Dementsprechend werden diese in Planungsprozessen von Anfang an berücksichtigt.

Vor dem Hintergrund des Zukunftsbilds der vernetzten Region 2035+, der abgeleiteten Ziele und Prinzipien sollen Maßnahmen lokal und gleichzeitig regional vernetzt umgesetzt werden. Wie in Kapitel 1 kurz skizziert, sind viele Akteure und Akteurinnen in OstWestfalenLippe auf dem Weg, die Mobilität der Zukunft zu gestalten. Bei der Weiterentwicklung ihrer Mobilitätsangebote ist es wichtig darauf zu achten, wie Mobilitätsbedarfe an den unterschiedlichen Orten in OstWestfalenLippe konkret aussehen und welche Angebote bzw. Verkehrsmittel dazu passen. Da jeder Weg einen Quell- und einen Zielort hat, macht eine möglichst flächendeckende Verteilung unterschiedlicher Mobilitätsangebote sowie ihre physische und digitale Vernetzung untereinander Sinn. Für die (auch verkehrsträgerübergreifende) physische Vernetzung von Mobilitätsangeboten bzw. Verkehrsmitteln kommen insbesondere Mobilstationen ins Spiel. Diese neuen Mobilitätsarchitekturen bzw. baulichen Infrastrukturen finden sich im folgenden Kapitel in einer Mehrzahl der ausgearbeiteten Ortstypen bzw. Lupenräume OstWestfalens wieder, wobei insbesondere (Bus)Bahnhöfe gut geeignete Orte zur Realisierung von Inter- und Multimodalität sind. Die digitale Vernetzung funktioniert über Apps mit gleichem Hintergrundsystem (z. B. (Ost)Westfälische Mobilitätsplattform).

4

Maßnahmen

4.1 EINE ERSTE ÜBERSICHT: ORTSTYPEN UND MASSNAHMENKATEGORIEN

Die Ziele werden auf Basis der Planungsprinzipien in den lokalen Kontext überführt. Die unterschiedlichen Orts- und Siedlungstypen als Umstiegspunkte, Lebensräume und verbindende Elemente im zukünftigen Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe zeigen, wie sich Maßnahmen lokal umsetzen lassen. Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe haben sich acht Ortstypen als besonders relevant für die Umsetzung von zukunftsfähigen Maßnahmen zur Realisierung der Verkehrswende vor Ort herauskristallisiert (siehe auch Kapitel 4.2). Dabei handelt es sich um

- das Bahnhofsumfeld,
- das Dorfzentrum,
- das Stadtzentrum,
- die Stadtrandsiedlung,
- die Streusiedlung,
- Gewerbe- und Industriegebiete,
- Zielorte mit individuellen verkehrlichen Anforderungen
- und die freie Landschaft und Verkehrswege.

Die ausgewählten Ortstypen werden in Kapitel 4.2 als Lupenräume betrachtet, um ortsspezifische Maßnahmen zu identifizieren, die dort im Sinne der Verkehrswende umgesetzt werden sollten. Diese Maßnahmen müssen in der Regel durch überörtliche Maßnahmen flankiert werden, damit sie ihre gewünschte Wirkung entfalten können. Die Maßnahmen lassen sich verschiedenen **Kategorien** zuordnen, und zwar¹⁴

- **Sharing-Angebote:** Die Mobilitätswende braucht ansprechende und aufeinander abgestimmte Mobilitätsangebote mithilfe derer Alternativen zum privaten PKW geschaffen werden. Sharing-Angebote stellen hier ressourceneffiziente und kostengünstige Möglichkeiten zur Bereitstellung gemeinschaftlicher Verkehrslösungen dar. Sie bestehen dabei nicht nur aus geteilten Verkehrsmittelanangeboten, sondern beinhalten auch Formen zur effizienteren Auslastung bestehender Verkehrsmittel, d. h. Ride-Sharing.
- **Nahversorgung & Erreichbarkeit:** Die Bereitstellung eines flächendeckenden Nahversorgungsangebots ist besonders in den ländlichen Regionen zu einem großen Handlungsfeld geworden, um Distanzen zu verringern. Im Sinne der Verkehrsvermeidung und der Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist dafür ein Ausbau der Versorgungsangebote und deren Erreichbarkeit im ländlichen Raum zwingend erforderlich. Der ÖPNV wird in Zukunft, durch die Bündelung von Strömen an zentralen Umstiegspunkten und die Konzentration von zusätzlichen Versorgungsinfrastrukturen, entwicklungstreibend für die Erreichbarkeit von Versorgung sein.
- **Neue Mobilitätsarchitekturen:** Bestehende Infrastrukturen sind größtenteils noch auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet und vernachlässigen die heutige und perspektivisch stark wachsende Bedeutung neuer Sharing-Angebote, des Fuß- und Radverkehrs sowie die des ÖPNV. Aus diesem Grund müssen bauliche Infrastrukturen angepasst, abgebaut und/oder durch neue bauliche Elemente im Sinne neuer Mobilitätsarchitekturen ergänzt werden. Die Maßnahmen dieser Kategorie zielen auf die Umverteilung des öffentlichen Verkehrsraums ab, in der dem ruhenden Verkehr sein bisheriger Stellenwert abgesprochen wird, um ihn an anderer Stelle zu bündeln und mit neuen Mobilitätsangeboten vernetzt zu denken.

¹⁴ Die Kategorien decken sich nur teilweise mit den Handlungsfeldern der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe. Dies liegt darin begründet, dass für das Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe Kategorien gefunden werden mussten, die konkret ortsspezifische Maßnahmen umfassen können. Die Beschreibung der Kategorien ist vor dem Hintergrund der dargestellten Lupenräume erfolgt. Sie erhebt damit keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement für Wohnquartiere

An der Haustür entscheidet sich, wie wir mobil sind. Deswegen muss das Thema nachhaltige Mobilität bei Neu- oder Umbauprojekten stärker auch von der Wohnungswirtschaft in den Fokus genommen werden. Mobilitätsangebotsensibilisieren Bewohner*innen für das Thema.

(Über-)betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Vernetzung vieler Betriebe in einem Stadtzentrum kann zur Schaffung innovativer Mobilitätsangebote beitragen. Beispiel hierfür ist das Teilen von Fuhrparks, der Ausbau von Ladeinfrastruktur, sowie eine gemeinsame Stärkung eines ÖPNV-Angebots.

Schulisches Mobilitätsmanagement

Angebote des schulischen Mobilitätsmanagements unterstützen Eltern, Kinder und Jugendliche werden an das Thema Mobilität herangeführt. Ziel ist die Verkehrssicherheit und individuelle Mobilität und Teilhabe auch für Kinder und Jugendliche.

Information über Verbindungen und Tarife

Die Auskunft über Verbindungen und Tarife im Mobilitätsgebiet ist ausschlaggebend für einen niederschwelligen Zugang zu Mobilität. Vor allem die Verknüpfung von Angebotsstrukturen ermöglicht es ohne großen Aufwand Wegketten zurückzulegen.

OWL Mobilitätsticket

Hier werden alle Mobilitätsangebote in einem Ticket mitgedacht. Es kann darüber hinaus mit weiteren Vorteilen (z.B. Beispiel beim Parken/ Eintritt / Service) verbunden sein.

Integrierte Siedlungs- und Mobilitätsentwicklung

P+R Flächen weiterdenken

P+R Flächen liegen an gut erschlossenen Punkten im SPNV-Netz und sind kostbar. Sie zu multimodalen Mobilitätsstationen auszubauen, schafft Raum für Parken, Versorgungsangebote und evtl. sogar Arbeiten und Wohnen.

Wohnbauentwicklung mit Umweltverbundangeboten

Wohnbauentwicklung bedingt leistungsfähige Anschließung an das ÖPNV-, Rad- und Fußverkehrsnetz, wie auch ein gutes Versorgungsangebot (Wohnversorgung, Sport, Bildung) vor Ort, Arbeiten und Wohnen.

Gewerflächenentwicklung – bimodale Standorte

Neue Gewerbeflächen sollten möglichst nur dort ausgewiesen werden, wo ÖPNVverkehr ressourcenreichend abgedeckt werden kann und eine besonders hochwertige ÖPNV-Anbindung besteht.

Stellplatzsatzung

Vermeidung Stellplatzschlüssel

Ein hoher Stellplatzschlüssel kann zum einen zur schlechteren Ausnutzung von Grundstücken (weniger Wohnungen) führen und begünstigt zugleich den Besitz von PKW und deren Unterbringung nah an der Wohnung bzw. nah an der Arbeitsstelle.

Neue Mobilitäts-Architekturen

Große Mobilstation

Große Mobilstationen kombinieren Versorgungs- und Freizeitangebote mit einem breiten Sharing-Angebot an Umsteigepunkten. Sie können in dicht bebauten Zentren auch die privaten PKW und Fahrräder aufnehmen, sodass der öffentliche Raum ausgebaut werden kann.

Sichere Radabstellorte

Sichere Radabstellorte an zentralen SPNV-Haltepunkten erhöhen die Akzeptanz hochwertiger Fahrräder im Alltag zu nutzen, mit denen auch größere Strecken befahren werden können.

Kleine Mobilstation

Kleine Mobilstationen können insbesondere an strategischen Orten im Wespennetz mit einem reduzierten Mobilitätsangebot den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtern. Zudem bieten sie zusätzliche Funktionen wie Paketstationen.

Mittlere Mobilstation

Mittlere Mobilstationen können ein vielseitiges Mobilitätsangebot an Umsteigepunkten bieten, was eine breite Vernetzung im Gebiet zulässt.

Menschenorientierte Freiräume

Aufenthaltsmöglichkeiten

Begrünung von Parkflächen

Als Anpassung an die Folgen des Klimawandels müssen unsere Städte grüner und biodiverser werden. Stellplatzflächen bieten hier große Flächenressourcen.

Fußwegenetz

Das Fußwegenetz am Bahnhof ermöglicht es sich vor Ort einfach zurecht zu finden. Schilder und Übergänge priorisieren die Fußgänger und erhöhen so das Sicherheitsempfinden.

Zwiebelschalenprinzip für das Bahnhofsumfeld

Das Umfeld der SPNV-Haltepunkte wird so umgestaltet, dass mit abnehmendem Abstand zum Bahnhof der Fußgänger immer wichtiger wird.

Aktives Parkraummanagement

Eine durchgehende signifikante Parkraumwirtschaftlichung und restriktive Handhabung von Bewohnerparken führt zu einer deutlichen Reduktion der Parkraumnachfrage im öffentlichen Raum.

Faire Verteilung von Verkehrsfläche

Der Verkehrsraum wird fair verteilt. Insbesondere hier müssen Bereiche verkehrsberuhigt und kinderfreundlich werden. Gleichzeitig wird der Grünanteil für die Klimafolgenanpassung im Straßenraum erhöht.

Radfahrstreifen & Radwege

Radfahrstreifen und Radwege bilden das Rückgrat im Ausbau von Radinfrastruktur im ländlichen Raum. Stark befahrene Achsen werden in das Radnetz integriert.

Bauliche Trennung von Radwegen

Die Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Argument gegen die Nutzung des Fahrrads außerhalb geschlossener Ortschaften. Ist eine bauliche Trennung von Radwegen nicht möglich, sollten für die Verkehrssicherheit Tempobeschränkungen gelten.

Superblocks

Nach dem Vorbild Barcelona werden ganze Straßen für den PKW-Übergangsverkehr gesperrt. Stellplätze werden in diesen Bereichen vollständig zurückgebaut. Der gewonnene Straßenraum wird insbesondere aus dem Erdgeschoss der Gebäude bespielt.

Fahrradstraße

Innerorts führen Fahrradstraßen das Rad-schnellnetz fort und sorgen auch in der peripheren Umgebung von wichtigen Zentren (zum Beispiel Schulen) für einen Komfort- und Sicherheitsgewinn.

Sharing-Angebote

Car-Sharing

Ein einheitliches Car-Sharing System in OWL garantiert auch in Dorfkernen Mobilität ohne eigenen PKW. Hierbei zählt die Standortwahl, da ein Car-Sharing immer im Zusammenhang mit ÖPNV-Angeboten mitgeplant werden muss.

Lastenrad-Sharing

Lastenrad-Sharing stellt eine gute Alternative zum Car-Sharing dar: In gemischt genutzten Quartieren wird das Angebot auch für Gewerbetreibende mit Lieferangeboten oder für kommunale Betriebe interessant.

Fahrgemeinschaften

Fahrgemeinschaften können über Mitfahr-plattformen organisiert werden und so über größere Distanzen ein effektives Mittel zur Verkehrsreduktion sein. Es bedarf zumeist zusätzlicher Anreize, um signifikante Effekte zu generieren.


Öffnen betrieblicher Flotten

Das Öffnen betrieblicher Flotten ist ein Schritt zur Bereitstellung von Car-Sharing Angeboten. Hierbei kann das Angebot firmenübergreifend oder für die Öffentlichkeit bereitgestellt werden und ist so Teil des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements.

Bike-Sharing


Bike-Sharing, stationsgebunden oder free-floating, stellt einen besonderen Baustein bei intermodalen Mobilitätsketten dar.

Netz- und Infrastruktur-entwicklung




Ride On-Demand

Ride On-Demand füllt Lücken im ÖPNV-Angebot. Ein gemeinsames Angebot überwindet Kreis- und Gemeindegrenzen.



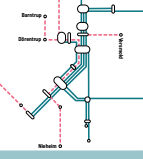
Ausbau von Ladeinfrastruktur

Zur Elektrifizierung des MIV muss an öffentlichen Parkplätzen eine geeignete Ladeinfrastruktur bereitgestellt werden. Überlastungen des Stromnetzes wird durch den Netzausbau entgegengewirkt.




Rad(schnell)netz

Das Radschnellnetz wird zum Rückgrat der Mobilitätswende.



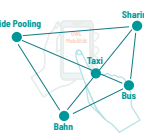
Ausbau von Schieneninfrastruktur

Trotz des langen Vorlaufs wird der Ausbau der Schieneninfrastruktur (Straßenbahn, S- und Regionalbahn sowie Güterverkehre) vorangetrieben. Neue Linien im Schienennetz OWL werden etabliert.




15min OWL Takt ÖPNV

Die verschiedenen Angebote in OWL werden optimal aufeinander abgestimmt. Auf allen zentralen Linien wird dabei eine Taktung etabliert, die Mobilität ohne Fahrplan möglich macht.




(Ost)Westfälische Mobilitätsplattform

Eine Mobilitätsplattform verbindet alle Mobilitätsangebote miteinander. Das entwickelte Stützsystem wird gepflegt und ggf. ausgebaut, so dass alle Mobilitätsangebote digital miteinander vernetzt sind.



Optimierte Busanbindung


An Orten ohne S/NV-Anschluss ergänzen Schnellbusse und/oder optimierte Takthalten von Regionalbussen das Angebot und verkürzen Reisezeiten signifikant.



Anbindung an das ÖPNV-Netz


Orte ohne regelmäßigen ÖPNV-Anschluss sollten in das Netz eingebunden werden. Dies gilt besonders für schlecht erreichbare Wohnquartiere und Gewerbegebiete.

Nahversorgung & Erreichbarkeit



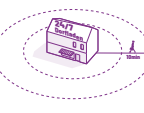
Multifunktionale Umsteigepunkte

Der Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes ist mit Marktplätzen verbunden. Diese können zum einen effektiv genutzt werden (Einkauf von Waren des täglichen Bedarfs) oder besonders angenehm gestaltet werden (Aufenthaltsangebote wie Cafés etc.).




Radservice-Infrastruktur

Das Fahrrad, als wichtiger Teil der Mobilitätswende, braucht Infrastruktur, damit ein einfaches und qualitatives Vorkommen ermöglicht wird. Dies beinhaltet die Möglichkeit, vor Ort Ersatzteile zu erwerben oder einfache Reparaturen durchzuführen.




Nahversorgung vor Ort

Die Aufrechterhaltung einer wohnungsnahen Nahversorgung unterstützt die Lebendigkeit in den Ortskernen. Wenn ein wirtschaftlicher Betrieb nicht gegeben ist, können selbstorganisierte oder genossenschaftliche Betriebsmodelle helfen.




Wohnortnahe ambulante & medizinische Versorgung

Wohnortnahe medizinische und ambulante Versorgung wird etabliert. Dies funktioniert durch die Schaffung von mobilen Angeboten oder telemedizinischer Versorgung.




Erreichbare Bildungseinrichtungen

Für alle Kinder sollte mindestens eine passende Schule selbstständig und sicher zu erreichen sein. Dies erfordert eine bessere Schulbedarfs- und -distributionsplanung, Rotwegen, Querungen, ggf. Sperrungen von Bereichen für den MIV und ÖPNV-Anbindung.



Markt-Bus

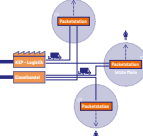
In Streusiedlungen ist eine wohnortnahe Nahversorgung insbesondere mit frischen Lebensmitteln teilweise nicht wirtschaftlich. Hier kann ein Angebot durch einen Supermarktbuss helfen, der regelmäßig vor Ort ist.



Sportangebote im ländlichen Raum

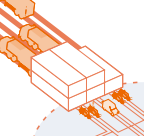
Ein System für diverse Sportarten im ländlichen Raum hilft im Bereich Kinder- und Jugendsport Bring- und Holverkehr über große Abstände zu reduzieren. Auch beim Erwachsenen-sport bedarf es mit dem Fahrrad erreichbare und differenzierte Angebote.

Güter- und Wirtschafts- verkehre



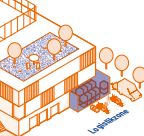
Paketstationen

Paketstationen oder Waren-Depots, insbesondere an Umsteigepunkten, reduzieren Lieferverkehre in den Wohnquartieren.



UrbanConsolidationCenter (City-Hub)

Im UrbanConsolidationCenter werden Waren- und Güterströme gebündelt. Sie liegen am Rande urbaner Siedlungsgebiete. Durch ihre Funktion als Verteiler werden die Waren von hier aus in emissionsarme Fahrzeuge geladen.



Mikro-Depots

Reduktion von Zulieferverkehren durch den Umschlag der Waren auf Lastenräder oder kleinere und emissionsarme Fahrzeuge am Rande der Innenstadt.

Abbildung 5
 Kategorien und Maßnahmenkatalog
 Darstellung: DZH

- **Integrierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung:** Siedlungsentwicklung und Mobilität sowie daraus entstehende Verkehre sind integriert zu betrachten, indem neue Flächenentwicklungen in Abhängigkeit zum ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr gedacht werden. Bestehende Flächen müssen an die Anforderungen eines demographischen Wandels und entsprechend eines neuen Stellenwertes des ÖPNVs und des Rad- und Fußverkehrs in der Siedlungsentwicklung angepasst und effizient genutzt werden. Dazu gehört auch, den Stellplatzschlüssel zu vermindern, um Grundstücke besser auszunutzen und mehr Platz für Alternativen zu schaffen.
- **Netz- und Infrastrukturentwicklung:** Verkehr jeder Art ist auf ein gut ausgebautes Netz mit modernen Infrastrukturen angewiesen, wenn er effizient, klima-, umwelt- und sozialverträglich abgewickelt werden soll. Verkehrsnetze, die ländliche und städtische Regionen miteinander verbinden und dafür sorgen, dass sich die Verkehrselemente in ihnen reibungslos und ohne negative Konsequenzen für andere bewegen können, weisen eine hohe Qualität auf. Neben physischen Verkehrsnetzen umfasst die Netzentwicklung auch deren digitale Verknüpfung bzw. die diesbezüglichen Angebote in Form einer digitalen Mobilitätsplattform.
- **Menschen-orientierte Freiräume:** Menschen-orientierte Freiräume werden im Zusammenhang mit der Gestaltung der Fahrzeugströme bzw. der Steuerung von Verkehrselementen in einem Verkehrsnetz gedacht. Um Räume zu schaffen, die lebenswert und maßstabsgerecht für den Menschen sind, müssen zentrale verkehrslenkende Maßnahmen bezogen auf den motorisierten Individualverkehr, den Rad- und Fußverkehr, sowie den straßenbezogenen Wirtschaftsverkehr getroffen werden. Menschen-orientierte Freiräume werden – im Gegensatz zur autogerechten Stadt – beeinflusst durch die Gestaltung zusammenhängender, verkehrsberuhigter oder verkehrsfreier Räume mit einer hohen Aufenthaltsqualität und einer Gleichberechtigung unterschiedlicher Verkehrsarten im Straßenraum.
- **Mobilitätsmanagement:** Das Mobilitätsmanagement umfasst koordinierende, informatorische, organisatorische und beratende Maßnahmen, mithilfe derer das Mobilitätsverhalten bestimmter Zielgruppen auf vorab definierte Ziele ausgerichtet werden soll. Zielgruppen des Mobilitätsmanagements können z. B. Schüler*innen, Berufspendler*innen, Bewohner*innen eines Quartiers oder Neubürger*innen in der Gemeinde sein. Die Entwicklung des Maßnahmen- und Umsetzungskonzepts erfolgt in der Regel unter Einbeziehung mehrerer Akteure, wie z. B. unterschiedliche Ämter der Kommunalverwaltung, Betriebe sowie verschiedene Mobilitätsdienstleister.¹⁵ Anreize und Belastungen können Entscheidungen und Verhaltensweisen der Menschen in Bezug auf ihre Fortbewegung beeinflussen.
- **Güter- und Wirtschaftsverkehr:** Der Güterverkehr sowie Personenwirtschaftsverkehre müssen betriebswirtschaftlich effizient sowie klima- und umweltverträglich gestaltet werden. Hierfür ist es von zentraler Bedeutung, Erreichbarkeiten zu gewährleisten, Verkehre zu konsolidieren und ihnen eigene Flächen in den Quartieren zur Verfügung zu stellen, um einerseits die Versorgung sicherzustellen und andererseits mit ihnen einhergehende Belastungen zu reduzieren. Auch neue Formen der Verteilung von Waren in den Quartieren sind hierbei zu berücksichtigen, besonders, wenn durch eine feinere Verteilung der Waren auf den Einsatz von motorisierten Fahrzeugen ganz oder teilweise verzichtet werden kann.

Den im Folgenden dargestellten Lupenräumen sind Maßnahmen verschiedener Kategorien zugeordnet, deren örtliche Umsetzung als sinnvoll in Hinblick auf die Realisierung der Verkehrswende in der Region bzw. städtebaulicher und verkehrlicher Nachhaltigkeitsziele vor Ort erachtet wird.¹⁶ Untereinander weisen sie teils große Synergieeffekte auf, welche das individuelle Potenzial der Einzelmaßnahmen steigern können. Generell wichtig ist es, attraktive Mobilitätsangebote im Umweltverbund zu schaffen, deren Akzeptanz aber auch durch verkehrslenkende Maßnahmen zu unterstützen. Ansonsten verändern sich die relativen Preise nicht ausreichend zugunsten des Umweltverbundes, d. h. die Fahrt im MIV bleibt vergleichsweise attraktiv und wird weiter gewählt.

¹⁵ Vgl. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (2018): Empfehlungen für Anwendung von Mobilitätsmanagement, S. 5 f.

