

MOBILITÄTSSTRATEGIE *Südwestfalen*

Leitbild & Handlungsempfehlung im Kontext der REGIONALE 2025



Die Erarbeitung der
Mobilitätsstrategie Südwestfalen
wird gefördert durch:

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



Arbeitsstand: 07. Dezember 2023
Version 1.0

Sehr geehrte Damen und Herren,

„Mobil sein“ ist ein Ausdruck von Lebensqualität. Das gilt für die ländlichen Räume ebenso wie für die Ballungsräume in Nordrhein-Westfalen. Gerade im ländlichen Raum ist die Herausforderung umso größer, weil häufig weniger Mobilitätsoptionen zur Verfügung stehen. In Südwestfalen als topografisch bewegter Mittelgebirgsregion mit vielen Mittelzentren und einer leistungsstarken Wirtschaft sind die Ansprüche an die Mobilität hoch. Deshalb unterstützt die Landesregierung die starke Wirtschaftsregion Südwestfalen mit ihrer hohen Lebens- und Freizeitqualität, damit sie sich auch unter Mobilitätsaspekten transformieren kann. Die in der Region entwickelte Südwestfalen-DNA (Digital-Nachhaltig-Authentisch) als gelebtes Leitmotiv für Zukunftsgestaltung bildet dabei einen hervorragenden Rahmen für die gemeinsame Mobilitätsstrategie der fünf Kreise.

Südwestfalen ist bekannt für sein kooperatives Miteinander und dies spiegelt sich in den Arbeiten an der Mobilitätsstrategie wider. Ein Mobilitätsbeirat mit Vertreterinnen und Vertretern mobilitätsrelevanter Organisationen hat den Prozess begleitet und wertvolle lokale Expertise in die Gesamtstrategie einfließen lassen. Ergänzend gab es sowohl online als auch in Präsenz Beteiligungsmöglichkeiten für Interessierte. Das ist vorbildlich und schafft breite Akzeptanz.

Südwestfalen hat die nachhaltige Mobilität als Standortfaktor für sich erkannt und in seiner Mobilitätsstrategie dazu verschiedene Aktionsfelder herausgearbeitet. Diese adressieren die Alltagsmobilität, vor allem die weitere Entwicklung des Öffentlichen Verkehrs und des Radverkehrs, ebenso wie den Wirtschaftsverkehr. Eine große Rolle spielen dabei die Anbindung der Ge-



A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of a large 'O' and a cursive 'K'.

Oliver Krischer

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

werbegebiete und das betriebliche Mobilitätsmanagement. Auch das Selbstverständnis der größten Naturparkregion Deutschlands als touristische Destination und die damit verbundenen Anforderungen an die Mobilitätsinfrastrukturen werden in dieser Strategie umfassend berücksichtigt. Unter dem Motto „Vielfalt bewegt“ und orientiert am Leitmotiv der Südwestfalen-DNA sieht die Region insbesondere in der systematischen und smarten Vernetzung verschiedener Mobilitätsangebote einen Schlüssel für eine bedarfsgerechte Mobilität im ländlichen Raum.

Modellhafte Vorhaben der REGIONALE 2025 in Südwestfalen und des Bundesmodellprojekts „Smart Cities: 5 für Südwestfalen“ sind Wegbereiter für erste Umsetzungsprojekte auf Basis der Strategie. Dabei verstehen wir uns im Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen als zuverlässiger und lösungsorientierter Partner Ihrer „Anpackregion“. **Ich freue mich über diesen Beitrag aus Südwestfalen und wünsche allen Akteuren gutes Gelingen bei der weiteren Umsetzung.**

Liebe Leserinnen, liebe Leser

wenn wir als ländliche Region zukunftsfähig sein wollen, müssen wir zu den Lebensentwürfen der jungen Menschen passen. Spricht man mit den Jugendlichen zu Verbesserungspotenzialen in Südwestfalen, zählt Mobilität fraglos seit jeher zu den vorherrschenden Themen. Nicht alle jungen Menschen können oder wollen sich ein Auto leisten, und dennoch möchten sie problemlos zu ihrem Ausbildungsplatz und zu sozialen und kulturellen Treffpunkten kommen. Es ist nur folgerichtig, dass wir in der REGIONALE 2025 bei der Entwicklung von Lösungsansätzen für modernes Leben, Wohnen und Arbeiten auch neue Wege gehen hin zu einem engmaschigen, multimodalen Mobilitätsnetz.

Viel Modellhaftes ist schon auf dem Weg: On-Demand-Verkehre, Testläufe mit autonomen Fahrzeugen sowie der Ausbau der Radinfrastruktur und Sharing-Angebote sind beispielhaft zu nennen als Ergänzung zur Stärkung des ÖPNV. Für eine klimafreundliche Verkehrswende mit smarten Optionen für mehr Wahlfreiheit der individuellen Nutzerinnen und Nutzer braucht es weitere Anstrengungen – und in Zeiten wachsender Herausforderungen für Kommunen, Verbände und Verkehrsträger auch mehr Kooperation. Dass wir das in Südwestfalen können, wissen Sie nur zu gut.

Mit der Mobilitätsstrategie haben wir nun erstmals ein gemeinsames Verständnis definiert und verschriftlicht, wie sich Mobilität in den kommenden Jahren in Südwestfalen entwickeln soll und welche Handlungskorridore uns bei der Umsetzung helfen. Wir laden Sie herzlich ein, die Strategie nicht bloß als „Papier für die Schublade“ zu sehen, sondern als eine Einladung für kommunale und arbeitsteilige Vorhaben zur Stärkung der Region.

Unser Dank gilt dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen für die Förderung der Strategie sowie der Planersocietät Dortmund für die Koordination der Beteiligungsformate und des Gesamtprozesses an der Seite der Südwestfalen Agentur GmbH. Vor allen Dingen aber möchten wir uns bei den Menschen in den fünf Kreisen bedanken, die sich im Prozess bereits so zahlreich eingebracht und mit ihrer Sicht der Dinge auf die verschiedenen Facetten der Mobilität wichtige Impulse gegeben haben. Lassen Sie uns weiter an einer zukunftsfähigen Mobilität für Südwestfalen arbeiten.

Wir freuen uns darauf!



Karl Schneider

Landrat Dr. Karl Schneider
(Hochsauerlandkreis)



Marco Voge

Landrat Marco Voge
(Märkischer Kreis)



Theo Melcher

Landrat Theo Melcher
(Kreis Olpe)



Andreas Müller

Landrat Andreas Müller
(Kreis Siegen-Wittgenstein)



Eva Irrgang

Landrätin Eva Irrgang
(Kreis Soest)

Inhaltsverzeichnis

Vorworte	3
1 Eine Mobilitätsstrategie für die ganze Region	8
2 Einblick in den Arbeits- und Beteiligungsprozess	10
3 Mobilität in Südwestfalen	12
4 Südwestfalen als Entwicklungsraum und Innovationsmotor	16
5 Eine Mobilitätsstrategie für Südwestfalen	18
6 Von den Zielen zu den Aktionsfeldern	22
7 Mobilitätswende proaktiv: Aktionsfelder in Südwestfalen	24
8 Zukunftsschmiede Südwestfalen	34
9 Übergeordnete Projektvorhaben	37
10 Mobilitätsstrategie als.....	40
Danke	43