¹⁶ Ergänzende Tabelle zu Maßnahmen in den Lupenräumen mit Fokus Wirtschaftsverkehre finden Sie in Anhang 7.4: <https://www.urbanland-owl.de/presse-und-medien/mediathek/>

Mobilität ist in der Regel kein Selbstzweck, sondern anlassbezogen. In den Verkehrserhebungen „Mobilität in Deutschland“ werden die Wegzwecke „Arbeit“, „dienstlich“, „Ausbildung“, „Einkauf“, „Erledigung“, „Freizeit“ und „Begleitung“ unterschieden.¹⁶ Damit z. B. individuelle Arbeitswege gerne mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes zurückgelegt werden, sind ein einfacher Zugang zu den entsprechenden Infrastrukturen/Angeboten am Wohnort, die Möglichkeit einer sicheren, zuverlässigen und zügigen

Weggestaltung sowie passende Infrastrukturen/Angebote am Zielort notwendig. Im speziellen Fall der Arbeitswege ist es demnach hilfreich, wenn der Zielort gut mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erreichbar ist – wenn möglich gestützt durch ein betriebliches Mobilitätsmanagement, dort zeitgleich aber auch der Parkraum bewirtschaftet anstatt gebührenfrei zur Verfügung gestellt wird.

4.2 LUPENRÄUME

Die Lupenräume sollen zeigen wie stark Siedlungs- und Verkehrsentwicklung miteinander verschnitten sind. In den Räumen bildet sich ab, wie Maßnahmen räumlich wirken und einen Einfluss auf die bauliche, räumliche Entwicklung der Lupenräume entfalten. Als beispielhafte Räume aus OstWestfalenLippe werden sie in einen zukünftigen Zustand transformiert und stehen exemplarisch für Räume ihrer Art. Dadurch entstehen Bilder, wie im Einzelnen mit der Umsetzung des Mobilitätsnetz umgegangen werden muss. Die Maßnahmen in den Lupenräumen sind in einem Katalog unterschiedlichen Kategorien zugeordnet, um zukünftige Mobilitätsthemen ganzheitlich abzubilden. Bei der Betrachtung in Steckbriefen spielen neben den ortsspezifischen Maßnahmen und der Lage des Lupenraums im Raum auch Vernetzungsaspekte mit anderen Maßnahmen und das eingebettete Akteursnetzwerk eine Rolle.

Räumliche Gliederung

Die räumliche Gliederung der gewählten Lupenräume folgt einerseits bekannten, in OstWestfalenLippe flächendeckend üblichen Siedlungstypen und schreibt damit die bereits in den Personas gewählte Methodik allgemeinverständlich identifizierbarer Mustertypen fort. Andererseits orientieren sich die nachfolgend erörterten Lupenraumsteckbriefe an der neuen, durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr sowie das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung entwickelten Raumabgrenzungstypologie RegioStaR, die explizit zur Analyse von Wirkungszusam-

menhängen zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen und der Ermittlung differenzierter Mobilitätskennwerte entwickelt wurde.¹⁸

Die Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) ordnet die Kommunen zunächst den Kategorien „Stadtregion“ oder „ländliche Region“ zu und fächert sich von hier aus in die differenzierten regionalstatistischen Raumtypen „Metropolitane Stadtregion“, „Regiopolitane Stadtregion“, „Stadtregionsnahe ländliche Region“ und „Periphere ländliche Region“ auf, während diese weiterführend in insgesamt 17 Regionalstatistische Raumtypen untergliedert sind. Eine Definition der unterschiedlichen Raumtypen ist in Anhang 7.2¹⁹ zu finden. Die Raumtypen, welche der „Metropolitanen Stadtregion“ zugerechnet werden, sind für den Raum OstWestfalenLippe nicht relevant, da keine Stadt in OstWestfalenLippe als Metropole typisiert wird. Für das Untersuchungsgebiet OstWestfalenLippe spielen die Raumtypen 121-125, 211-215, 223 und 225 eine Rolle.

Da einzelne Lupenraumprofile die relevanten Raumbereiche eher qualitativ und oftmals wesentlich detaillierter beschreiben, als es die genannten RegioStaR-Typen mangels feingliedriger räumlicher Auflösung aktuell leisten, wurden für die kartographische Verortung der Profile weitere kleinräumlichere Daten ergänzt. Insbesondere Daten der freien Weltkarte OpenStreetMap als auch CORINE-Landnutzungsdaten der Sentinel-Mission wurden den Karten zur besseren Orientierung hinzugefügt. Zu allen Kartendarstellungen muss einschränkend ergänzt werden, dass die dargestellten Raumbereiche zum Teil nur nach

¹⁷ Für nähere Informationen siehe <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/hintergrund.html>.

¹⁸ Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2021): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR), online unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regional-statistische-raumtypologie.html>.

¹⁹ Nur in der Online-Version unter: <https://www.urbanland-owl.de/presse-und-medien/mediathek/>

Regionalstatistischer Regionstyp RegioStaR 2	1 Stadtregion		2 Ländliche Region	
Differenzierter regionalstatistischer Regionstyp RegioStaR 4	11 Metropolitane Stadtregion	12 Regiopolitane Stadtregion	21 Stadtregionsnahe ländliche Region	22 Periphere ländliche Region
Regionalstatistischer Raumtyp RegioStaR 17	111 Metropole	121 Regiopole	211 Zentrale Stadt	221 Zentrale Stadt
	112 Großstadt			
	113 Mittelstadt	123 Mittelstadt	213 Mittelstadt	223 Mittelstadt
	114 Städtischer Raum	124 Städtischer Raum	214 Städtischer Raum	224 Städtischer Raum
	115 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	125 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	215 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	225 Kleinstädtischer, dörflicher Raum

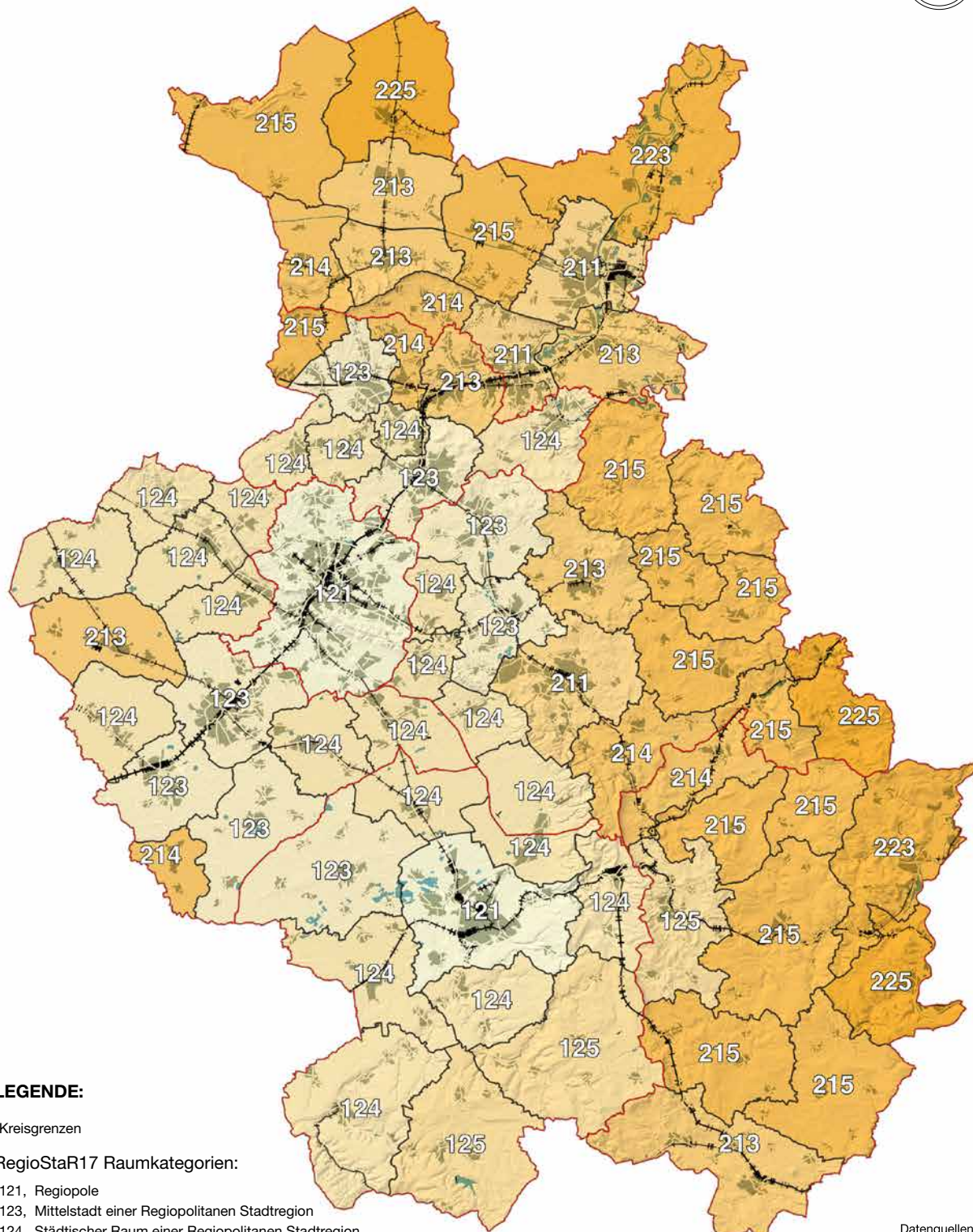
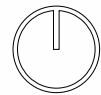
Abbildung 6
Raumtypen in OWL nach RegioStar
 Darstellung: BMDV

Augenschein analysiert und im Abgleich mit Luftbildern festgelegt werden konnten. Grund hierfür ist, dass den planerisch-qualitativen Nominationen der Lupenräume keine entsprechenden, amtlich-statistischen Geodaten-Pendants gegenüberstehen. Trotz der aktuell nur auf Gemeindeebene verfügbaren RegioStaR-Typen, lassen sich aber aus den Darstellungen dennoch interessante, kommunalräumliche Nachbarschaften und regionale Zusammenhänge identifizieren, die bisherige, meistens auf die Bundesautobahn 2-konzentrierte, Raumbilder Ost-WestfalenLippes gut ergänzen können.

Vom Lupenraum zur Umsetzung

Die Lupenräume enthalten einen Katalog unterschiedlichster Maßnahmen, mit der die Umsetzung des Zukunftsbildes auf lokaler Ebene unterstützt werden kann. Mit der Verortung der Lupenräume in OstWestfalenLippe wird klar, welche Bereiche hier besondere Möglichkeiten oder besonderen Handlungsbedarf bei der Umsetzung aufzeigen. Die Umsetzung der Maßnahmen geschieht dabei im Rahmen einer integrierten Planung in den jeweiligen Akteursnetzwerken.

BMDV/BBSR RegioStaR17 -Raumkategorien in OWL



LEGENDE:

Kreisgrenzen

RegioStaR17 Raumkategorien:

- | 121, Regiopole
- | 123, Mittelstadt einer Regiopolitanen Stadtregion
- | 124, Städtischer Raum einer Regiopolitanen Stadtregion
- | 125, Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Regiopolitanen Stadtregion
- | 211, Zentrale Stadt einer Stadtregionsnahen ländlichen Region
- | 213, Mittelstadt einer Stadtregionsnahen ländlichen Region
- | 214, Städtischer Raum einer Stadtregionsnahen ländlichen Region
- | 215, Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Stadtregionsnahen ländlichen Region
- | 223, Mittelstadt einer Peripheren ländlichen Region
- | 225, Kleinstädtischer, dörflicher Raum einer Peripheren ländlichen Region

Datenquellen:

geobasis.nrw
bmdv.bund.de
openstreetmap.de
bkg.bund.de
2023

10 20 30 km

Abbildung 7

Übersichtskarte RegioStar Raumkategorien in OWL

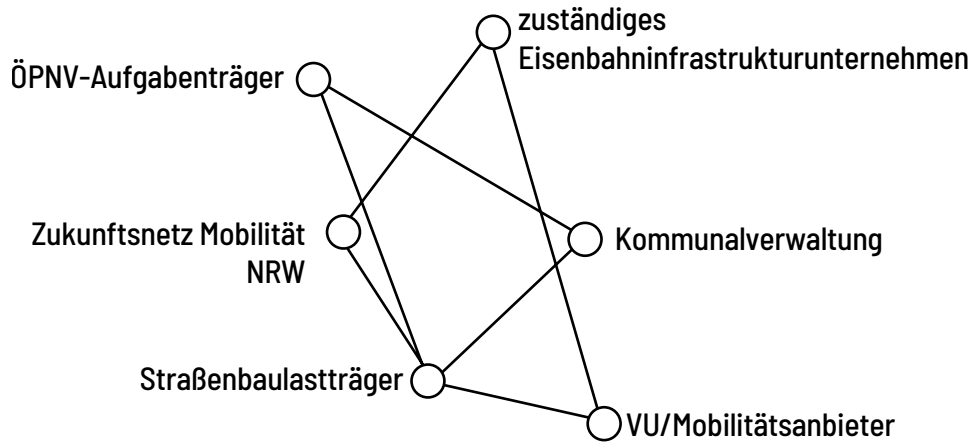
Darstellung: GRETAS



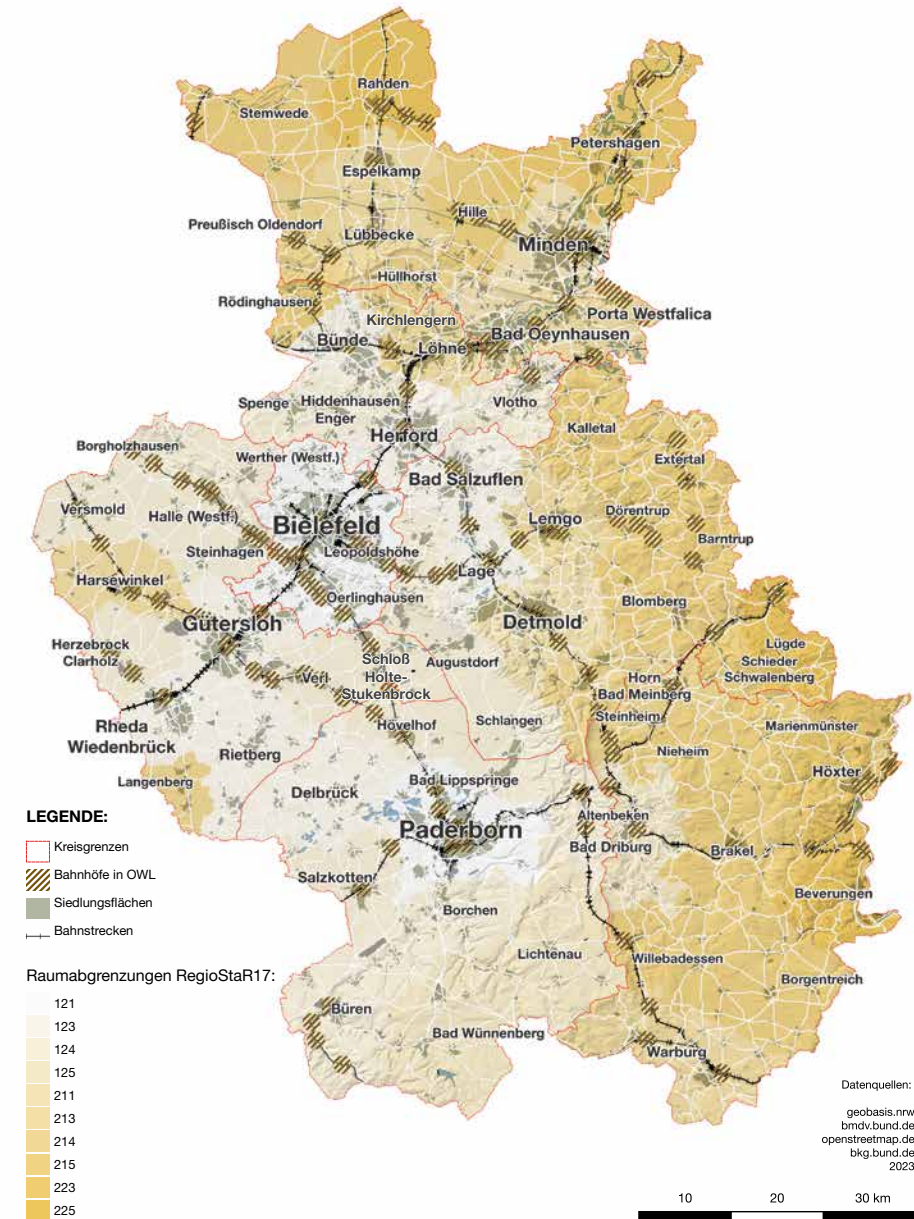
4.2.1 Bahnhofsumfeld

Das Bahnhofsumfeld der Zukunft regelt die nahtlose Verknüpfung der dekarbonisierten Verkehrsmittel im Mobilitätsnetz. Hier werden Infrastrukturen des Versorgens und der Mobilität gebündelt. Ergänzend tragen Orte für Kultur und Aufenthalt zu einem attraktiven Ort bei. Der Fußverkehr wird im unmittelbaren Umfeld priorisiert, damit Reisende und Pendelnde ihre alltäglichen Besorgungen in ihr Wegenetz integrieren. Als intermodaler Knotenpunkt wird der PKW-Verkehr auf das Nötigste reduziert. Dadurch wird Platz für den Fuß- und Radverkehr sowie den ÖPNV in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof geschaffen. In großen Mobilstationen werden Car-, Ride- und Bike-Sharing-Angebote integriert. Das Bahnhofsumfeld ist dabei Knotenpunkt im regionalen Rad(schnell)netz. Mit Zugang zu sicherem Fahrradparken und Serviceinfrastrukturen wird eine reibungslose Radmobilität gewährleistet. Mit dem Ausbau des Schienennetzes entstehen multifunktionale Bahnhöfe, darauf ausgerichtete Verkehrs- und Versorgungswege und bedarfsweise Wohnraum.

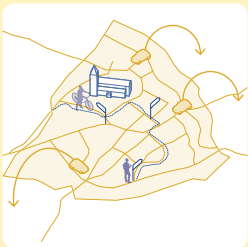
Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungszonen Bahnhofsumfeld



Ortsspezifische Maßnahmen



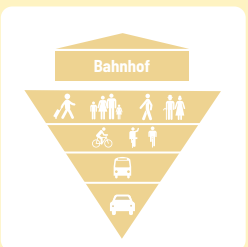
Fußwegenetz

Das Fußwegenetz am Bahnhof ermöglicht es sich vor Ort einfach zurecht zu finden. Schilder und Übergänge priorisieren die Fußgänger und erhöhen so das Sicherheitsempfinden.



Multifunktionale Umstiegspunkte

Der Umstieg von einem Verkehrsmittel auf ein anderes ist mit Wartezeiten verbunden. Diese können zum einen effektiv genutzt werden (Einkauf von Waren des täglichen Bedarfs) oder besonders angenehm gestaltet werden (Aufenthaltsangebote wie Cafés etc.)



Zwiebelschalenprinzip für das Bahnhofsumfeld

Das Umfeld der SPNV-Haltestellen wird so umgestaltet, dass mit abnehmendem Abstand zum Bahnhof der Fußgänger immer wichtiger wird.



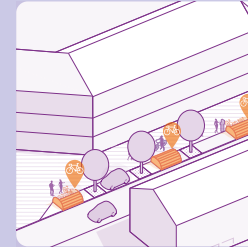
Radservice-Infrastruktur

Das Fahrrad, als wichtiger Teil der Mobilitätswende, braucht Infrastruktur, damit ein einfaches und qualitativ hochwertiges Vorankommen ermöglicht wird. Dies beinhaltet die Möglichkeit, vor Ort Ersatzteile zu erwerben oder einfache Reparaturen durchzuführen.



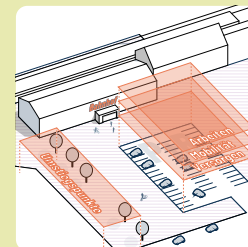
Große Mobilstation

Große Mobilstationen kombinieren Versorgungsfunktionen und Freizeitangebote mit einem breiten Sharing-Angebot an Umstiegspunkten. Sie können in dicht bebauten Zentren auch die privaten PKW und Fahrräder aufnehmen, sodass der öffentliche Raum autoarm gestaltet werden kann.



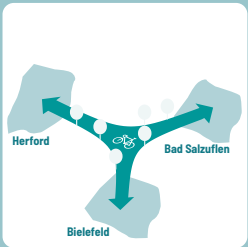
Sichere Radabstellorte

Sichere Radabstellorte an zentralen SPNV-Haltestellen erhöhen die Akzeptanz hochwertiger Fahrräder im Alltag zu nutzen, mit denen auch größere Strecken täglich gut bewältigt werden können.



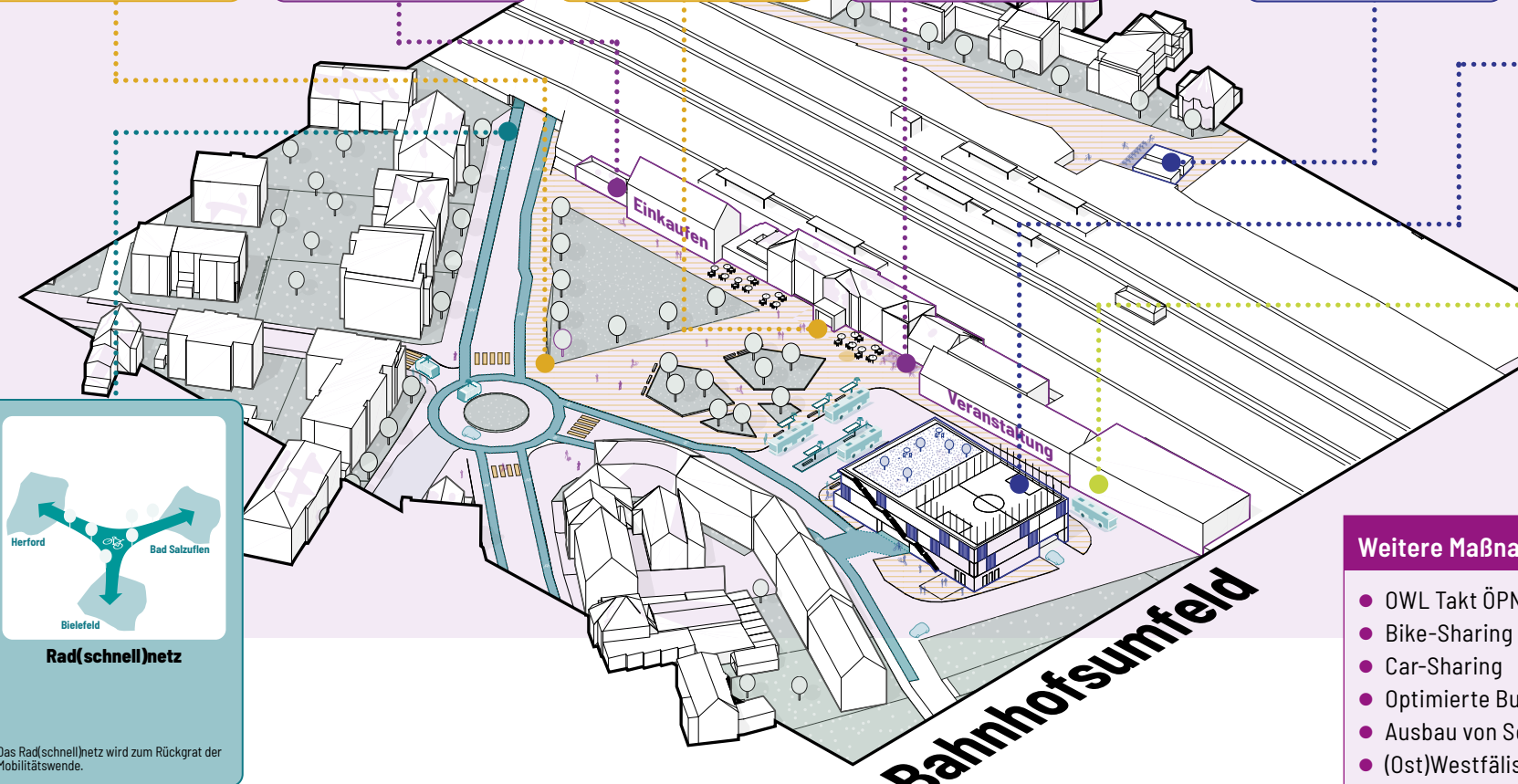
P+R Flächen weiterdenken

P+R Flächen liegen an gut erschlossenen Punkten im SPNV-Netz und sind kostbar. Sie zu multimodalen Mobilitätsstationen auszubauen, schafft Raum für Parken, Versorgungsangebote und evtl. sogar Arbeiten und Wohnen.