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Wortwolke zur Mobilität in Südwestfalen	8
Abbildung 2: Hauptverkehrsinfrastruktur in Südwestfalen	9
Abbildung 3: Roadmap der Mobilitätsstrategie	10
Abbildung 4: MobilitätsFORUM zum Auftakt in der Schauburg in Iserlohn	11
Abbildung 5: 3. Sitzung des MobilitätsBEIRATs im QWörk in Iserlohn	11
Abbildung 6: 3. digitaler MobilitätsIMPULS zum Thema Ortsmitten	11
Abbildung 7: Ziele der Region	16
Abbildung 8: Kooperationsstrukturen der Region	17
Abbildung 9: Bestehender Projektpool in Südwestfalen (Auszug)	17
Abbildung 10: Einordnung der Mobilität in die Südwestfalen-DNA	18
Abbildung 11: Leitziele der Vision 2030	18
Abbildung 12: Zielfelder des Leitbildes der Mobilitätsstrategie	19
Abbildung 13: Genese der Mobilitätsstrategie	22
Abbildung 14: Geplantes on-demand-Angebot im Kreis Siegen-Wittgenstein	25
Abbildung 15: Eine App für alle(s)	25
Abbildung 16: Sauerland-Seen in Südwestfalen	26
Abbildung 17: Möhnetalsperre	27
Abbildung 18: Modellprojekte im Aktionsfeld Betriebliche Mobilität	29
Abbildung 19: Modellprojekte im Aktionsfeld Radverkehr für Alle	30
Abbildung 20: Installationen im öffentlichen Raum in Nagold	32
Abbildung 21: Technologien des automatisierten Fahrens	35
Abbildung 22: Röhrtalbahn	37
Abbildung 23: Mögliche Elemente einer Mobilstation	38

1 Eine Mobilitätsstrategie für die ganze Region

Die Südwestfalen Agentur GmbH hat es sich mit der Mobilitätsstrategie für die Region Südwestfalen zur Aufgabe gemacht, einen zukunftsorientierten Entwicklungsrahmen mit einem Zielhorizont von 20 Jahren für die Mobilität in Südwestfalen zu entwickeln. Dabei sind die Gemeindegrenzen überschreitende Planung und Organisation des Verkehrs essenziell und es braucht regionale Kooperationsstrukturen, die dies ermöglichen. Hierzu bietet die REGIONALE 2025 als Strukturprogramm des Landes Nordrhein-Westfalen einer Region die Möglichkeit, sich gemeinsam mit den eigenen Stärken und Qualitäten, aber auch mit ihren Herausforderungen auseinanderzusetzen. Ziel der REGIONALE 2025 ist es, Entwicklungspotenziale und Lösungen für Probleme der Zukunft zu finden und zu präsentieren. Die Entwicklung der Mobilitätsstrategie erfolgt im Rahmen ebendieses Strukturprogramms REGIONALE 2025 im Themenfeld Mobilität unter dem Leitsatz „Mobilität fürs echte Leben“ und soll dazu beitragen, die Mobilitätswende in der Region voranzutreiben. Ziel ist es, vernetzte, intuitiv nutzbare, nachhaltige und vor allem verlässliche Mobilitätsangebote für die Region zu entwickeln, die zukünftig gemeinsam ein resilientes Verkehrssystem für die Menschen und Unternehmen in der Region garantieren. Die Mobilitätsstrategie soll somit auf regionaler Ebene dazu beitragen, den attraktiven Wohn-, Arbeits- und Freizeitstandort Südwestfalen zu erhalten und zu stärken. Dies gelingt mit innovativen Lösungsansätzen und Mobilitätsangeboten, die von den Akteur:innen der Region in engem Austausch gemeinschaftlich entwickelt werden. Insbesondere die nachhaltige Verbesserung von Erreichbarkeiten und die Sicherung der Daseinsvorsorge im zum Großteil ländlich geprägten Südwestfalen spielt dabei eine wesentliche Rolle. Um dieses Ziel zu unterstützen, werden bewährte Beispiele aus der Praxis herangezogen, Aktionsfelder identifiziert und konkrete Modellprojekte für die kommenden fünf Jahre hergeleitet. Die umsetzungsorientierten Modellprojekte sollen bis zum Präsentationsjahr 2025 den Qualifizierungsprozess der REGIONALE von der Konzeption bis zur Umsetzung unter regionaler Kooperation erfolgreich durchlaufen.