Rad(schnell)netz

Das Rad(schnell)netz wird zum Rückgrat der Mobilitätswende.



Weitere Maßnahmen

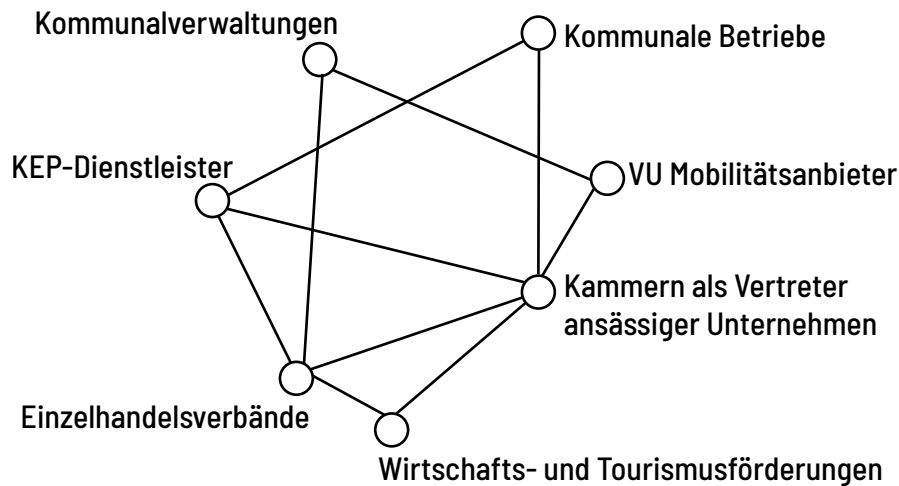
- OWL Takt ÖPNV
- Bike-Sharing
- Car-Sharing
- Optimierte Busanbindung
- Ausbau von Schieneninfrastruktur
- (Ost)Westfälische Mobilitätsplattform



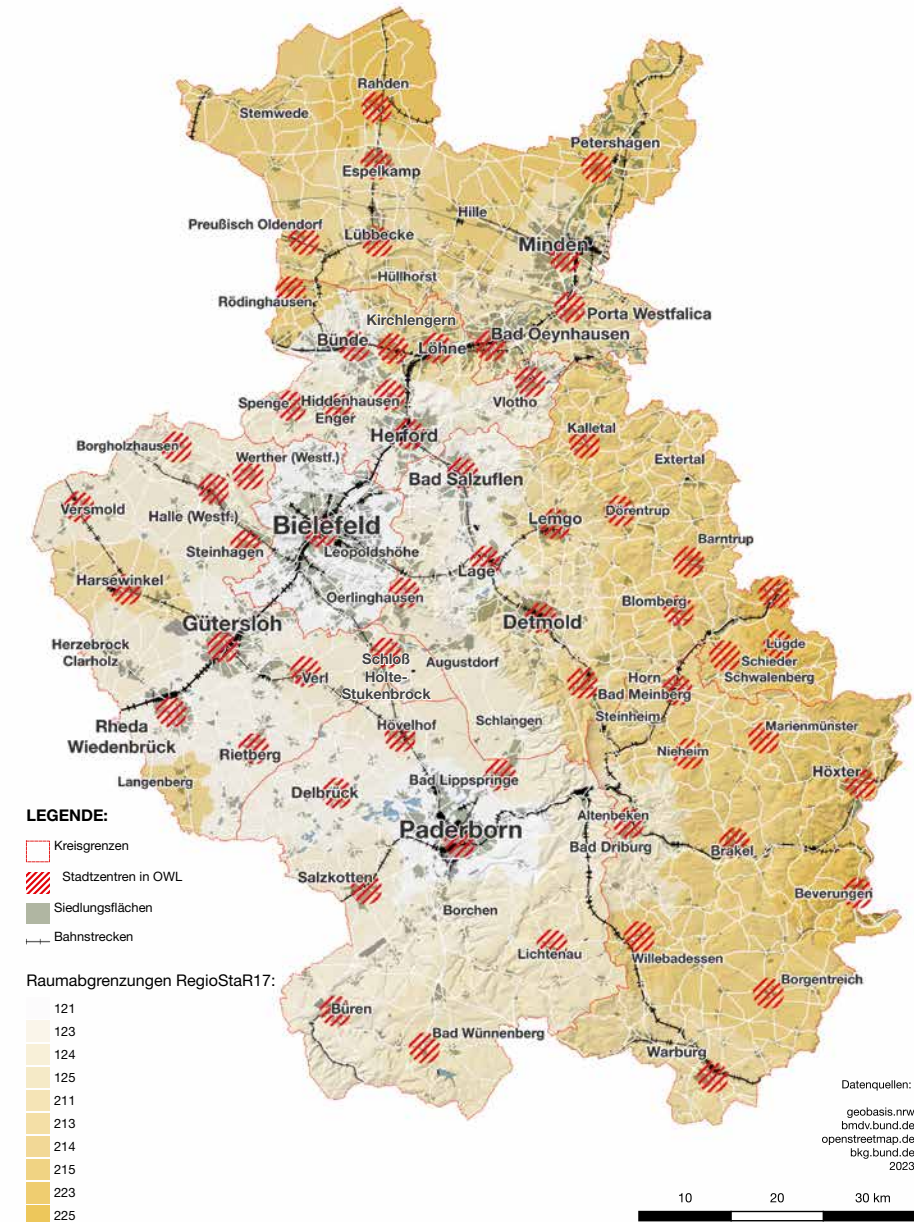
4.2.2 Stadtzentrum

Als Anker von Versorgung, Freizeit und Wohnen ist das Stadtzentrum Knotenpunkt im Mobilitätsnetz. Die Dichte und der geringe Platz bevorzugen platzsparende und effiziente Verkehrsmittel. Auf den Verkehrsachsen werden Fahrrad und ÖPNV in separaten Spuren priorisiert. Die dichten Kerne sind entsprechend in ein zusammenhängendes Fuß- und Radverkehrsnetz integriert und größtenteils frei von PKW. An den Rändern finden sich Mobilstationen. Sie umfassen Quartiersgaragen für die Bewohnenden und Knotenpunkte des Ride- und Bike-Sharing sowie ÖPNVs. Kurze Wege in der Stadt werden über On-Demand-Busse ergänzt. Eine flächendeckende Bike-Sharing-Infrastruktur ermöglicht es, den Individualverkehr auf das Rad zu verlagern. Platz im öffentlichen Raum wird dabei durch eine Verlagerung des ruhenden Verkehrs in die Quartiersgaragen/Mobilstationen am Rand gewonnen. Das Stadtzentrum wird durch Begrünung und Entsiegelung zum Wohn- und Aufenthaltsort. Der Güter- und Wirtschaftsverkehr wird zum größten Teil durch emissionsarme Kleinstfahrzeuge bereitgestellt. In Micro-Hubs am Rand vom Zentrum werden Waren kurzfristig gelagert und umverteilt. Bereiche mit hohem Warenverkehr werden durch großzügige Liefer- und Ladezonen ergänzt. Lieferungen mit emissionsarmen Großfahrzeugen erfolgen in Randzeiten.

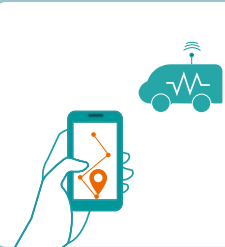
Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungszone Stadtzentren



Ortsspezifische Maßnahmen



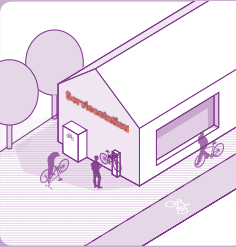
Ride On-Demand

Ride On-Demand füllt Lücken im ÖPNV-Angebot. In Innenstädten trägt es dazu bei, Randbereiche an das Zentrum anzubinden und bedarfsgesteuerte Angebote abseits von Stoßzeiten bereitzustellen.



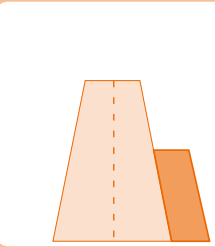
Rad(schnell)netz

Stadtzentren sind wichtige Anbindungspunkte im Radschnellnetz. Um Konflikte mit dem Fußverkehr zu vermeiden wird das Radschnellnetz teilweise vor der dichten Innenstadt in ein reguläres Radnetz überführt.



Radserviceinfrastruktur

Das Fahrrad braucht Infrastruktur, damit ein einfaches und qualitativs Vorankommen ermöglicht wird. Mit Reparaturangeboten und geförderten Servicestationen in direkter Nähe zur Fahrradgarage wird die Mobilität mit dem Rad sichergestellt.



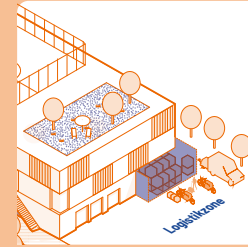
Liefer- und Ladezonen

Liefer- und Ladezonen in Innenstädten sorgen für mehr Verkehrssicherheit, da das Parken in zweiter Reihe abnimmt und ein einfaches Vorankommen aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet wird.



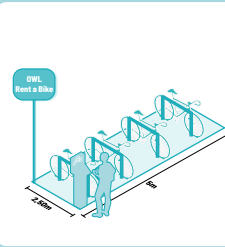
Große Mobilstation

Große Mobilstationen kombinieren Versorgungsfunktionen und Freizeitangebote mit einem breiten Sharing-Angebot an Umsteigepunkten. Sie können in dicht bebauten Zentren auch die privaten PKW und Fahrräder aufnehmen, sodass der öffentliche Raum autoarm gestaltet werden kann.



Mikro-Depots

Reduktion von Zulieferverkehren in Innenstädten, durch den Umschlag der Waren auf Lastenräder oder kleinere und emissionsarme Fahrzeuge am Rande der Innenstadt.



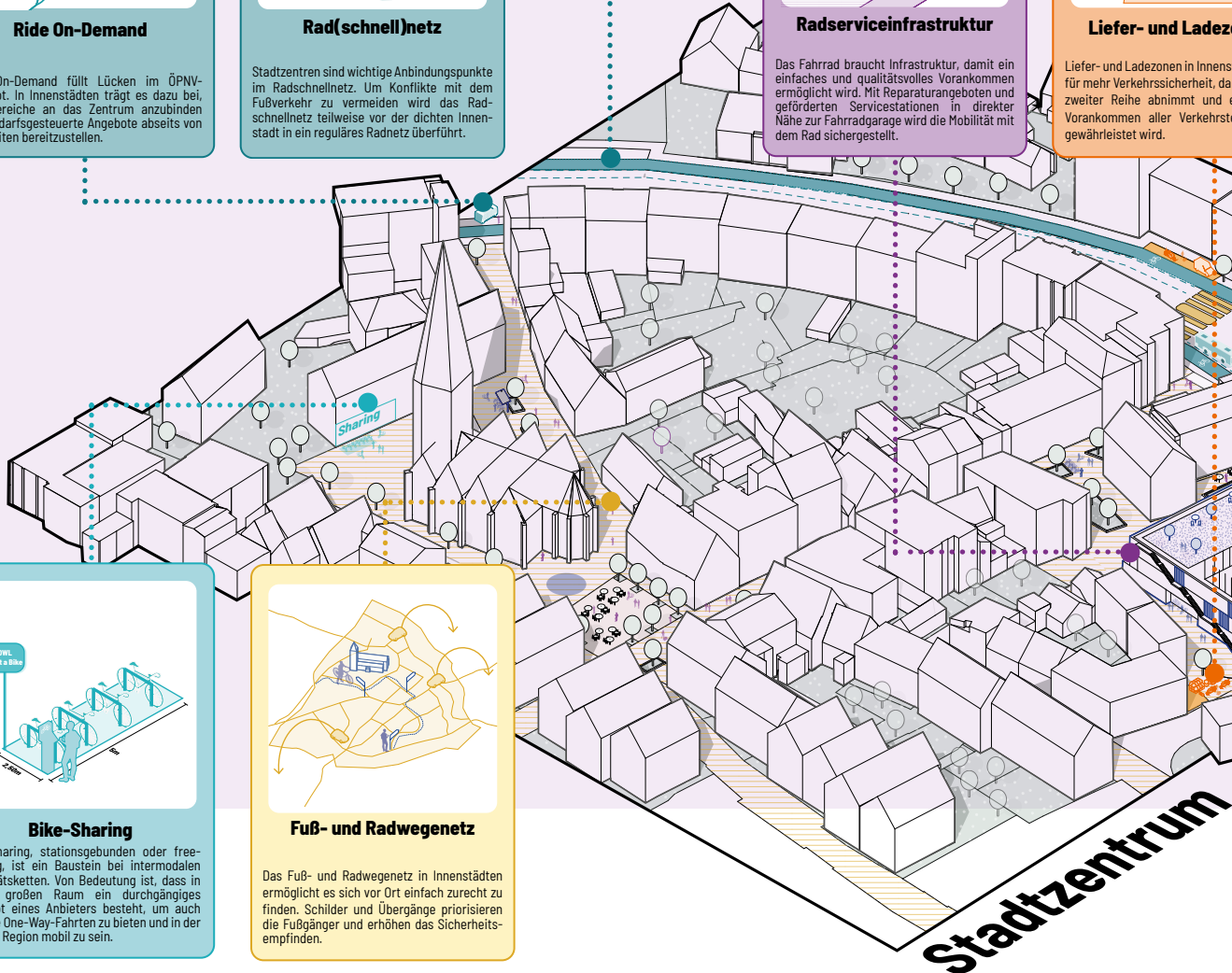
Bike-Sharing

Bike-Sharing, stationsgebunden oder free-floating, ist ein Baustein bei intermodalen Mobilitätsketten. Von Bedeutung ist, dass in einem großen Raum ein durchgängiges Angebot eines Anbieters besteht, um auch längere One-Way-Fahrten zu bieten und in der ganzen Region mobil zu sein.



Fuß- und Radwegenetz

Das Fuß- und Radwegenetz in Innenstädten ermöglicht es sich vor Ort einfach zurecht zu finden. Schilder und Übergänge priorisieren die Fußgänger und erhöhen das Sicherheitsempfinden.



Weitere Maßnahmen

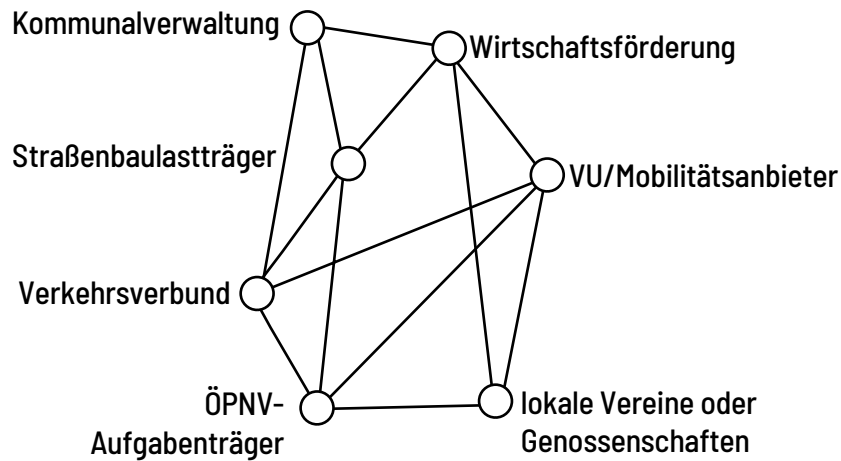
- (Über-)Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Begrünung von Parkflächen
- Ausbau von Ladeinfrastruktur
- Optimierte Busanbindung
- Aktives Parkraummanagement
- OWL Takt ÖPNV



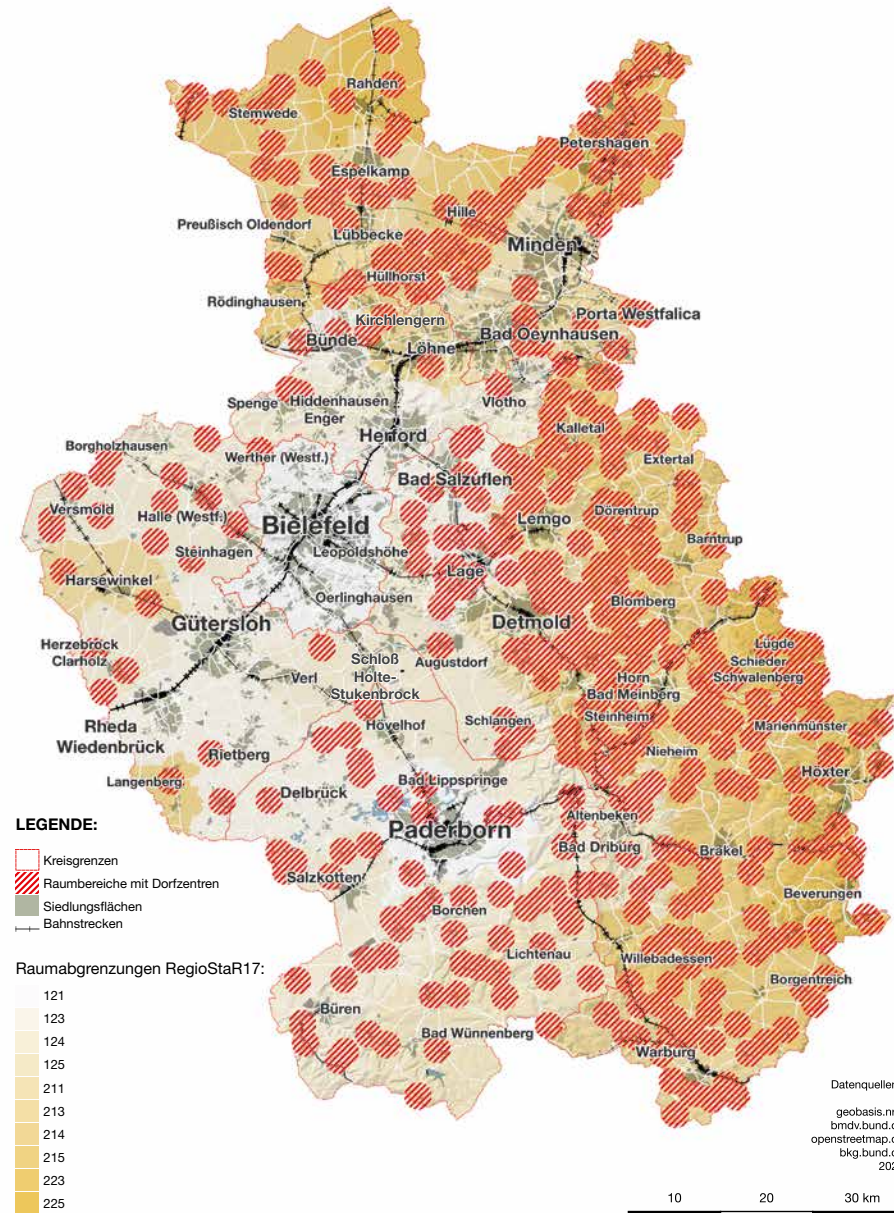
4.2.3 Lebendiges Dorfzentrum

Das Dorfzentrum der Zukunft ist lebendiger Knoten im ländlichen Raum. Hier wird Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht, die größere Dörfer mit den umliegenden Gemeinden und Städten über Schnelllinien verknüpfen. Dies funktioniert über ein Schnellbusnetz in größeren Orten, welches durch ein On-Demand-System als Zubringerdienst aus kleineren Orten ergänzt wird. Das Zentrum des Dorfes wird multifunktionaler Umstiegspunkt mit Zugang zu Versorgung, Bildung und medizinischen Angeboten. Die Bündelung vom ÖPNV führt zur Belebung des Siedlungskerns. Das ÖPNV-Angebot im Dorf und der angrenzenden Siedlungsbereiche wird durch On-Demand Dienste ergänzt und schafft durchgehende Mobilität, auch außerhalb von Stoßzeiten. Das Dorfzentrum als Versorgungs- und Umstiegspunkt ist in ein gut ausgebautes Radnetz eingebunden, das mit Überlandwegen Pendelnden eine Anbindung mit sicheren Abstellmöglichkeiten gewährleistet. Die Erreichbarkeit von Einrichtungen im Zentrum wird durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit ergänzt, sodass Orte zum Aufenthalt entstehen.

Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungs-zonen Lebendige Dorfzentren



Ortsspezifische Maßnahmen

Rad(schnell)netz

Das Rad(schnell)netz wird zum Rückgrat der Mobilitätswende.

Ride On-Demand

Ride On-Demand füllt Lücken im ÖPNV-Angebot. Ein gemeinsames Angebot überwindet Kreis- und Gemeindegrenzen.

Car-Sharing

Ein einheitliches Car-Sharing System in OWL garantiert auch in Dorfkernen Mobilität ohne eigenen PKW. Hierbei zählt die Standortwahl, da ein Car-Sharing immer im Zusammenhang mit ÖPNV-Angeboten mitgeplant werden muss.

Nahversorgung vor Ort

Die Aufrechterhaltung einer wohnungsnahen Nahversorgung unterstützt die Lebendigkeit in den Ortskernen. Wenn ein wirtschaftlicher Betrieb nicht gegeben ist, können selbstorganisierte oder genossenschaftliche Betriebsmodelle helfen.

Wohnortnahe ambulante & medizinische Versorgung

Wohnortnahe medizinische und ambulante Versorgung wird in Dorfkernen etabliert. Dies funktioniert durch die Schaffung von mobilen Angeboten oder telemedizinischer Versorgung.

Erreichbare Bildungseinrichtungen

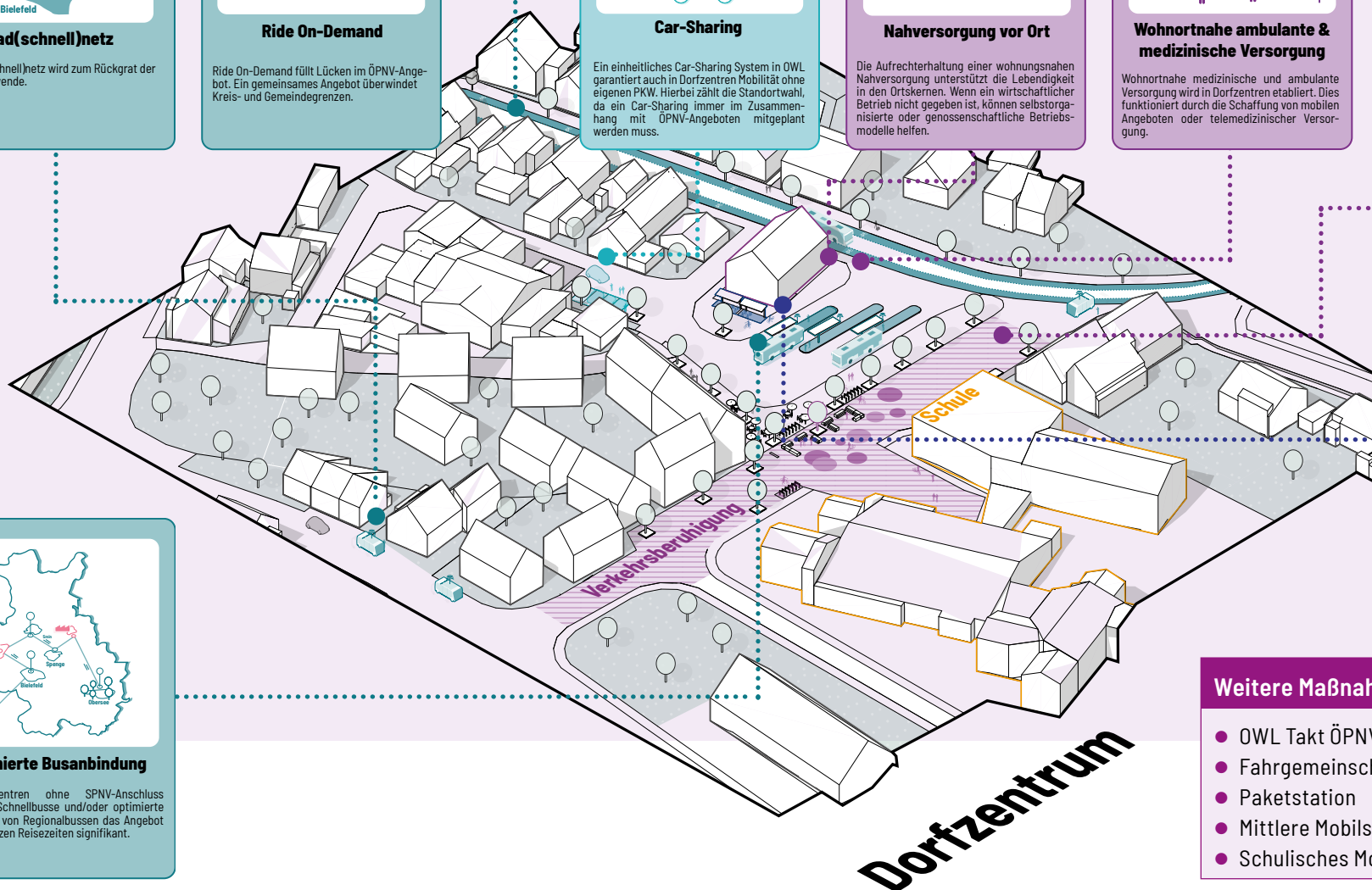
Verkehrsberuhigung an Orten mit hohem Aufkommen von Fuß- und Raderkehr erhöhen das Sicherheitsempfinden. Zudem werden durch die Umgestaltung des Straßenraums neue Aufenthaltsqualitäten geschaffen.

Optimierte Busanbindung

In Dorfkernen ohne SPNV-Anschluss ergänzen Schnellbusse und/oder optimierte Taktzeiten von Regionalbussen das Angebot und verkürzen Reisezeiten signifikant.

Sichere Radabstellorte

Sichere Radabstellorte an zentralen ÖPNV-Haltestellen erhöhen die Akzeptanz hochwertige Fahrräder im Alltag zu nutzen, mit denen auch größere Strecken täglich gut bewältigt werden können. Gerade an Haltestellen fehlen entsprechende Räume.



Weitere Maßnahmen

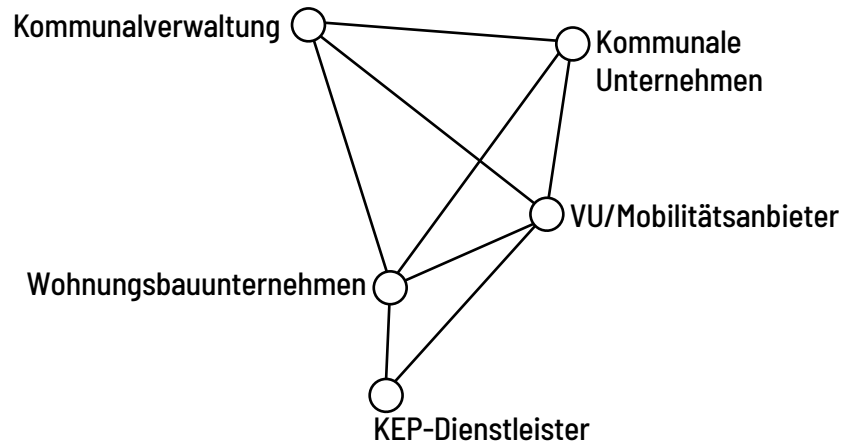
- OWL Takt ÖPNV
- Fahrgemeinschaften
- Paketstation
- Mittlere Mobilstation
- Schulisches Mobilitätsmanagement



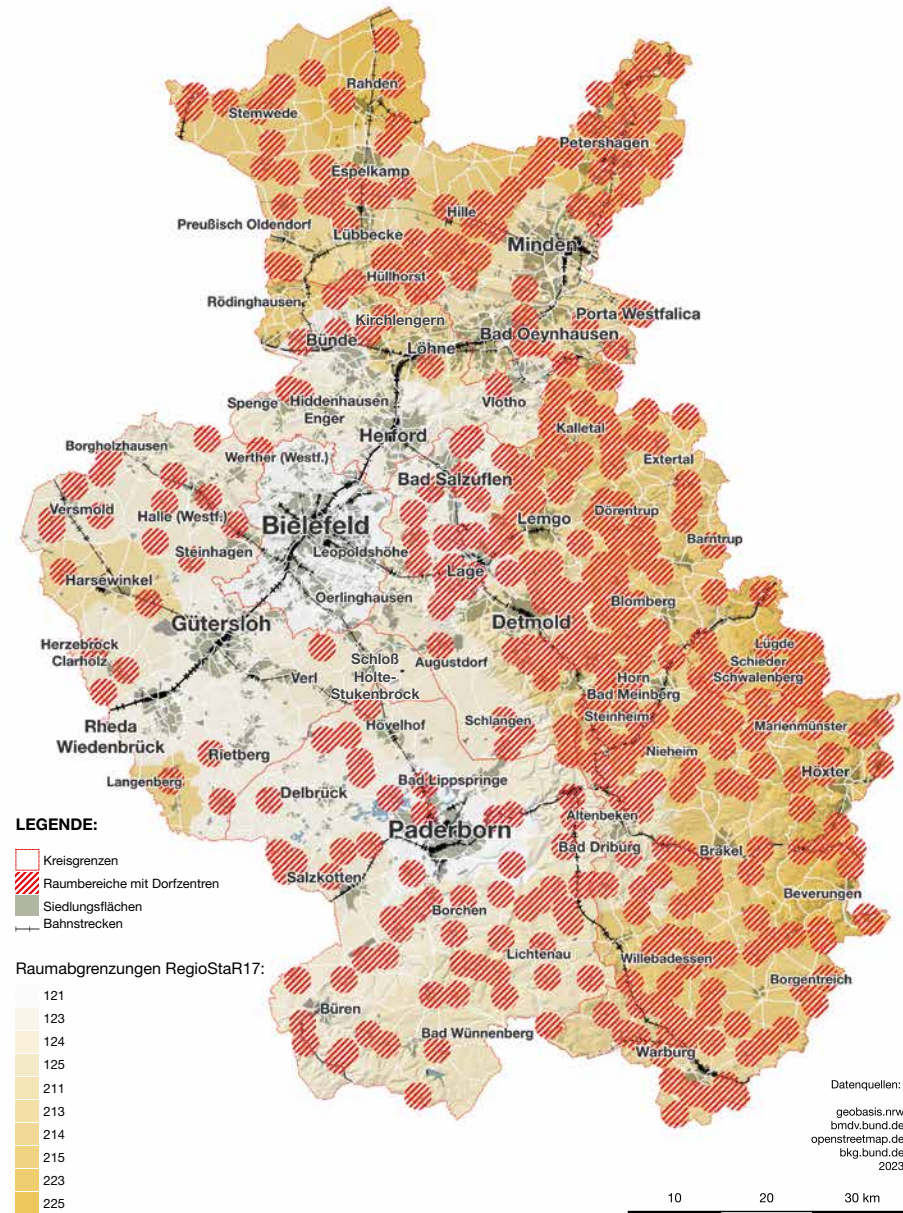
4.2.4 Stadtrandsiedlung

Die Stadtrandsiedlung als Wohnquartier, an der Schnittstelle zwischen städtischem und dörflichem Raum, wird sich zukünftig als Siedlungsstruktur weiterentwickeln, um qualitätsvolle Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner bereitstellen zu können. Die Siedlungen werden im inneren verkehrsarm gestaltet und bieten eine zuverlässige Anbindung über Haupttrouten an das nächste Stadt- oder Dorfzentrum. Fahrtenlässe in Randzeiten des ÖPNVs werden über zusätzliche On-Demand Dienste ergänzt. Am Rande der Siedlungen finden mittlere Mobilitätsstationen Platz, die in fußläufiger Erreichbarkeit eine Varianz an Sharing-Verkehrsmitteln bereitstellen, mit denen tägliche Wege zurückgelegt werden können. Schwer mit dem ÖPNV anzubindende Bereiche müssen flächendeckend mit dem Fahrrad verknüpft werden. Dafür braucht es sowohl Sharing-Strukturen, als auch genügend sichere Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Zukünftige Neuentwicklungen werden an die Verfügbarkeit von ÖPNV-Haltestellen und Versorgungsinfrastrukturen geknüpft. Um im verkehrsarmen Inneren der Siedlungen Güterverkehre zu verringern, werden diese über zentrale Paketstationen und (gekühlte) Warendepots in den Mobilstationen abgewickelt. In größeren Siedlungszusammenhängen kann mithilfe von Mirko-Depots eine Zustellung über emissionsarme Kleinstfahrzeuge geschehen bspw. Lastenräder.


Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungs-zonen Lebendige Dorfzentren




Ortsspezifische Maßnahmen



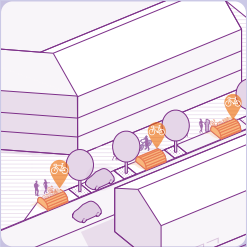
Lastenrad-Sharing

Lastenrad-Sharing stellt insbesondere in Wohnquartieren eine gute Alternative zum Car-Sharing dar. In gemischt genutzten Quartieren wird das Angebot auch für Gewerbetreibende mit Lieferangeboten oder für kommunale Betriebe interessant.



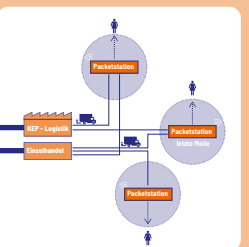
Kleine Mobilstation

Kleine Mobilstationen können insbesondere an strategischen Orten im Wegenetz mit einem reduzierten Mobilitätsangebot den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln erleichtern. Zudem bieten sie zusätzliche Funktionen wie Paketstationen.



Sichere Radabstellorte

Sichere Radabstellorte im Wohnquartieren und an zentralen ÖPNV-Haltestellen erhöhen die Akzeptanz hochwertiger Fahrräder im Alltag zu nutzen, mit denen auch größere Strecken täglich gut bewältigt werden können.



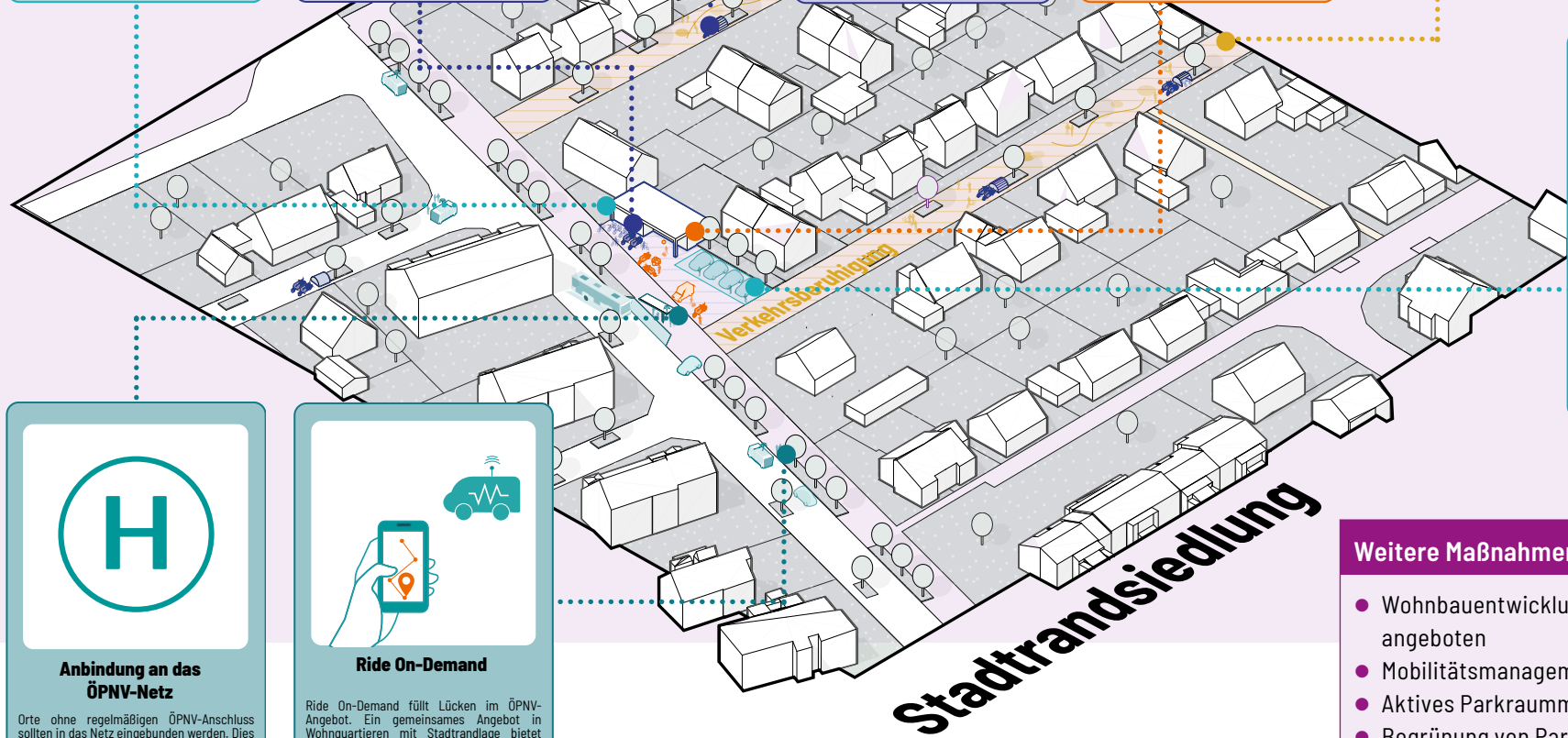

Paketstationen

Paketstationen oder Waren-Depots, insbesondere an Umsteigepunkten, reduzieren Lieferverkehre in den Wohnquartieren.



Faire Verteilung von Verkehrsfläche

Der Verkehrsraum in Wohnquartieren wird fair verteilt. Insbesondere hier müssen Bereiche verkehrsberuhigt und kinderfreundlich werden. Gleichzeitig wird der Grünanteil für die Klimafolgenanpassung im Straßenraum erhöht.


Car-Sharing

Ein einheitliches Car-Sharing System in OWL garantiert auch in kleineren Wohngebieten den Zugang. Hierbei zählt die Standortwahl, da ein Car-Sharing immer im Zusammenhang mit einer Mobilstation mit ÖPNV Angebot mitgeplant werden muss.



Anbindung an das ÖPNV-Netz

Orte ohne regelmäßigen ÖPNV-Anschluss sollten in das Netz eingebunden werden. Dies gilt besonders für schlecht erreichbare Wohnquartiere.



Ride On-Demand

Ride On-Demand füllt Lücken im ÖPNV-Angebot. Ein gemeinsames Angebot in Wohnquartieren mit Stadtrandlage bietet gute Möglichkeiten für individuelle Mobilität außerhalb von ÖPNV-Stoßzeiten.

Weitere Maßnahmen

- Wohnbauentwicklung mit Umweltverbundangeboten
- Mobilitätsmanagement für Wohnquartiere
- Aktives Parkraummanagement
- Begrünung von Parkflächen
- Nahversorgung vor Ort

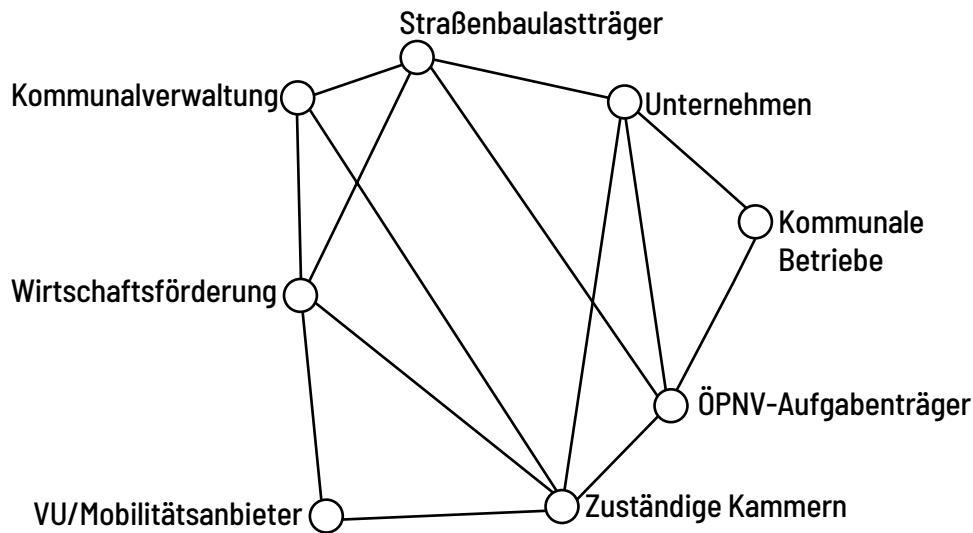


4.2.5 Gewerbe- und Industriegebiete

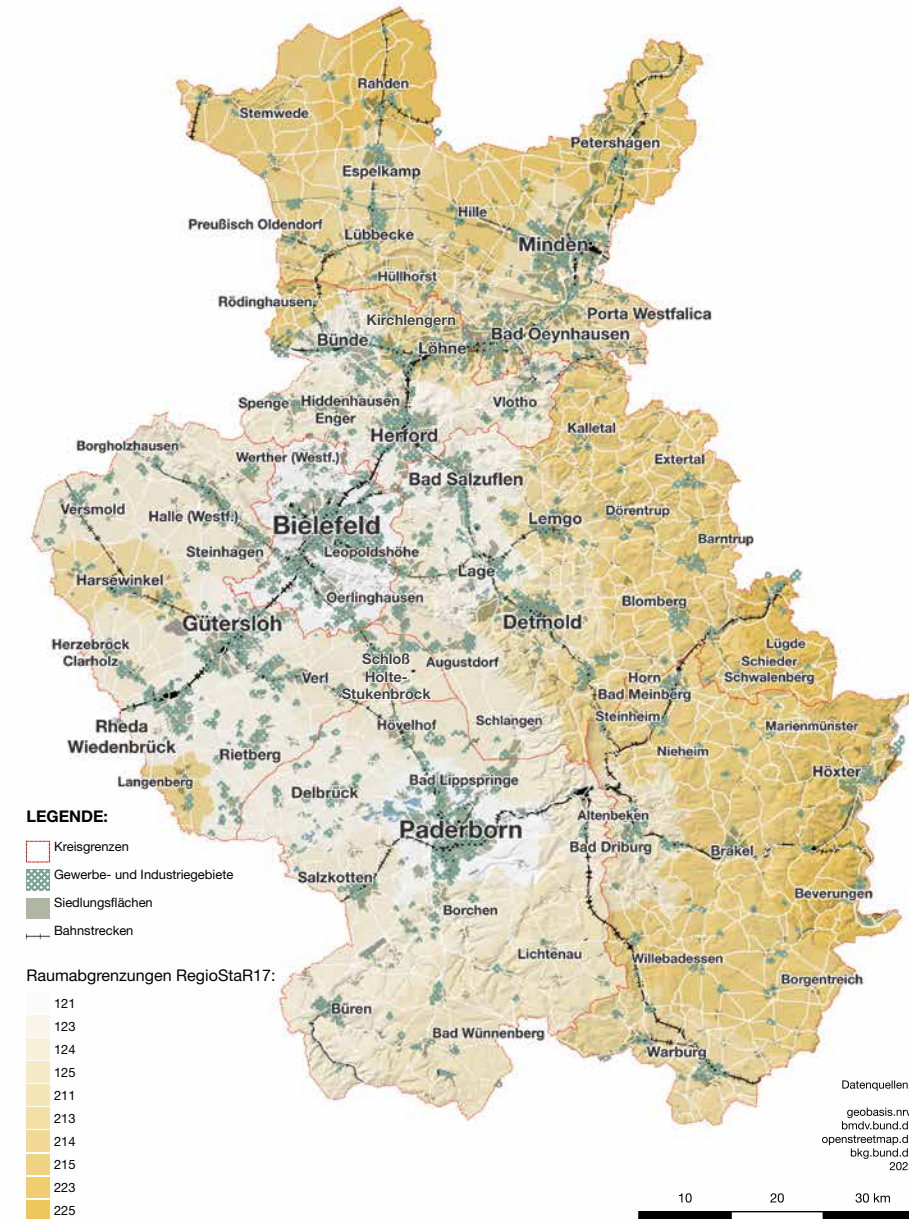
In Zukunft wird ein besonderes Augenmerk auf die nachhaltige Gestaltung von Gewerbe- und Industrie-standorten gelegt. In Bezug auf die verkehrliche Erschließung geht dies mit einer guten Anbindung ans übergeordnete Verkehrsnetz einher, insbesondere für den Güterverkehr ist die Nähe zu Autobahn und Schiene elementar. Neuentwicklungen sowie Weiterentwicklungen von Bestandsgebieten stehen in direkter Abhängigkeit zu einer hochwertigen ÖPNV-Anbindung (Anzahl der Linien, Takt) sowie der Anbindung ans Radwegenetz. Zentrale ÖPNV-Haltepunkte im Inneren der Gebiete werden zu Mobilstationen aufgewertet, so dass unterschiedliche Mobilitätsangebote bzw. Verkehrsmittel miteinander verknüpft und weitere Dienstleistungen bereitgestellt werden können. Die Mobilstationen sind in ein übergreifendes Fuß- und Radwegenetz eingebunden, damit die ansässigen Unternehmen von ihren Mitarbeitenden sowie Besuchern und Besucherinnen in weitläufigen Gewerbegebieten gut erreicht werden können. Die Ausstattung und Frequentierung der Mobilstationen ist auch Ergebnis eines überbetrieblichen Mobilitätsmanagements. Abfahrtsorte für Fahrgemeinschaften werden in direkter Anbindung zur Mobilstation etabliert. An Mobilstationen, wenn möglich gepaart mit öffentlich zugänglichen Parkgaragen, werden betriebsübergreifende Flotten in offenen oder internen Sharing-Modellen installiert. Der ruhende PKW-Verkehr im öffentlichen Straßenraum wird durch eine dort entsprechende Angebotssteuerung oder Bewirtschaftung reduziert und in gemeinsam genutzte (mehrstöckige) Parkgaragen verlagert. Dies schafft Platz für eine ökologische Aufwertung versiegelter Gebiete durch Begrünung, Nachverdichtung durch größer werdende oder neue Unternehmen und/oder für den ruhenden LKW-Verkehr. Eine hinreichende Ausstattung der Gebiete mit Ladeinfrastruktur zur Förderung der E-Mobilität ist erforderlich.

Am Stadtrand beherbergen Gewerbegebiete City-Hubs. Hier wird in zentralen Umschlagpunkten Ware in emissionsarme Fahrzeuge geladen und so der Weitertransport in innerstädtische Bereiche verträglich gestaltet.

Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungs-zonen Gewerbe- und Industriegebiete



Ortsspezifische Maßnahmen



Sichere Radabstellorte

Sichere Radabstellorte in Gewerbegebieten und an zentralen ÖPNV-Haltepunkten erhöhen die Akzeptanz hochwertige Fahrräder im Alltag zu nutzen, mit denen Pendeldistanzen leichter bewältigt werden können.



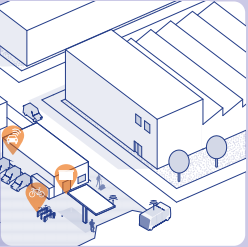
Fußwegenetz

Das Fußwegenetz in Gewerbegebieten ermöglicht es, sich sicher und barrierefrei von den Mobilpunkten aus zu bewegen. Schilder und Übergänge priorisieren die Fußgänger und erhöhen das Sicherheitsempfinden.



(Über-)Betriebliches Mobilitätsmanagement

Die Nutzung von Synergien durch die Vernetzung vieler Unternehmen in einem Gewerbegebiet kann durch eine systematisch-zielorientierte Herangehensweise zur Schaffung innovativer und nachhaltiger Mobilitätsangebote beitragen.



Mittlere Mobilstation

Mittlere Mobilstationen können in Gewerbegebieten ein vielseitiges Mobilitätsangebot an Umsteigepunkten bieten, was eine breite Vernetzung im Gebiet zulässt.



Fahrgemeinschaften

Fahrgemeinschaften für Pendler können über Mitfahrplattformen organisiert werden und so über größere Distanzen ein effektives Mittel zur Verkehrsreduktion sein. Es bedarf zumeist zusätzlicher Anreize, um signifikante Effekte zu generieren.



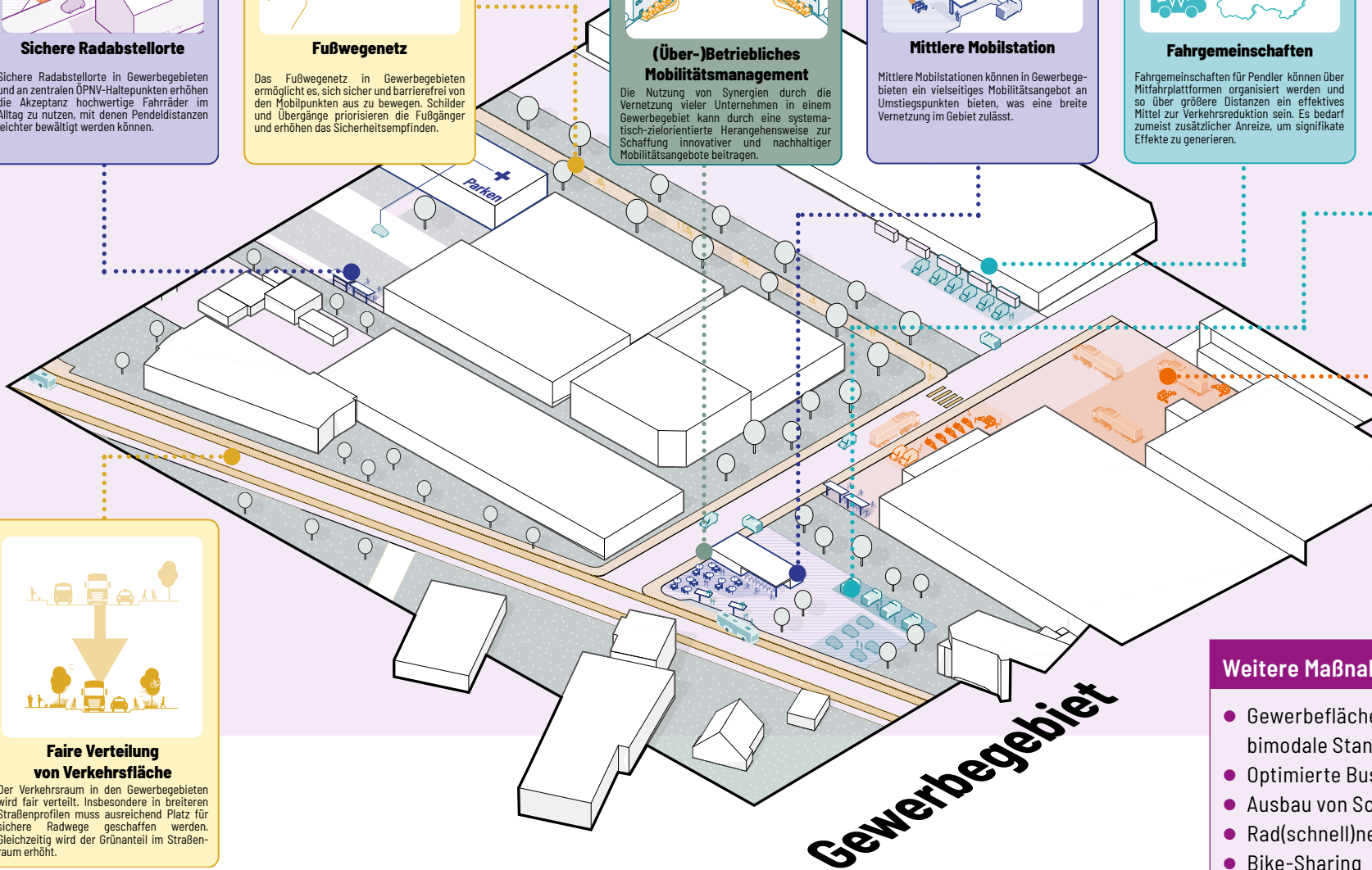
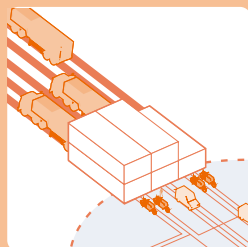
Öffnen betrieblicher Flotten

Das Öffnen betrieblicher Flotten ist ein Schritt zur Bereitstellung von Car-Sharing Angeboten in Gewerbegebieten. Hierbei kann das Angebot firmenübergreifend oder für die Öffentlichkeit bereitgestellt werden und ist so Teil des überbetrieblichen Mobilitätsmanagements.



Faire Verteilung von Verkehrsfläche

Der Verkehrsraum in den Gewerbegebieten wird fair verteilt. Insbesondere in breiteren Straßenprofilen muss ausreichend Platz für sichere Radwege geschaffen werden. Gleichzeitig wird der Grünanteil im Straßenraum erhöht.

UrbanConsolidationCenter (City-Hub)

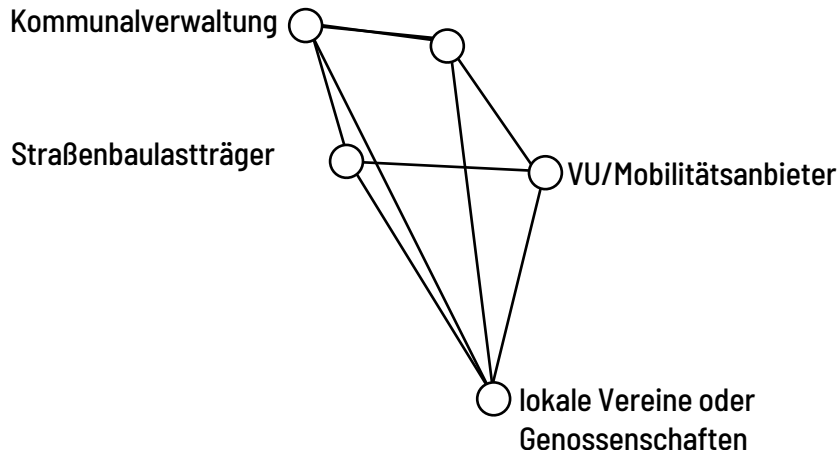
Im UrbanConsolidationCenter werden Waren- und Güterströme gebündelt. Sie liegen am Rande urbaner Siedlungsräume. Durch ihre Funktion als Verteiler werden die Waren von hier aus in emissionsarme Fahrzeuge geladen.

- Weitere Maßnahmen**
- Gewerbeflächenentwicklung – bimodale Standorte
 - Optimierte Busanbindung
 - Ausbau von Schieneninfrastruktur
 - Rad(schnell)netz
 - Bike-Sharing

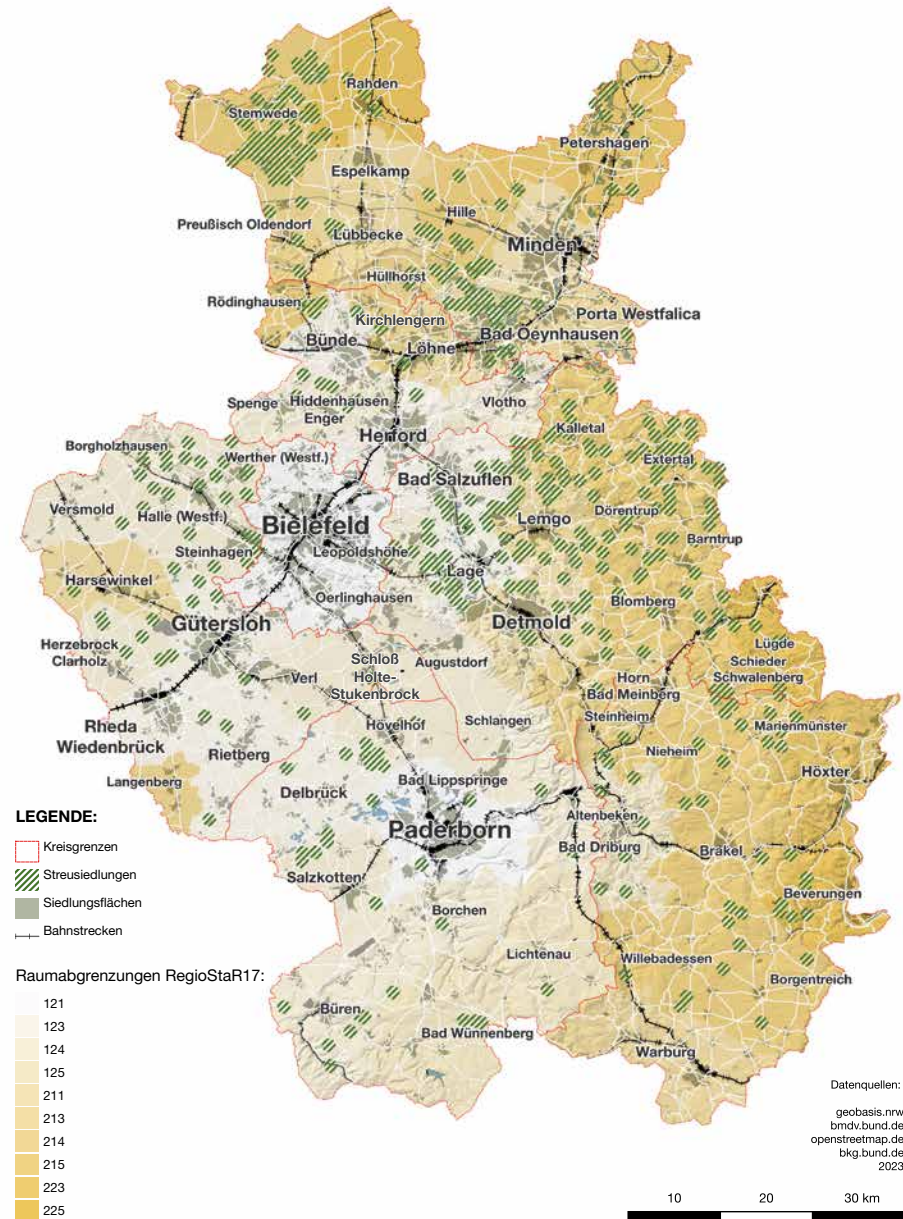
4.2.6 Streusiedlungen

Siedlungen mit losen Strukturen, geringer Bevölkerungsdichte und einer maßgeblichen Entfernung von einem Zentrum müssen zukünftig Ausgangslage neuer Verknüpfungslösungen sein. Hierbei spielen die Anbindung an ein sicheres Radverkehrsnetz und die Förderung gemeinschaftlicher Mobilitätslösungen eine wichtige Rolle. In Stoßzeiten werden für den Schülerverkehr zuverlässige ÖPNV-Anbindungen etabliert. Außerhalb der Stoßzeiten können Fahrgemeinschaften und On-Demand Dienste über intelligente Plattformlösungen die individuelle Mobilität ergänzen. Innerhalb der Siedlung werden lokale Sharing-Betreibermodelle an Sammelpunkten etabliert, um elektrifizierte PKWs für die Bewohnerinnen und Bewohner bereitzustellen. Über lokale Lieferdienste, bspw. mithilfe eines regelmäßigen Einkaufsbusses, können Mobilitätsanlässe verringert und eine ausreichende Nahversorgung bereitgestellt werden. Die Verknüpfung der Streusiedlung mit dem nächsten Zentrum mit größerem Umstiegspunkt wird innerhalb der ÖPNV-Anbindung priorisiert.


Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungs-zonen Streusiedlungen



Ortsspezifische Maßnahmen




Fahrgemeinschaften

Fahrgemeinschaften können über intelligente Mitfahrplattformen organisiert werden und im ländlichen Raum über größere Distanzen ein effektives Mittel zur Verkehrsreduktion sein. Es bedarf zumeist zusätzlicher Anreize, um signifikante Effekte zu generieren.



Anbindung an das ÖPNV-Netz

Orte ohne regelmäßigen ÖPNV-Anschluss sollten in das Netz eingebunden werden. Eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung der Haltepunkte setzt Anreize zum Umstieg auf den ÖPNV.




Erreichbare Bildungseinrichtungen

Für alle Kinder sollte mindestens eine passende Schule selbständig und sicher zu erreichen sein. Dies erfordert eine bessere Schulbedarfs- und Ausbauplanung, Radwege, Querungen, ggf. Sperrungen von Bereichen für den MIV und ÖPNV-Anbindung.



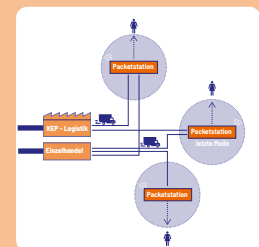
Faire Verteilung von Verkehrsfläche

Der Verkehrsraum in den Streusiedlungen wird fair verteilt. Insbesondere in breiteren Straßenprofilen braucht es ausreichend Platz für Radwege und breite Fußwege abgetrennt vom MIV.




Markt-Bus

In Streusiedlungen ist eine wohnortnahe Nahversorgung insbesondere mit frischen Lebensmitteln teilweise nicht wirtschaftlich. Hier kann ein Angebot durch einen Supermarktbus helfen, der regelmäßig vor Ort ist.



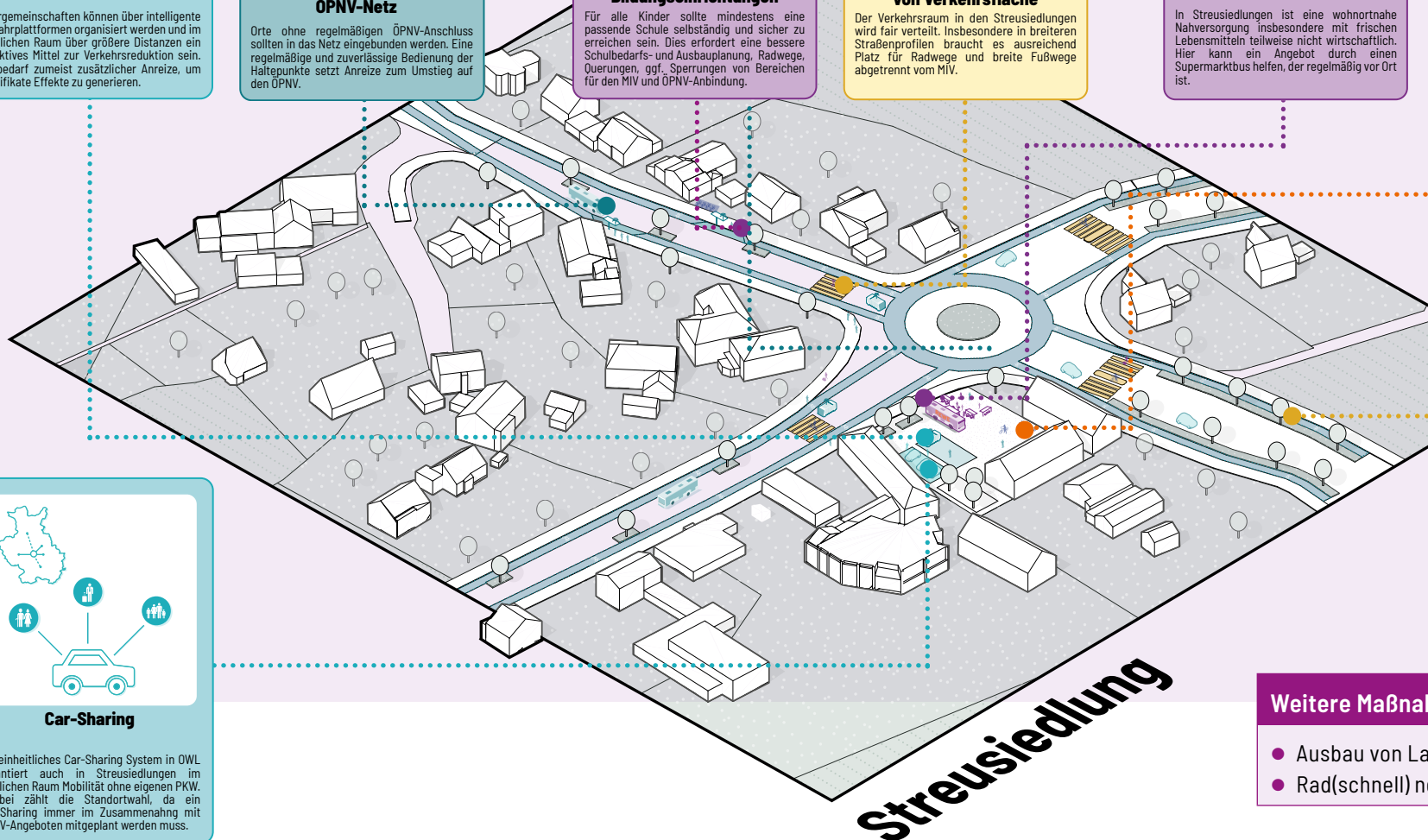
Paketstationen

Gut erreichbare Paketstationen, bspw. an den ÖPNV-Haltestellen, reduzieren Lieferverkehre in den weitläufigen Streusiedlungen. Zudem tragen sie zur Effizienz der Lieferverkehre bei.



Car-Sharing

Ein einheitliches Car-Sharing System in OWL garantiert auch in Streusiedlungen im ländlichen Raum Mobilität ohne eigenen PKW. Hierbei zählt die Standortwahl, da ein Car-Sharing immer im Zusammenhang mit ÖPNV-Angeboten mitgeplant werden muss.




Bauliche Trennung von Radwegen

Die Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Argument gegen die Nutzung des Fahrrads außerhalb geschlossener Ortschaften. Ist eine bauliche Trennung von Radwegen nicht möglich, sollten für die Verkehrssicherheit Tempobeschränkungen gelten.

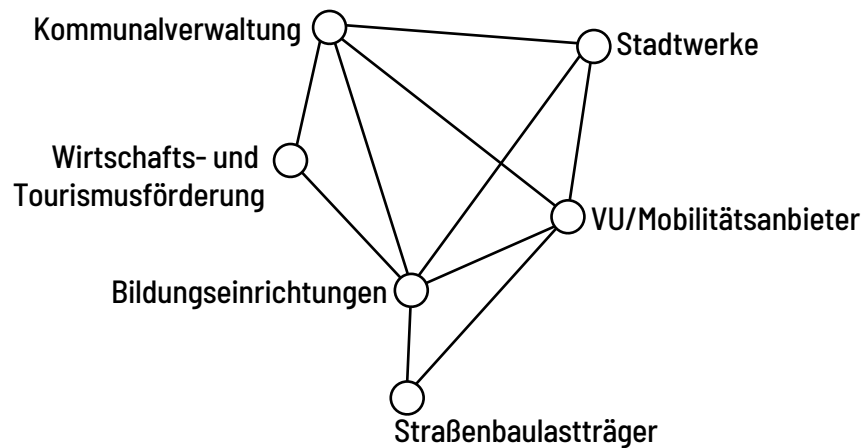
Weitere Maßnahmen

- Ausbau von Ladeinfrastruktur
- Rad(schnell)netz

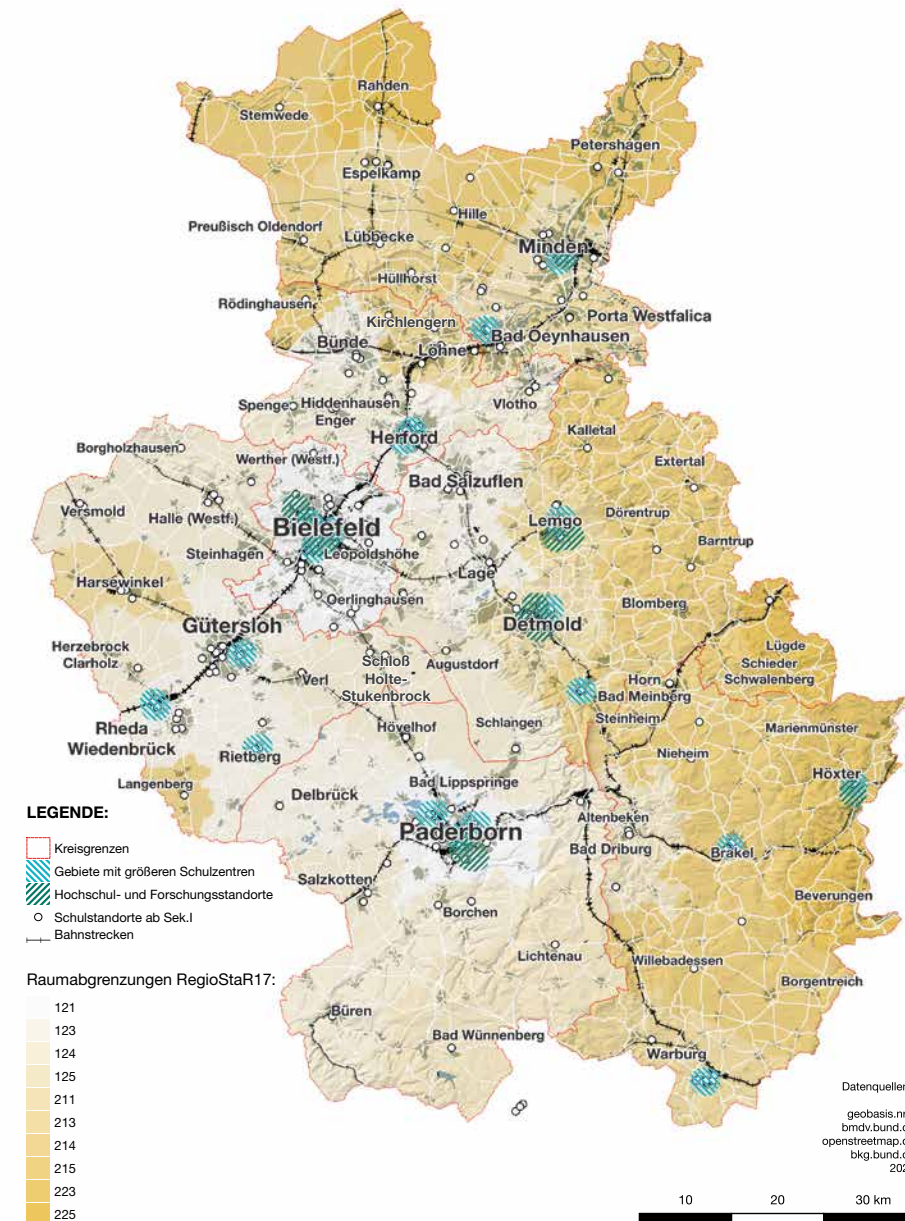
4.2.7 Zielorte mit individuellen verkehrlichen Anforderungen

Zielorte mit individuellen verkehrlichen Anforderungen haben zu bestimmten Peak-Zeiten eine hohe Verkehrsnachfrage. Beispiele sind große Schulzentren, Sporthallen, Bildungscampusse oder Kliniken. Der folgende Lupenraum behandelt den Bildungscampus als gesondertes Beispiel. Hier sind Wegezweck und Anlass für einen Großteil der Menschen gleich. Dadurch wird in Zukunft, in Abstimmung mit dem ÖSPV oder SPNV, ein großer Teil der Wege zeitlich abgestimmt über Hauptlinien zurückgelegt. So finden in den Campusstrukturen Haltestellen mit genügend Kapazität Platz. Die individuellen baulichen Strukturen werden in ein zusammenhängendes Rad- und Fußwegenetz integriert. Durch Plätze, Parks und autofreie Bereiche, sowie sichere Abstellgaragen und Serviceinfrastruktur für Fahrräder wird eine lebendige Atmosphäre auf und um das Campusgelände geschaffen. Eine Einbindung in ein übergeordnetes Rad(schnell)netz ermöglicht zudem die gute Anbindung mit dem Fahrrad. In großen Mobilstationen am Rande des Campus werden Sharing-Mobilität und Mitfahrgelegenheiten, sowie interne Flotten untergebracht. Der Parkraum innerhalb des Campus wird auf die Mobilstationen beschränkt, um den verfügbaren Platz dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV zuzuschreiben. Campusstrukturen werden mit Wohnangeboten für Studierende, Auszubildende und Fachkräfte ergänzt.

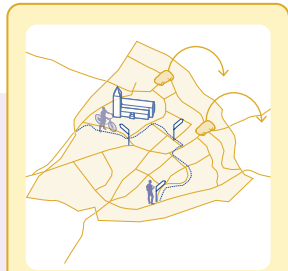
Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungszone
Zielorte mit individuellen verkehrlichen Anforderungen

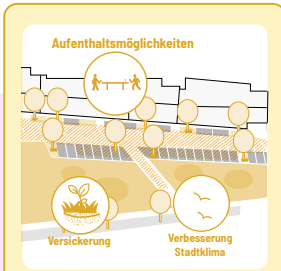


Ortsspezifische Maßnahmen



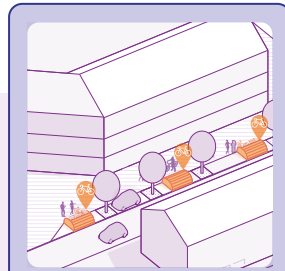
Fuß- und Radwegenetz

Das Fuß- und Radwegenetz an Zielorten mit individuellen Anforderungen ermöglicht es sich vor Ort einfach zurecht zu finden. Wichtig ist es, barrierefreie und sichere Wege sowie eine entsprechende Anbindung zu den Umstiegspunkten zu gewährleisten.



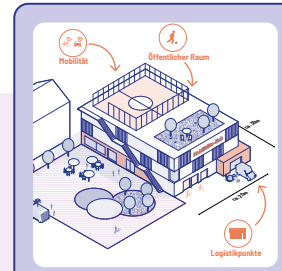
Begrünung von Parkflächen

Großflächig versiegelte Gebiete für Stellplätze bieten große Flächenressourcen und müssen als Maßnahme zur Klimafolgenanpassung grüner und biodiverser werden. Stellplätze werden in Stapelgaragen eingerichtet.



Sichere Radabstellorte

Sichere Radabstellorte am Ankunftsort und an zentralen ÖPNV-Haltestellen stellen eine wichtige Grundlage dar hochwertige Fahrräder im Alltag zu nutzen, mit denen auch größere Strecken täglich gut bewältigt werden können.



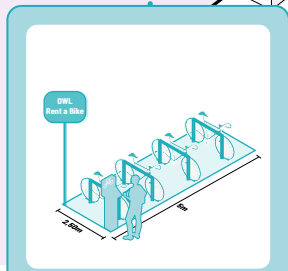
Große Mobilstation

Große Mobilstationen kombinieren Versorgungsfunktionen und Freizeitangebote mit einem breiten Mobilitätsangebot. Sie können in großen Gebieten so verteilt werden, dass auch die privaten PKW aufgenommen werden, und bspw. Campusse autoarm gestaltet werden können.



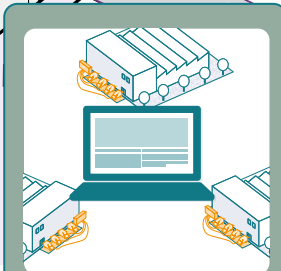
Optimierte Busanbindung

Schnellbusse und regionale Busse können Orte mit hohem Verkehrsaufkommen zu Peak-Zeiten mit ausreichenden Kapazitäten versorgen.



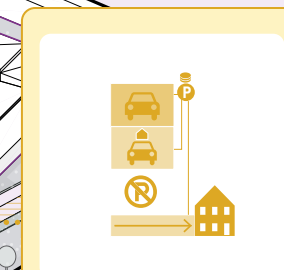
Bike-Sharing

Bike-Sharing, stationsgebunden oder free-floating, stellt einen besonderen Baustein bei intermodalen Mobilitätsketten an Zielorten mit individuellen Anforderungen dar.



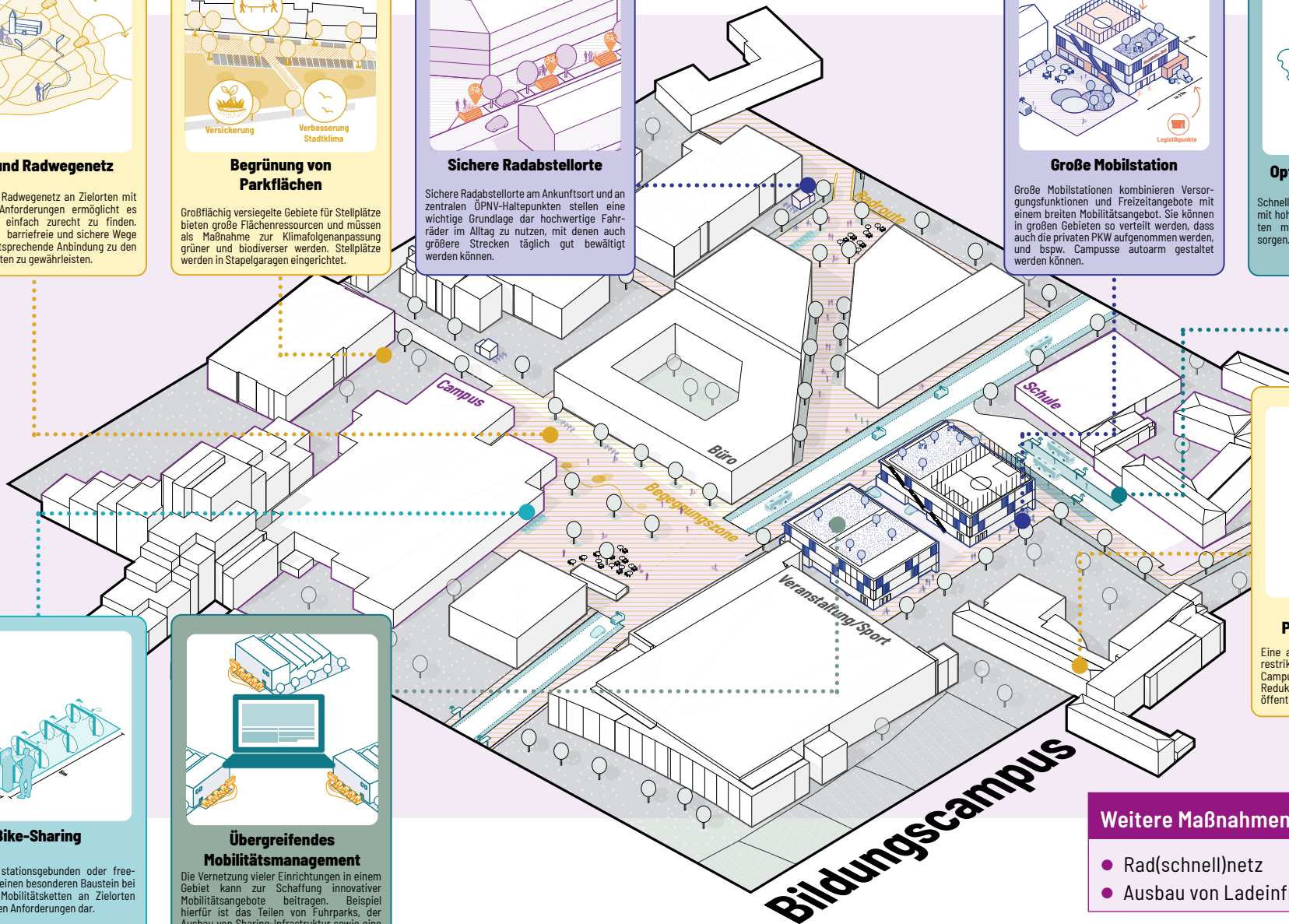
Übergreifendes Mobilitätsmanagement

Die Vernetzung vieler Einrichtungen in einem Gebiet kann zur Schaffung innovativer Mobilitätsangebote beitragen. Beispiel hierfür ist das Teilen von Fuhrparks, der Ausbau von Sharing-Infrastruktur sowie eine gemeinsame Stärkung des ÖPNV-Angebots.



Aktives Parkraummanagement

Eine aktive Parkraumbewirtschaftung und restriktive Handhabung von Parken auf dem Campusgelände führt zu einer deutlichen Reduktion der Stellplatznachfrage im öffentlichen Raum.



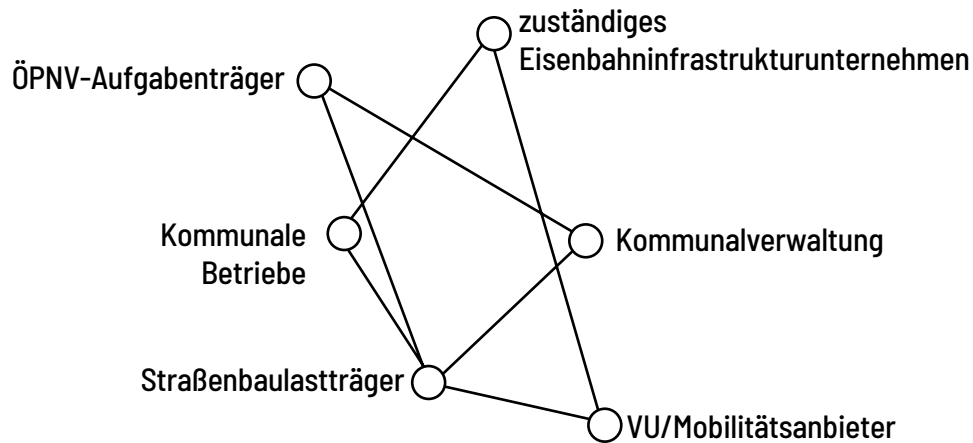
Weitere Maßnahmen

- Rad(schnell)netz
- Ausbau von Ladeinfrastruktur

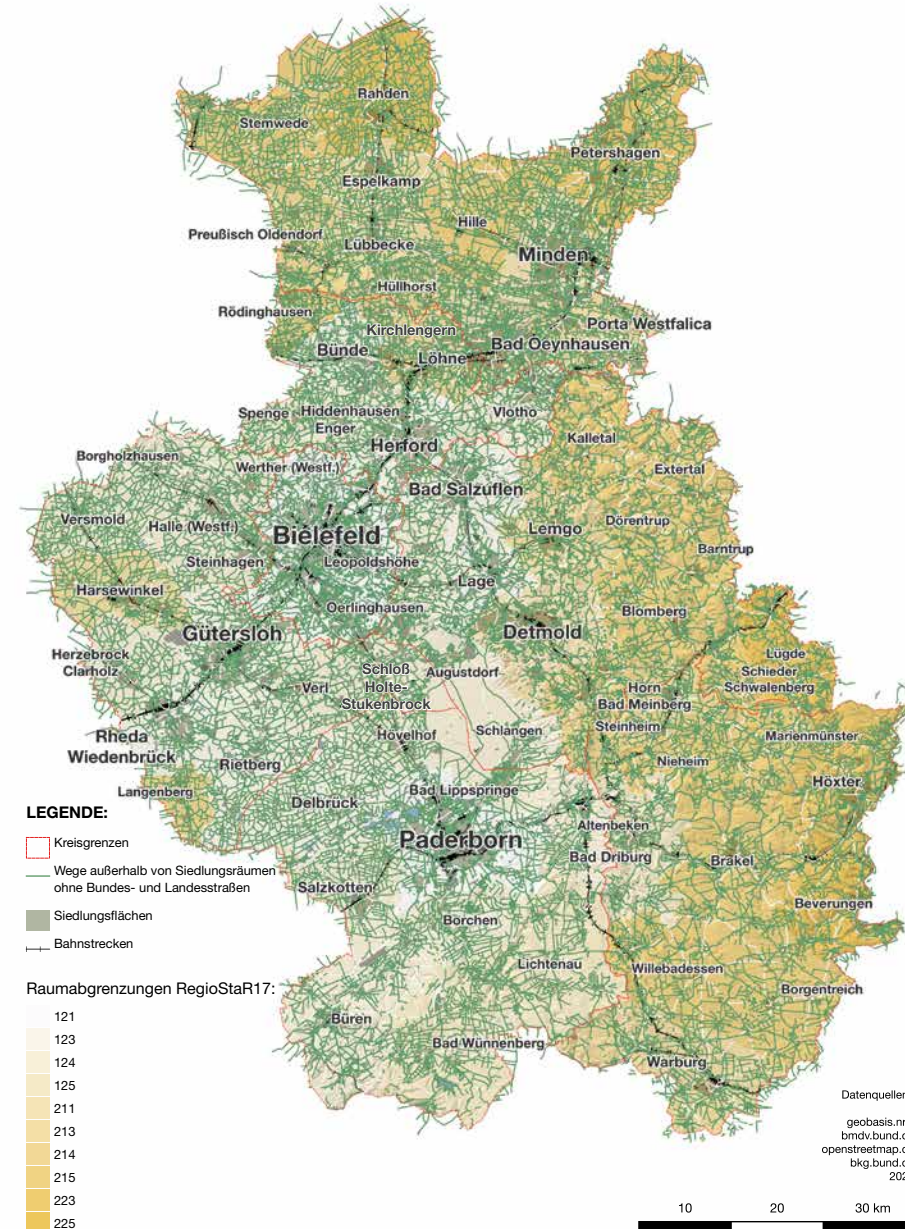
4.2.8 Freie Landschaft und Verkehrswege

Die freie Landschaft zwischen bebauten Gebieten ist mit ihren bestehenden Verkehrsstraßen wichtige Verbindungsfläche für die Verkehrsteilnehmenden. Hier wird in Zukunft der Grundstein für ein attraktives Rad(schnell)netz gelegt. Dieses orientiert sich an bestehenden Strukturen, beispielsweise Landes- oder Bundesstraßen und wird durch attraktive Überlandwege ergänzt. An stark befahrenen Straßen und Wegen, ohne Möglichkeit einer baulichen Trennung des Radwegs, wird mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung reagiert. Die Bevorrechtigung des ÖPNVs zu Stoßzeiten schafft eine schnelle Verbindung im öffentlichen Netz. Der Rad- und Fußverkehr wird hierbei räumlich getrennt und sicher mit ausreichend Platz geführt.

Akteursnetzwerk



Regionale Umsetzungszone Wege im Landschaftsraum außerhalb von Siedlungsflächen



Ortsspezifische Maßnahmen



Faire Verteilung von Verkehrsfläche

Der Verkehrsraum wird fair verteilt. Außerorts muss genügend Platz für den Rad- und Fußverkehr bereitgestellt werden. Gleichzeitig wird der Grünanteil für die Klimafolgenanpassung im Straßenraum erhöht.



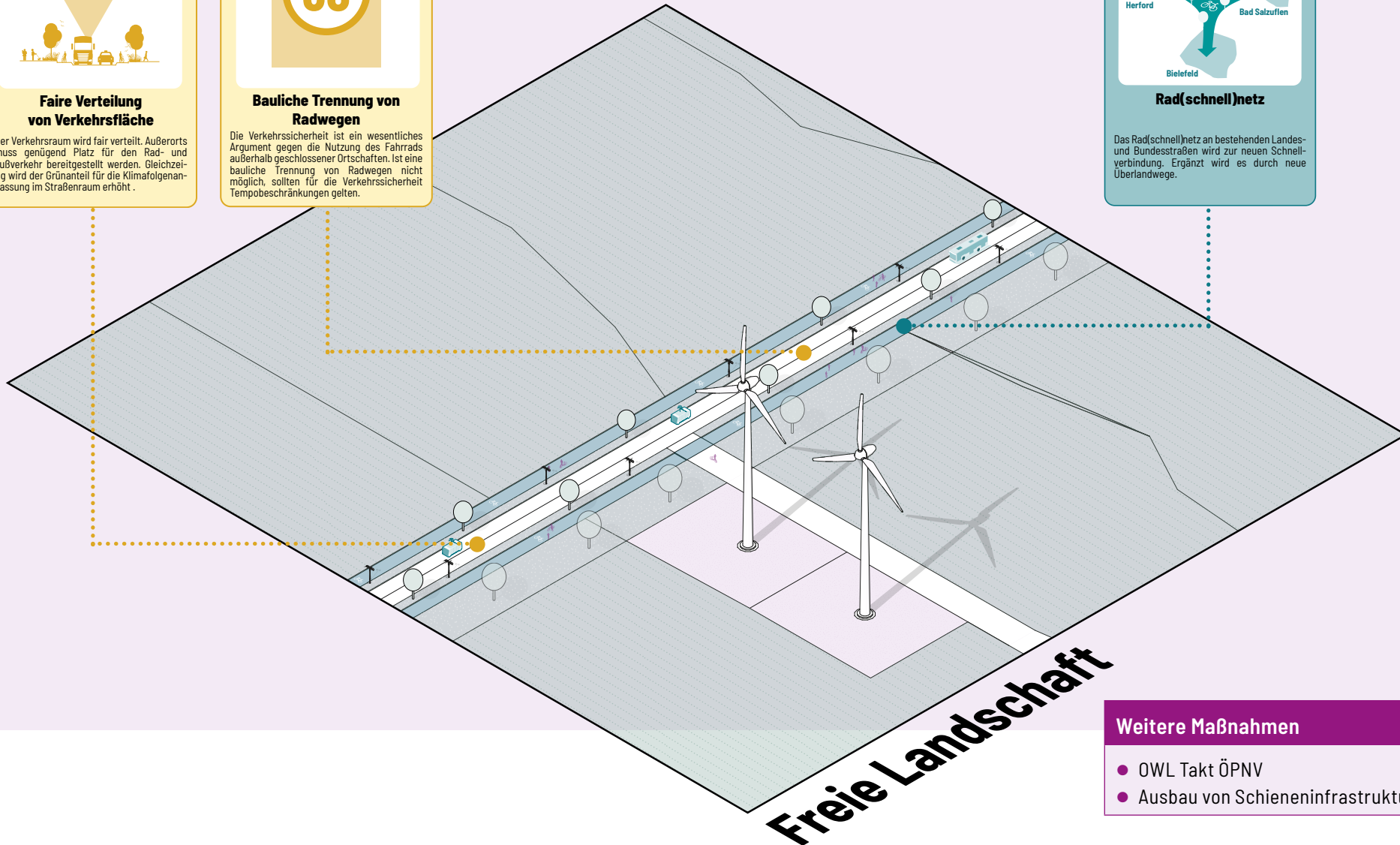
Bauliche Trennung von Radwegen

Die Verkehrssicherheit ist ein wesentliches Argument gegen die Nutzung des Fahrrads außerhalb geschlossener Ortschaften. Ist eine bauliche Trennung von Radwegen nicht möglich, sollten für die Verkehrssicherheit Tempobeschränkungen gelten.



Rad(schnell)netz

Das Rad(schnell)netz an bestehenden Landes- und Bundesstraßen wird zur neuen Schnellverbindung. Ergänzt wird es durch neue Überlandwege.



Weitere Maßnahmen

- OWL Takt ÖPNV
- Ausbau von Schieneninfrastruktur

5

Umsetzung

5.1 INTEGRIERTE PLANUNG

Mobilität und Verkehr ist ein Querschnittsthema, an dessen zukunftsfähiger Gestaltung ein komplexes Netzwerk von Akteuren beteiligt ist und das insbesondere im Kontext der Siedlungs- bzw. Quartiersentwicklung umfassend mitgedacht werden muss. Die Fülle an möglichen Handlungsansätzen und teils schon in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen zeigt deutlich, dass die Herausforderungen zur Realisierung der Verkehrswende sowie der effizienten, emissionsarmen und ressourcenschonenden Ausgestaltung von Wirtschaftsverkehren weniger in der Erkenntnis als in der Umsetzung liegen. Damit Handlungsansätze nicht nur Ansätze bleiben, sondern durch Planung und Handlung in der Realisierung von nachhaltigen und effektiven Maßnahmen münden, braucht es

- ausreichend Personalkapazitäten in den Planungsinstanzen,
- eine ganzheitliche, integrierte Denk- und Arbeitsweise,
- langfristig gesicherte Finanzierungsmöglichkeiten,
- zielorientierte Kommunikationsstrategien, vor allem aber
- politischen Willen.

Eine ganzheitliche und integrierte Siedlungs- und Verkehrsplanung erfolgt vor dem Hintergrund eines Leitbildes und daraus abgeleiteter Ziele. Es werden relevante Akteure auf verschiedenen Entscheidungsebenen einbezogen, die Zusammenarbeit ist interdisziplinär und wird zuständigkeits- und grenzüberschreitend koordiniert.

Das Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+, unterstützt durch die abgeleiteten Ziele und Prinzipien, gepaart mit den Leitgedanken zur NEUEN MOBILITÄT in OstWestfalenLippe kann diesen Hintergrund bilden. Die Lupenräume geben Impulse, wo welche Maßnahmen verortet werden sollten, und weisen auf das zu bildende bzw. einzubeziehende Akteursnetzwerk hin.

Die interdisziplinäre Zusammenarbeit setzt in vielen (Kommunal)Verwaltungen strukturelle Veränderungen voraus. Das Hierarchieprinzip und die starke fachliche Spezialisierung in den einzelnen Ämtern mit teils eigenen Leitbildern und Zielsetzungen erschweren effektive und effiziente Planungs- und Entscheidungsprozesse. Diese können noch komplexer werden, wenn externe Akteure beteiligt werden müssen, es aber an etablierten, zielführenden Beteiligungsprozessen mangelt. In der Konsequenz werden notwendige Maßnahmen für die Verkehrswende entweder gar nicht oder nur in abgeschwächter Form umgesetzt. Die (über)kommunalen Anstrengungen können dabei durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements ergänzt werden, die auf eine langfristige Veränderung des individuellen Verkehrsverhaltens abzielen. Wichtig dabei ist das Hand-in-Hand Vorgehen von öffentlicher Hand und Betrieben. Oftmals sind einzelne Maßnahmen nur im Verbund zielführend.

In Nordrhein-Westfalen sind mittlerweile viele Kommunen Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW.²⁰ Die Koordinierungsstellen dieses kommunalen Netzwerks unterstützen ihre Mitglieder bei der Implementierung und Verstetigung eines kommunalen Mobilitätsmanagements. Damit sollen genannte Hürden für eine effektive und effiziente Maßnahmenkonzeption und -umsetzung nachhaltig abgebaut wer-

²⁰Eine aktuelle Übersicht gibt es unter <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wer-wir-sind/mitglieder>.

den, um die notwendige Verkehrswende voranzutreiben.²¹ Im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements spielt nicht nur die Gestaltung interdisziplinärer Planungs- und Entscheidungsprozesse eine Rolle, sondern auch die interne und externe Kommunikation sowie die Einbindung der Kommunalpolitik. Wichtig ist, dass die Verwaltungsspitze die Implementierung eines kommunalen Mobilitätsmanagements offen unterstützt und mitträgt.

Angesichts der Fülle an Aufgaben, vor der die Gesellschaft in Hinblick auf die notwendige Energie- und Verkehrswende steht, ist eine interkommunale Zusammenarbeit in Netzwerkstrukturen sinnvoll, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der oft knappen Personalressourcen in den Planungsinstanzen. „Wissen, was die Nachbarn machen.“, „Lernen von Nachbarn und Mitstreitern.“ oder „Synergien nutzen!“ sind diesbezüglich wichtige Stichworte. Soll z. B. eine Mobilstation in einem Stadt(teil)zentrum eingerichtet werden, ist es im ersten Schritt – basierend auf der persönlichen oder organisatorischen Vernetzung – hilfreich zu ermitteln, wo an einem Ort mit ähnlichen Gegebenheiten bereits eine Mobilstation eingerichtet wurde. Mehrwerte durch interkommunale Zusammenarbeit entstehen allerdings nicht nur – wie in diesem Beispiel – im Personenverkehr, sondern auch mit Blick auf Wirtschaftsverkehre, da übliche Wegeverbindungen häufig kommunale Grenzen überschreiten. Bei Kontaktaufnahme können gesammelte Erfahrungen und eventuell sogar hilfreiche Materialien erfragt werden. Für die Feinkonzeption und Umsetzung etlicher Maßnahmen gibt es zudem

zahlreiche Handlungsleitfäden, Handbücher o. ä. und es stehen Fördermittel bereit (siehe Kapitel 5.3).

Da insbesondere für die Mobilitätswende als Teil der Verkehrswende Änderungen von rechtlichen Rahmenbedingungen auf Bundesebene erforderlich sind, ist zudem ein gemeinsames Wirken daraufhin wichtig. Ein aktuelles Beispiel dafür ist die Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“, die sich für mehr Entscheidungsfreiheit bei der Anordnung von Tempo 30 einsetzt.²² Die Straßenverkehrsordnung (StVO), welche eine Rechtsverordnung der Bundesebene ist, setzt der Anordnung von Tempo 30 aktuell harte Grenzen, so dass den Aspekten Verkehrsberuhigung und -sicherheit zur Steigerung der Mobilitäts- und Lebensqualität aus Sicht der beigetretenen Städte und Gemeinden bisher nur unzureichend Rechnung getragen werden kann.

Entsprechend ihrer Koalitionsvereinbarung, aber vermutlich auch aufgrund von Handlungsdruck, hat die Bundesregierung am 21. Juni 2023 mit dem Beschluss von Änderungen im Straßenverkehrsgesetz sowie der Kenntnisnahme des Entwurfs einer Verordnung zur Änderung der StVO tatsächlich jüngst Pflöcke zur Ausweitung kommunaler Gestaltungsspielräume eingeschlagen. Nun müssen Änderungen in der StVO mit den Ländern abgestimmt und dann vom Bundesrat beschlossen werden. Der Beschluss wird für Ende 2023 erwartet, dann wird klar, wie weit die Gestaltungsspielräume der Kommunen tatsächlich gehen werden.²³

²¹ Für ausführliche Informationen zum Kommunalem Mobilitätsmanagement siehe <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/wie-wir-arbeiten/schwerpunkte/kommunales-mobilitaetsmanagement>.

²² Weitere Informationen unter <https://www.lebenswerte-staedte.de/de/die-initiative.html>.

²³ Vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr (2023): Kabinett beschließt Änderung des Straßenverkehrsgesetzes, online unter: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2023/059-wissing-aenderung-stassenverkehrsgesetz.html>.

5.2 ZENTRALE AKTEURE

Die zentralen Akteure im Bereich Mobilität und Verkehr lassen sich grob in drei Gruppen einteilen, und zwar in

- Planungs- und (politische) Entscheidungsinstanzen,
- Verkehrsunternehmen und weitere Mobilitätsdienstleister sowie
- Interessensverbände und Netzwerke.

Die Planungs- und (politischen) Entscheidungsträger auf Bundes-, Landes-, Regional- und Kommunalebene legen dabei u. a. durch Gesetze, Richtlinien, Verordnungen und Planwerke die Rahmenbedingungen fest, die das individuelle Mobilitätsverhalten und damit Verkehrsgeschehen beeinflussen. Innerhalb dieses Rahmens bewegen sich Unternehmen, die mit ihren Mobilitätsangeboten und Dienstleistungen die Verkehrsmittelwahl der Menschen vor Ort konkret bestimmen. Interessenvertretungen setzen sich für allgemeine oder spezifische Ziele wie eine Steigerung des Fuß- und Radverkehrs ein und nehmen Einfluss auf politische und damit auch betriebswirtschaftliche Entscheidungen.

Eine allgemeine Übersicht über zentrale Akteure im Bereich Mobilität und Verkehr mit kurzer Zuständigkeitsbeschreibung geordnet nach Verkehrsart enthält Tabelle 1, während eine Auflistung der Akteure in OstWestfalenLippe in Anhang 7.3 zu finden ist.²⁴ An dieser Stelle in Bezug auf die Gestaltung des Personenverkehrs zu nennen sind insbesondere die kreisangehörigen Kommunen der sechs Kreise Gütersloh, Herford, Höxter, Lippe, Minden-Lübbecke und Paderborn, die Kreisverwaltungen selbst sowie die Stadt Bielefeld. Die Stadt Bielefeld, alle Kreise und die Mehrheit der kreisangehörigen Kommunen sind Mitglied im Zukunftsnetz Mobilität NRW. Die für sie zuständige Koordinierungsstelle Westfalen-Lippe am Standort Paderborn wird vom Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) getragen. Der NWL ist der SPNV-Aufgabenträger in der Region, d. h. er ist zuständig für die Organisation des Schienenpersonennahverkehrs und beauftragt in dem Sinne verschiedene Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Leistungserbringung.

Darüber hinaus gibt es in OstWestfalenLippe mit dem Verkehrsverbund OstWestfalenLippe (VVOWL) und dem Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph) zwei Verkehrsverbände, die sich für ihre Mitglieder für die Ausgestaltung des ÖPNV einsetzen. Die Kreise Herford und Minden-Lübbecke werden zudem von der Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv) bei der Nahverkehrsplanung und der ÖPNV-Finanzierung unterstützt, für den Kreis Lippe übernimmt die Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) diese Aufgabe. Zahlreiche Verkehrsunternehmen bedienen dann im Auftrag der o. g. Verbände bzw. Gesellschaften die Bus- und z. T. Stadtbahnlinien in der Region und bieten zusätzliche Mobilitätsdienstleistungen wie On-Demand Verkehre oder Bike-Sharing an.²⁵

Neben dem Personenverkehr spielt auch der Wirtschaftsverkehr eine wichtige Rolle für das Mobilitätsgeschehen in OstWestfalenLippe. Logistikunternehmen aber auch Dienstleister sowie die Kund:innen sind relevante Akteure, die einen steuernden Einfluss auf die Warenströme in OstWestfalenLippe haben. Das skizzierte Zukunftsbild ist daher ausdrücklich nur im Zusammenspiel zwischen öffentlicher Hand und Wirtschaft zu erreichen. Im Bereich der Wirtschaftsverkehre steht die optimale Nutzung von Transportkapazitäten, sowie die umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung der Verkehre im Zentrum des Handelns. Hier sind u. a. die Antriebswende sowie die Verlagerung des Modal Split auf die Schiene wesentliche Steuerungsgrößen.

Durch die Vielzahl von Akteuren und verteilten Zuständigkeiten im Bereich Mobilität und Verkehr bedarf es umfassender Abstimmungs- sowie Koordinationsprozesse, um durchgehende Mobilitätsketten flächendeckend sowie zuständigkeits- und grenzüberschreitend zu ermöglichen. Ohne Anpassungen der Akteursstruktur ist eine integrierte Planung, die über die räumlichen und fachlichen Grenzen hinaus geht, umso wichtiger. Unterstützend wirken würde hier auch eine unabhängige Instanz zur Koordination für Abstimmungsprozesse, die ganz OstWestfalenLippe betreffen.

²⁴ Sowohl Tabelle 1 als auch die Auflistung in Anhang 7.3 erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Anhang 7.3 nur in der Online-Version unter: <https://www.urbanland-owl.de/presse-und-medien/mediathek>

²⁵ Verkehrserzeugern wie Arbeitgebern, Bildungseinrichtungen, Handelsagglomerationen und stark frequentierten Freizeiteinrichtungen obliegt im Grund zwar nicht die Organisation von Verkehren, durch ein zielgruppenorientiertes Mobilitätsmanagement – wenn möglich im Sinne der Synergieerzeugung unterstützt durch zuständige Kammern und/oder die Kommunalverwaltung – können sie aber auch auf eine zukunftsfähige Gestaltung des Verkehrsgeschehens hinwirken.

Ebene	Verkehrsart					Raumplanung
	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	MIV	Wirtschaftsverkehr	
Kommune	Verwaltung kreisangehöriger Städte und Gemeinden sowie kreisfreier Städte Integrierte Verkehrsplanung: Infrastruktur-, Verkehrs und tw. Mobilitätsmanagement Kreise und kreisfreie Städte: ÖSPV-Planungen (z. T. übergeben an Verkehrsgesellschaften oder -verbände), zudem kreisweite Konzepte					Kommunalverwaltungen Flächennutzungsplan und Bebauungsplan Informelle Konzepte
	eTretroller- und Bike-Sharing-Anbieter Mobilitätsangebot	Verkehrsunternehmen Angebot ÖSPV (Linie, On-Demand)	Car-Sharing-Anbieter Mobilitätsangebot	Betriebe (priv/öff) City-Hubs, Mikrodepots, Paketstationen		
Region	Netzwerke und Verbände zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs Information, Vernetzung, Qualifizierung, Beratung SPNV-Aufgabenträger ÖPNV-Finanzierung, Angebotsplanung und Bestellung, Qualitätsmanagement	Verkehrsverbände Tarif, Marketing, ÖPNV-Finanzierung & Planung	Regionale Niederlassung der Straßenbaubehörden	Logistikunternehmen Hub-and-Spoke-Transportsysteme	Bezirksregierung Regionalplan	
		SPNV-Aufgabenträger ÖPNV-Finanzierung, Angebotsplanung und Bestellung, Qualitätsmanagement				
	Regionale Entwicklungsgesellschaften Initiierung und Unterstützung Projektarbeit					
Land	Landesbetriebe Straßenbau Herstellung, Erweiterung und Instandhaltung					Landesregierung Landesentwicklungsplan
	Regierung und Ministerien Rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. LBO), Finanzierung, Förderprogramme					
Bund			Deutsche Bahn Infrastruktur Fernverkehr	Autobahn GmbH Infrastruktur BAB		
	Regierung und Ministerien Rechtliche Rahmenbedingungen (z. B. StVG, StVO), Förderprogramme					

Tabelle 1
Akteure unterschiedlicher Ebenen in der Raum- und Verkehrsplanung
 Darstellung: agiplan

5.3 AKTUELLE FÖRDERMÖGLICHKEITEN UND HINWEISE

Fördermöglichkeiten

Aufgrund der Dringlichkeit, im Sinne des Klimaschutzes die Verkehrswende realisieren zu müssen, gibt es zurzeit eine Fülle an Fördermöglichkeiten zur Finanzierung von Mobilitäts- und Verkehrsprojekten seitens der Europäischen Union, des Bundes und des Landes. Eine gute Übersicht mit Filtermöglichkeiten bietet der Förderfinder NRW.²⁶ Einige der aktuellen Fördermöglichkeiten mit Bezug auf die für die Lupenräume identifizierten Maßnahmen sind im Folgenden kurz aufgelistet:

- Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung – Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008
- Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements – Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement – FöRi-MM
- Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld – Kommunalrichtlinie
- Förderrichtlinie §12 ÖPNVG für den Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe – Kooperationsraum C
- Richtlinien zur Förderung der Nahmobilität in den Städten, Gemeinden und Kreisen des Landes Nordrhein-Westfalen – Förderrichtlinien Nahmobilität FöRi-Nah
- Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes – ÖPNV-Schnellbus-RL NWL
- Förderrichtlinie „Betriebliches Mobilitätsmanagement“

Im Kontext der ländlichen Entwicklung darüber hinaus interessant sind Fördermittel für die Dorferneuerung oder die Infrastrukturentwicklung.²⁷

Fördermittel können gut genutzt werden, um Projekte zur Förderung der nachhaltigen und damit zukunftsfähigen Mobilität sowie zur Gestaltung von emissionsarmen Wirtschaftsverkehren anzuschieben. Damit diese bei Erfolg aber nach Ablauf des Förderzeitraums in einen dauerhaften Zustand überführt werden können, braucht es eine solide Finanzierungsbasis durch die Haushalte der zuständigen Institutionen.

Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehr

Der ÖPNV gehört zur Daseinsvorsorge. Grundsätzlich – und einfach dargestellt – wird er über zwei Säulen finanziert, und zwar durch die Einnahmen aus Ticketverkäufen (Säule 1) und durch öffentliche Zuschüsse (Säule 2). Damit trägt die Gesellschaft durch Steuergelder einen Teil der Finanzierung. Jeder Fahrgast, der oder die sich ein Ticket kauft oder ein Abo abschließt, steuert zur Finanzierung des anderen Teils bei.

Dieses Prinzip der ÖPNV-Finanzierung ist in den letzten Jahren insbesondere durch zwei Entwicklungen unter Druck geraten: Zum einen hat die Covid19-Pandemie zu einem hohen Rückgang an Fahrgästen und Ticketverkäufen geführt, während die Verkehrsunternehmen ihre Leistungen (Angebot, Fahrzeuge, Personal, Reinigung usw.) für diejenigen, die weiter Bus und Bahn nutzen wollten und mussten, größtenteils aufrechterhalten haben. Zum anderen gilt es für das Erreichen der Verkehrswende, Lücken und Engpässe im Liniennetz und den Betriebszeiten zu beseitigen, Schienen zu erneuern, Bahnsteige zu verlängern, einen Umgang mit steigenden Energiekosten zu finden, neue Antriebstechnologien zum Einsatz zu bringen und Lösungen für den Fachkräftemangel im Verkehrssektor zu finden.

In den Pandemie Jahren hat die Bundesregierung einen Rettungsschirm für den ÖPNV aufgespannt und den Verkehrsunternehmen die durch den Fahrgasteinbruch entgangenen Einnahmen ausgeglichen. Das Ende der Pandemie bzw. das Schließen des Rettungsschirms ist in Debatten zur Finanzierung des 9-Euro- bzw. 49-Euro-Tickets gemündet. Im Frühjahr 2023 haben sich Bund und Länder geeinigt, die Verkehrsunternehmen durch Kostenübernahmen zunächst bis ins Jahr 2025 zu unterstützen

²⁶ Siehe <https://www.foerderfinder.nrw.de/>. Obgleich der Förderfinder vom Land Nordrhein-Westfalen initiiert worden ist, listet er auch Förderprogramme übergeordneter Ebenen.

²⁷ Nähere Informationen sind zu finden unter <https://www.bezreg-detmold.nrw.de/aufgaben/foerdermittel>.

und so Mindereinnahmen aus dem erwarteten Rückgang an Verkäufen von Tickets und Abos in der „alten“ Tarifstruktur auszugleichen.²⁸

Dennoch wird seit einigen Jahren diskutiert, ob eine dritte ÖPNV-Finanzierungssäule sinnvoll oder gar notwendig ist, um die erforderlichen Investitionen und Mehrausgaben für die Verkehrswende stemmen zu können. Diese Säule soll von denjenigen gestützt werden, die neben den Fahrgästen von der ÖPNV-Bereitstellung direkt oder indirekt profitieren, also z. B. von Unternehmen/Arbeitgebern, Immobilienbesitzern, Beherbergungsstätten aber auch MIV-Nutzenden. Mögliche Instrumente zur Finanzierung der 3. Säule sind demnach Abgaben wie ein ÖPNV-Grundbeitrag oder Grundsteuermehreinnahmen durch eine Erhöhung des Hebesatzes, Mehreinnahmen durch eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung (Anhebung der Kurzzeitparkgebühren und ggf. der Gebühren für Bewohnerparkausweise) oder ein generelles Bürgerticket.²⁹

Wenn sich ÖPNV-Aufgabenträger in der Region OstWestfalenLippe im besten Fall gemeinsam und geschlossen für die Region auf den Weg machen, die ÖPNV-Finanzierung auf ein langfristig solideres Fundament zu stellen als bisher, können sie laut des Koalitionsvertrags mit Unterstützung der aktuellen Regierung des Landes Nordrhein-Westfalen rechnen. Diese hat dort festgehalten, den „Kommunen, die es wünschen, die Einführung einer Drittnutzerfinanzierung zu ermöglichen.“³⁰

Das Gelingen der Verkehrswende ist abhängig von einem uneingeschränkten, politischen Bekenntnis zu dessen Notwendigkeit und einem entsprechenden Handeln, so dass den zuständigen Akteuren hinreichende organisatorische und finanzielle Gestaltungsspielräume zukommen.

²⁸ Vgl. Tagesschau.de „Bundesrat gibt grünes Licht – 49-Euro-Ticket nimmt letzte Hürde“ vom 31.03.2023, online unter <https://www.tagesschau.de/inland/innenpolitik/bundesrat-49-euro-ticket-101.html>.

²⁹ Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) hat im Herbst 2022 ein Gutachten vorgelegt, in dem zum einen die Finanzierungsbedarfe eines erweiterten ÖPNV-Angebots und zum anderen weitere Finanzierungsmodelle untersucht wurden. Siehe online unter <https://www.vrs.de/presse/artikel/gutachten-fuer-das-vrs-gebiet-zeigt-alternative-finanzierungsmodelle-auf>. Hier genannte Finanzierungsinstrumente der 3. Säule sind aus diesem übernommen. Auf Basis eines anderen Gutachtens, welches unter <https://avv.de/de/presse/pressemeldungen/620451> herunterladbar ist, hat sich Monate zuvor die Verbandsversammlung des Aachener Verkehrsverbundes im Rahmen einer Resolution dafür ausgesprochen, den Wandel der ÖPNV-Finanzierung durch eine stärkere Nutznießerfinanzierung einzuleiten.

³⁰ Vgl. Zukunftsvertrag für Nordrhein-Westfalen – Koalitionsvereinbarungen von CDU und Grünen 2022-2027, Z. 1717f.

Hilfreiche Leitfäden zur Umsetzung genannter Maßnahmen

Da sich seit einigen Jahren viele Institutionen und Akteure intensiv mit Möglichkeiten zur Förderung der Verkehrswende auseinandersetzen, gibt es mittlerweile eine Vielzahl an hilfreichen Leitfäden zur Umsetzung unterschiedlicher Maßnahmen. Einige Beispiele in Bezug auf die für die Lupenräume identifizierten Maßnahmen sind im Folgenden gelistet.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2020): Handbuch Kommunales Mobilitätsmanagement

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022): Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen

Diese und weitere **Veröffentlichungen, Hinweise und Muster-Antragsformulare** u. a. zu den Themen Mobilitätsmanagement, Stadt- und Dorfentwicklung und Verkehrsplanung stellt das Zukunftsnetz Mobilität NRW in der Mobiltheke zur Verfügung.

Verkehrsclub Deutschland e. V. (2023): Intelligent mobil im Wohnquartier- Handlungsempfehlungen für die Wohnungswirtschaft und kommunale Verwaltungen

UrbanLand OWL(2019): Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe

UrbanLand OWL (2021): Radnetz OstWestfalenLippe – Kurzbericht

Leitfäden und weitere Hinweise zu den **Themen** Radverkehr und Fußverkehr stellt die AGFS NRW auf ihrer Seite zur Verfügung.

Elektromobilität NRW (2022): Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur – ein Leitfaden für Kommunen

Agora Verkehrswende (2020): Liefern ohne Lasten – Wie Kommunen und Logistikwirtschaft den städtischen Güterverkehr zukunftsfähig gestalten können

Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein (2019, 2021): Mikro-Depots im interkommunalen Verbund

SRL e.V./SRL-FMV-Arbeitskreis (2020): „Planungsinstrumente nachhaltiger Mobilität“

6

Ausblick

Morgen ist übermorgen schon morgen. Zum Schutz des Klimas hat Deutschland sich verpflichtet, bis 2030 seinen Treibhausgas-Ausstoß um 65 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu verringern und bis 2045 klimaneutral zu werden. Damit dies gelingt, sind enorme Anpassungen in den Sektoren Energiewirtschaft, Landwirtschaft, Industrie, im Gebäudebereich und im Verkehr notwendig. In den einzelnen Sektoren sowie sektorenübergreifend sind Politik, Verwaltung und Gesellschaft gefordert, entsprechende Weichenstellungen zu setzen und ihr Handeln auf die Zielerreichung im Sinne der Generationengerechtigkeit auszurichten.

Veränderungsprozesse, ob klein oder groß erfordern eine passende und kontinuierliche Kommunikation, um Akteure und die Bevölkerung mitzunehmen. Veränderungen brauchen ein positives und ansprechendes Narrativ, ein Leitbild, vor dessen Hintergrund sie angestoßen und begleitet werden. In OstWestfalenLippe soll das Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+ in Text und dessen abstrakter Visualisierung notwendige Veränderungen im Verkehrssektor begleiten. Die unterschiedlichen Akteure in den Bereichen Raum-, Stadt und Verkehrsentwicklung sind eingeladen, dies im Rahmen von Beteiligungsprozessen und auch darüber hinaus zu nutzen, sowie sich an den Vorschlägen zur Gestaltung verschiedener Ortstypen zu orientieren. Den Bürgerinnen und Bürgern sowie ihren politischen Vertreterinnen und Vertretern kann ein zukünftiges Bild OstWestfalenLippes präsentiert werden, vor dessen Hintergrund sie zum Diskurs in Hinblick auf die Umsetzung zielführender Maßnahmen eingeladen sind.

Für das Jahr 2023 bedeuten die deutschen Klimaschutzziele im Verkehrssektor, dass die Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 2019 beinahe halbiert werden müssen, im Jahr 2045 muss der Verkehrssektor klimaneutral sein.³¹ Aber auch über die reinen Klimaaspekte hinaus müssen gut zugängliche Mobilitätsangebote dazu beitragen, die

Städte und Gemeinden lebenswerter, sicherer, leiser und weniger durch Fahrzeuge dominiert zu gestalten, damit sie nachhaltig eine gute Aufenthaltsqualität bei steigenden Einwohnerzahlen bieten und gleichzeitig zur einer gesteigerten Mobilitätsgerechtigkeit beitragen. Dazu gehört besonders die Anbindung des ländlichen Raums, für eine gute Balance und gleichwertige Lebensqualität in Stadt und Land. Demnach müssen im Rahmen der Verkehrswende zum einen die Mobilitätswende aktiv und umfassend gestaltet und zum anderen die Antriebswende insbesondere im Straßenverkehr forciert werden. Hier spielt die Sektorenkopplung Energie-Verkehr eine zentrale Rolle.

Die Gestaltung der Verkehrswende unterliegt aktuell keinem Erkenntnisproblem, sondern einem Umsetzungsproblem. Innovative (technische) Lösungen sind gefragt und werden entwickelt. Es kommt nun maßgeblich auf die Rahmensetzung durch Bund und Länder an – und dann darauf, was die Kommunen und weiteren Akteure daraus machen. Gemeinsame kommunale und regionale Anstrengungen auf Anpassungen im Straßenverkehrsgesetz und der Straßenverkehrsordnung zugunsten der Gestaltungsmöglichkeiten zur Förderung des Rad- und Fußverkehrs bzw. der Schaffung von Mobilitätsgerechtigkeit hinzuwirken, sind ein erster Schritt. Ein weiterer Schritt ist, die Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen einer effizienten und integrierten Planung zu nutzen, die räumliche und verkehrliche Entwicklungen von der Quartiers- bis zur regionalen Ebene ganzheitlich betrachtet.

Darüber hinaus muss auf die ÖPNV-Finanzierung sowie auf die Behebung des Mangels an Busfahrern und Busfahrerinnen sowie an Triebfahrzeugführern und -führerinnen ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Hier gilt es, innovativ im Hinblick auf die dritte Säule der ÖPNV-Finanzierung, Fachkräfteoffensiven und mögliche Automatisierungen zu schauen.

³¹ Vgl. Umweltbundesamt (2023): Klimaschutz im Verkehr. Online unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#undefined>.

Das Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe mit seinem Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+ und den Vorschlägen zur Gestaltung verschiedener Ortstypen setzt hier an. Das vernetzte Denken, das vernetzte Handeln, physisch und digital vernetzte Mobilitätsangebote, Verkehrsmittel und Verkehrsträger bei einer menschen-orientierten Gestaltung des öffentlichen Raumes adressieren unterschiedlichste Mobilitätsbedürfnisse und ermöglichen eine Mobilität für alle im UrbanLand.

Gemeinsame Anstrengungen unter Nutzung von Synergien ermöglichen viel. Dazu gibt es in OWL und NRW starke Partner, aus den Ministerien, dem Zukunftsnetz Mobilität, den Kommunen, den Verkehrsverbänden und -gesellschaften, der Wirtschaft, der Wissenschaft und der Bürgerschaft.

Die Verkehrswende zum Schutz des Klimas und Erhalts unserer Lebensqualität kann gelingen. Wir müssen es nur anpacken.

DANK

Ein besonderer Dank gilt den Mitgliedern des Beirats Mobilität + räumliche Entwicklung für ihre engagierte Mitarbeit bei der Entwicklung des Mobilitätsnetz OWL.

Daniela Becker

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

Sven Dodenhoff

Abteilungsleiter Stadtentwicklung, Bauamt Stadt Bielefeld

Prof. Dr. René Fahr

Vizepräsident für Wissens- und Technologietransfer, Universität Paderborn (für die Hochschulen in OWL)

Michael Ganninger

Regionalentwicklung, Bezirksregierung Detmold

Oliver Gubela

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

Stefan Honerkamp

Geschäftsführer, Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe

Marcus Klugmann

Geschäftsführer, Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph)

Michael Kriszan

Mobilitätsmanager, Gemeinde Leopoldshöhe

Joachim Künzel

Geschäftsführer, Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)

Andreas Meyer

Leitung Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe, Landesbetrieb Straßenbau NRW

Daniela Niestroy-Althaus

Abteilungsleiterin Zukunftsnetz Mobilität NRW beim Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe

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

Dezernent für Bauen und Umwelt, Kreis Gütersloh

Karin Schnake

Geschäftsbereichsleiterin Kundenmanagement, moBiel GmbH

Lars Voigtländer

Abteilungsleiter Planung, Regionalniederlassung Sauerland-Hochstift, Landesbetrieb Straßenbau NRW

Prof. Dr.-Ing. Stefan Witte

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

Maike Wöhler

Abteilungsleitung Stadtplanung, Grünflächen, Geodaten, Hansestadt Herford

Gast

Jens Petershöfer

Gruppenleiter Vernetzte Mobilität, Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

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
Walther-Rathenau-Straße 33-35
33602 Bielefeld

www.urbanland-owl.de

Verantwortlich
Björn Böker, Geschäftsführer

PROJEKTLEITUNG

Astrid Butt

REDAKTION

Astrid Butt
Andre Wagner

LEKTORAT

Sabine Radomski

BILDNACHWEIS

agiplan GmbH
GRETAS GmbH
De Zwarte Hond

GESTALTUNG

Naumilkat GbR

STAND

Juni 2023

Die Broschüre und den separaten Anhang zum Download finden Sie unter:
www.urbanland-owl.de/presse-und-medien/mediathek/

VERFASSERINNEN UND VERFASSER

Dr. Inga Molenda, agiplan GmbH
Dr. Sebastian Stiehm, agiplan GmbH
Hendrik Berns, agiplan GmbH
Dr. Axel Häusler, GRETAS GmbH
Benjamin Dally, GRETAS GmbH
Matthias Rottmann, De Zwarte Hond
Friedrich Stotz, De Zwarte Hond
Johannes Langer, De Zwarte Hond

Copyright agiplan GmbH

Diese Publikation stellt eine allgemeine unverbindliche Information dar. Die Inhalte spiegeln die Auffassung der Autoren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung wider. Obwohl die Informationen mit größtmöglicher Sorgfalt erstellt wurden, besteht kein Anspruch auf sachliche Richtigkeit, Vollständigkeit und/oder Aktualität, insbesondere kann diese Publikation nicht den besonderen Umständen des Einzelfalles Rechnung tragen. Eine Verwendung liegt daher in der eigenen Verantwortung des Lesers. Jegliche Haftung wird ausgeschlossen. Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigung, Mikroverfilmung, die Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Medien sind ohne Zustimmung der Herausgeber nicht gestattet.



OstWestfalenLippe

Eine Region. Ein Wort.

OstWestfalenLippe GmbH
REGIONALE 2022
Walter-Rathenau-Str. 33 - 35
33602 Bielefeld

0521 96733-130
urbanland@ostwestfalen-lippe.de

Das Mobilitätsnetz OstWestfalenLippe betrachtet im Zukunftsbild der vernetzten Region 2035+ Siedlungsentwicklung, Mobilität und Verkehr integriert und identifiziert Handlungsansätze für verschiedene Lupenräume

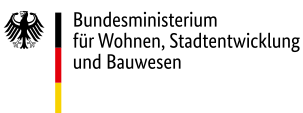
www.urbanland-owl.de



Kommunen in OWL

Altenbeken | Augustdorf | Bad Driburg | Bad Lippspringe
Bad Deynhausen | Bad Salzuflen | Bad Wünnenberg
Barntrup | Beverungen | Bielefeld | Blomberg | Borcheln
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 Digitalisierung
des Landes Nordrhein-Westfalen



ANHANG

MOBILITÄTSNETZ OSTWESTFALENLIPPE

Zukunftsbild für eine vernetzte Region



7. Anhang

7.1	Weitere Personas	3
7.2	Übersicht regionalstatistische Raumtypologie.....	6
7.3	Relevante Akteure in OstWestfalenLippe nach Ebene	8
7.4	Wirtschaftsverkehre: Lupenräume	16

7.1 Weitere Personas



Tagesprofil (Aktuell)



Wegekette aktuell + Wegekette alternativ



Diskussion zu Mobilitätsprofil "Julia"

Welche Herausforderungen sehen Sie für Julia bzgl. einer zukunftsgerechten Gestaltung ihrer Wegekette?

Wie sollte OWL auf die mit diesem Mobilitätsprofil verbundenen Herausforderungen reagieren?



Abbildung 1: Persona - Julia , 37 Jahre aus Verl mit Tochter, 5 Jahre, Darstellung: DZH/GRETAS

Viktor (27), HX-Lüchtringen

Zuhause Fitnessstudio (Pfeiferberg) Arbeit (Pfeiferberg) Freund (Höxter)



Arbeitsbedingungen:
Schichtdienst
(Industriebetrieb) ab 8.30 Uhr
bis 17 Uhr

Wegekette: 5 Wege

Mobilität aktuell: MIV, Fahrrad

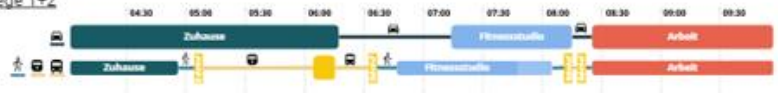
Untersuchte Alternative:
1. Bahn (+Bus +Fahrrad
+Fuß)

Tagesprofil (Aktuell)



Wegekette aktuell + Wegekette alternativ

Wege 1+2



Wege 3+4+5



Diskussion zu Mobilitätsprofil "Viktor"

Welche Herausforderungen sehen Sie für Viktor bzgl. einer zukunftsgerechten Gestaltung ihrer Wegekette?

Wie sollte OWL auf die mit diesem Mobilitätsprofil verbundenen Herausforderungen reagieren?

Welche Verkehrssysteme / Verkehrsmittel sollten besonders in den Fokus genommen werden?

Welche Strategien und Maßnahmen helfen darüber hinaus, das Nutzerwollen-Verhalten zu beeinflussen?

Welche Strategien und Maßnahmen helfen dabei, monozentrierte Verkehrsverhältnisse zukunftsgerichtet zu gestalten?


Welche zusätzlichen Infrastrukturen und Angebote sollten ausgebaut werden?

Wie sollte der Raum zukünftig konfiguriert werden, damit er ein zukunftsfähiges Mobilitätssystem ermöglicht? (Stadt-/Quartiersentwicklung, Standortentscheidungen)

Abbildung 2: Persona – Viktor, 27 Jahre aus Höxter, Darstellung: DZH/GRETAS

Florian (11), Herford

Zuhause Schule Freund



Schulzeiten: Schulbeginn 7:40 Uhr, Schulende 12:50 Uhr

Wegekette: 3 Wege

Mobilität aktuell: MIV-Mitfahrer ("Elterntaxi")

Untersuchte Alternative:
 1. Bus (+Fahrad/+Fuß)
 2. Fahrrad/E-Bike
 (jeweils eigenständige Mobilität)

Tagesprofil (Aktuell)



Wegekette aktuell + Wegekette alternativ

Weg 1+2



Weg 3



Diskussion zu Mobilitätsprofil "Florian"

Welche Herausforderungen sehen Sie für Florian bzgl. einer zukunftsgerechten Gestaltung ihrer Wegekette?

Wie sollte OWL auf die mit diesem Mobilitätsprofil verbundenen Herausforderungen reagieren?

Welche Verkehrssysteme / Verkehrsmittel sollten besonders in den Fokus genommen werden?

Welche Strategien und Maßnahmen helfen darüber hinaus, das Nutzererlebnis zu verbessern?

Welche Strategien und Maßnahmen helfen dabei, motorisierte Verkehrsmittel zukunftsrecht zu gestalten?

Welche zusätzlichen Infrastrukturen und Angebote sollten ausgebaut werden?

Wie sollte der Raum zukünftig konfiguriert werden, damit er ein zukunftsreiches Mobilitätssystem ermöglicht (Stadt-/Quartiersentwicklung, Standortentscheidungen)?

Abbildung 3: Persona – Florian, 11 Jahre aus Herford, Darstellung: DZH/GRETAS

7.2 Übersicht regionalstatistische Raumtypologie

<p>1 Stadtregion – Bereich um eine Großstadt (100.000 Einwohner), der in 30 Min. mit MIV zu erreichen ist und eine Auspendlerquote von mind. 20% in die Großstadt aufweist ODER eine Auspendlerquote von mindestens 25% in die Großstadt aufweist.</p>		<p>2 Ländliche Region – Räume aus denen in 30 Min. mit dem MIV keine Großstadt (100.000 Einwohner:innen) zu erreichen ist ODER die keine Auspendlerquote in eine Großstadt von mehr als 25% haben.</p>	
<p>11 metropolitane Stadtregion Großstadt mit mehr als 500.000 Einwohner:innen und 1.000.000 Einwohner:innen im oben beschriebenen Umland</p>	<p>12 regiopolitane Stadtregion Großstädte, die keine Metropole sind. In der oben definierten Region leben meist deutlich mehr als 200.000 Einwohner:innen</p>	<p>21 stadtreionsnahe ländliche Region Gebiete mit einem Bevölkerungspotenzial von mehr als 300.000 und einem MIV-Weg in eine Großstadt von weniger als 45 Minuten.</p>	<p>22 periphere ländliche Region Gebiete mit einem Bevölkerungspotenzial unter 300.000 und einem MIV-Weg in die nächste Großstadt von mehr als 45 Minuten</p>
<p>111 Metropole Stadt, die eine Region zur metropolitane Stadtregion macht</p>	<p>121 Regiopole Stadt die eine Region zur regiopolitanen Stadtregion macht</p>	<p>211 zentrale Stadt Städte mit mehr als 300 Einwohner:innen/km², mindestens 40.000 Einwohner:innen, Anteil von 15% (10% bei Städten mit mehr als 50.000 Einwohner:innen) des Bevölkerungspotenzials der Region, Arbeitsplatzdichte je Einwohner:in von mindestens 0,3 und einem positiven Einpendlersaldo ODER Städte mit mindestens 40.000 Einwohner:innen und mindestens 20.000 SV-Beschäftigten</p>	<p>221 zentrale Stadt Städte mit mehr als 300 Einwohner:innen/km², mindestens 40.000 Einwohner:innen, Anteil von 15% (10% bei Städten mit mehr als 50.000 Einwohner:innen) des Bevölkerungspotenzials der Region, Arbeitsplatzdichte je Einwohner:in von mindestens 0,3 und einem positiven Einpendlersaldo ODER Städte mit mindestens 40.000 Einwohner:innen und mindestens 20.000 SV-Beschäftigten</p>
<p>112 Großstadt – Stadt mit 100.000 bis 500.000 Einwohner:innen</p>	-	-	-

113 Mittelstadt Städte mit mehr als 30.000 Einwohnern und mindestens der zentralörtlichen Funktion eines mittelzentrum bzw. Teil eines Mittelzentrums.	123 Mittelstadt Städte mit mindestens 25.000 Einwohnern und mindestens der zentralörtlichen Funktion eines Mittelzentrums bzw. Teil eines Mittelzentrums.	213 Mittelstadt mindestens 25.000 Einwohner ODER mindestens 15.000 Einwohner und ein Zentralitätsindex von mindestens 0	223 Mittelstadt mindestens 20.000 Einwohner ODER mindestens 15.000 Einwohner und Zentralitätsindex von mindestens 0
114 Städtischer Raum Gebiete zwischen 5.000 und 30.000 Einwohnern ODER mit mehr als 30.000 Einwohnern oder Mittelzentrumsfunktion	124 städtischer Raum Gebiete zwischen 5.000 und 25.000 Einwohnern ODER mit mehr als 25.000 Einwohnern oder Mittelzentrumsfunktion	214 städtischer Raum Gebiete zwischen 5000 und 15.000 Einwohner oder bis 25.000 Einwohnern, wenn der Zentralitätsindex unter 0 liegt.	224 städtischer Raum Gebiete zwischen 5000 und 15.000 Einwohner oder bis 20.000 Einwohnern, wenn der Zentralitätsindex unter 0 liegt.
115 Kleinstädtischer, dörflicher Raum Bevölkerungsdichte unter 300 und weniger als 5000 Einwohner	125 Kleinstädtischer, dörflicher Raum Bevölkerungsdichte unter 300 und weniger als 5000 Einwohner	215 Kleinstädtischer, dörflicher Raum Bevölkerungsdichte unter 300 und weniger als 5000 Einwohner	225 Kleinstädtischer, dörflicher Raum Bevölkerungsdichte unter 300 und weniger als 5000 Einwohner

Tabelle 1: Erläuterungen zu regionalstatistische Raumtypologien, Quelle: BMVD (2018)¹

¹Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2018): Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) des BMVI für die Mobilitäts- und Verkehrsforschung. Arbeitspapier. Online unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/regiostar-arbeitspapier.pdf?__blob=publicationFile

7.3 Relevante Akteure in OstWestfalenLippe nach Ebene

Mobilitätsakteure auf kommunaler Ebene

Kommunalverwaltung

Kreisfreie Stadt Bielefeld	
Kreis Gütersloh mit den Städten und Gemeinden: Borholzhausen, Gütersloh, Halle, Harsewinkel, Herzebrock-Clarholz, Langenberg, Rheda-Wiedenbrück, Rietberg, Schloß Holte-Stukenbrock, Steinhagen, Verl, Versmold und Werther	
Kreis Herford mit den Städten und Gemeinden: Bünde, Enger, Herford, Hiddenhausen, Kirchlengern, Löhne, Rödinghausen, Spenge und Vlotho	
Kreis Höxter mit den Städten Bad Driburg, Beverungen, Borgentreich, Brakel, Höxter, Marienmünster, Nieheim, Steinheim, Warburg und Willebadessen	
Kreis Lippe mit den Städten und Gemeinden: Augustdorf, Bad Salzuflen, Barntrop, Blomberg, Detmold, Dörentrup, Exertal, Horn-Bad Meinberg, Kalletal, Lage, Lemgo, Leopoldshöhe, Lüdge, Oerlinghausen, Schieder-Schwalenberg und Schlangen	
Kreis Minden-Lübbecke mit den Städten und Gemeinden: Bad Oeynhausen, Espelkamp, Hille, Hüllhorst, Lübbecke, Minden, Petershagen, Porta Westfalica, Preußisch Oldendorf, Rahden und Stemwede	
Kreis Paderborn mit den Städten und Gemeinden: Bad Lippspringe, Bad Wünnenberg, Büren, Delbrück, Lichtenau, Paderborn, Salzkotten, Altenbeken, Borcheln und Hövelhof	

Tabelle 2: Akteure auf kommunaler Ebene - Kommunalverwaltungen

ÖSPV-Aufgabenträger

Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)	 Verkehrs Verbund Ostwestfalen-Lippe
Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft (mhv)	 mindenherforder verkehrsgesellschaft mbH
Kommunale Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG Lippe)	
Stadtverwaltung Bielefeld	
Stadt Bünde	
Stadt Gütersloh	
Stadt Minden	
Stadt Vlotho	
Stadt Bad Salzuflen	
Stadt Lemgo	 Alte Hansestadt Lemgo
Stadt Bad Oeynhausen	
Stadt Detmold	 Kulturstadt im Teutoburger Wald
Nahverkehrsbund Paderborn-Höxter	

Tabelle 3: ÖSPV-Aufgabenträger in OstWestfalenLippe

Verkehrsunternehmen ÖSPV (Auswahl)









OWL Verkehr (Service Gesellschaft der Verkehrsunternehmen)	 OWLVERKEHR MEIN NETZ TeutoOWL
Stadtwerke Bielefeld	
Teutoburger Wald Verkehr	 Wir sind 
Bündener Express H. Frentrup GmbH & Co. KG	
Karl Köhne Omnibusbetriebe GmbH	
DB Ostwestfalen-Lippe-Bus	 BAHN <i>Ostwestfalen-Lippe-Bus</i>
PaderSprinter	

Tabelle 4: Auswahl Verkehrsunternehmen in OstWestfalenLippe

On-Demand-Mobilitätsangebote (Auswahl)




Holibri	 Holibri holt ab & bringt hin
LIMO hin und wech	 LIMO hin und wech
meinAnton	
SHUTTLE Holt dich ab.	 SHUTTLE Holt dich ab.

Tabelle 5: Auswahl On-Demand-Mobilitätsangebote

Bike-, Lastenrad- und E-Tretroller-Sharing








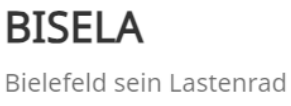

meinSiggi (nextbike by TIER)	
Tier – Scooter Sharing	
Milla.bike (VCD-Minden-Lübbecke-Herford)	
Herford Bike (Stadtverkehr Herford GmbH)	
Radstation Paderborn	
Lime Bike Germany GmbH	
meineAlma	
BISELA	
Dela – Detmolder Lastenrad	

Tabelle 6: Anbieter Bike- und E-Tretroller-Sharing

Car-Sharing Anbieter






CITYca E-Carsharing	
cambio	
Fahr mit (Ford Carsharing)	
Car4share	
Stadt Borgolzhausen (Linien-E-Carsharing)	

Tabelle 7: Car-Sharing Anbieter

Paketboxen

DHL	
Amazon	

Tabelle 8: Anbieter Paketboxen

Mobilitätsakteure auf regionaler Ebene

Verwaltung und regionale Entwicklungsgesellschaft

Verwaltung	
Regionale Entwicklungsgesellschaft	

Tabelle 9: Akteure auf regionaler Ebene: Verwaltung und Entwicklungsgesellschaft

SPNV-Aufgabenträger und Verkehrsverbünde

Zweckverband Nahverkehr Westfalen Lippe	
Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe (VVOWL)	
Nahverkehrsverbund Paderborn-Höxter (nph)	

Tabelle 10: SPNV-Aufgabenträger und Verkehrsverbünde in OstWestfalenLippe

Eisenbahnverkehrsunternehmen

DB Regio AG, NRW	
Eurobahn GmbH & Co. KG	
WestfalenBahn GmbH	
NordWestBahn GmbH	
National Express Rail GmbH	
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH	
Transdev Hannover GmbH	

Tabelle 11: Eisenbahnverkehrsunternehmen in OstWestfalenLippe

Mobilitätsakteure auf Landesebene

Ministerien




Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr	Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen	
Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung	Ministerium für Heimat, Kommunales, Bau und Digitalisierung des Landes Nordrhein-Westfalen	
Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie	Ministerium für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen	

Tabelle 12: Akteure auf Landesebene - Ministerien

Straßenbaulastenträger


Straßen.NRW	
-------------	--

Tabelle 13: Straßenbaulastträger Bundes- und Landesstraßen

Netzwerke & Arbeitsgemeinschaften



Zukunftsnetz Mobilität NRW	
Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahradfreundlicher Städte	
IHK BEMO	
Verkehrsclub Deutschland Landesverband NRW	 Mobilität für Menschen.
Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband NRW	
Allgemeiner Deutscher Automobil-Club Ostwestfalen-Lippe	

Tabelle 14: Netzwerke und Arbeitsgemeinschaften

Mobilitätsakteure auf Bundesebene

Ministerien

Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen	 Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz	 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
Bundesministerium für Digitales und Verkehr	 Bundesministerium für Digitales und Verkehr
Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz	 Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
Bundesministerium für Gesundheit	 Bundesministerium für Gesundheit

Tabelle 15: Akteure auf Bundesebene - Ministerien

Verkehrsinfrastruktur (BAB und Schienennetz)



Deutsche Bahn AG (DB Netz, DB Station und Service)	
Die Autobahn GmbH des Bundes Niederlassung Westfalen	

Tabelle 16: Betreiber Verkehrsinfrastruktur

7.4 Wirtschaftsverkehre: Lupenräume

Lupenraum	Einsatz von Kleinstfahrzeugen (z. B. Lastenräder)	Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (z. B. E-Fahrzeuge)	Lade- und Lieferzonen „Wirtschaftsparkplätze“	Anbieterübergreifende Paketstationen	Mikrodepots	City-Hubs	Identifizierung von multimodalen Umschlagpunkten	Erschließung (u.a. Reaktivierung Schiene, ÖPNV Anschluss)	Intelligente Verkehrssteuerung	(Über-)Betriebliche Mobilitätsplanung	Ruhender Verkehr Parkplatzsituation Gewerbeverkehre
Bahnhofsumfeld	x	x	x	x					x		
Stadtzentrum	x	x	x	x	x				x		
Lebendiges Dorfzentrum		x	x	x							
Stadtrandsiedlung		x	x	x	x	x	x			x	
Gewerbe- und Industriegebiete		x	x	x		x	x	x	x	x	x
Streusiedlungen		x		x							
Zielorte mit individuellen verkehrlichen Anforderungen (Campus, Freizeitmagnete etc.)		x	x	x					x	x	
Freie Landschaft und Verkehrswege		x					x	x			x

Darstellung: agiplan