Eine nachhaltige Verbesserung der Mobilität ist von besonders hoher Bedeutung, wenn die Region Südwestfalen enger zusammenrücken und miteinander verknüpft werden soll. Auch ein regionaler Dialogprozess, der die unterschiedlichen Gegebenheiten der Region hervorhebt und gleichzeitig gemeinsame Ziele formuliert, ist dabei unerlässlich. Dieser Dialog soll sowohl thematische Projektideen zur zukunftsfähigen Mobilität im ländlichen Raum anstoßen als auch den Austausch zwischen bestehenden Projekten im Rahmen von Veranstaltungsformaten fördern und neue Projektansätze qualifizieren. Der Prozess besteht darin, weitere Mobilitätsprojekte auf regionaler Perspektive zu initiieren, Akteur:innen zusammenzuführen, ein fachlich orientiertes Netzwerk für das Thema Mobilität aufzubauen und dies weiter zu qualifizieren. Die Region und ihre Themen sind vielfältig, daher wird es im Prozess darum gehen, diese zu ordnen, auszuwählen und zu reflektieren. Die Aufgabe der Mobilitätsstrategie ist es, ein

neues integriertes Denken zu fördern, Ideen zu vernetzen und Qualitäten herauszuarbeiten. Gleichzeitig wird der organisatorische Rahmen gesetzt, in dem die Mobilität als Ganzes zielgerichtet strukturiert, kommuniziert und aufbereitet wird.

Abbildung 1: Wortwolke zur Mobilität in Südwestfalen



© Planersocietät

Eine Region mit besonderen Herausforderungen

Kaum eine Region in Deutschland ist in Bezug auf Mobilität so herausfordernd wie die fünf Kreise Südwestfalens – Olpe, Soest, Siegen-Wittgenstein, Hochsauerlandkreis und Märkischer Kreis mit ihren 59 Städten und Kommunen. Einerseits einer der stärksten Industrieregion NRWs mit hohen Ansprüchen an den Wirtschafts- und Logistikverkehr – andererseits die waldreichste Mittelgebirgsregion mit einem hohen Bedürfnis nach nachhaltiger und verträglicher Mobilität. Einerseits ein attraktiver Wohn- und

Abbildung 2: Hauptverkehrsinfrastruktur in Südwestfalen

© Planersocietät

In Kombination mit dem hohen Bedürfnis der Region nach attraktiver Wirtschafts-, Freizeit- und Arbeitsmobilität ergibt sich ein hoher Handlungsdruck. Dabei ist ein Großteil der Herausforderungen in der Mobilitätsplanung in Südwestfalen nicht kommunaler, sondern regionaler oder sogar überregionaler Natur und somit nur als Region gemeinsam lösbar. Hierzu braucht es jedoch zunächst ein gemeinsames Verständnis und darauf aufbauend eine gemeinsame Herangehensweise und Themenfokussierung, um nahtlose Mobilität in der Region über die Kommunal- und Kreisgrenzen hinaus zu ermöglichen. Auch geht es nicht nur darum, sich als Region zu positionieren, sondern es gilt auch, mit den verschiedenen äußeren Einflüssen umzugehen. Gesellschaftliche und wirtschaftliche Megatrends sind hier als Beispiel zu nennen. Klimaschutz, die Digitalisierung oder der demografische Wandel bspw. hinsichtlich Daseinsvorsorge und Barrierefreiheit erfordern Antworten und Lösungen sowohl auf kommunaler als auch auf regionaler Ebene. So braucht die Region z. B. Antworten darauf, wie ein leistungsfähiges, zukunftsfähiges ÖPNV-Angebot trotz Fachkräftemangels oder begrenzter Ressourcen gestaltet werden kann.

Mobilitätsstrategie Südwestfalen 9

2 Einblick in den Arbeits- und Beteiligungsprozess

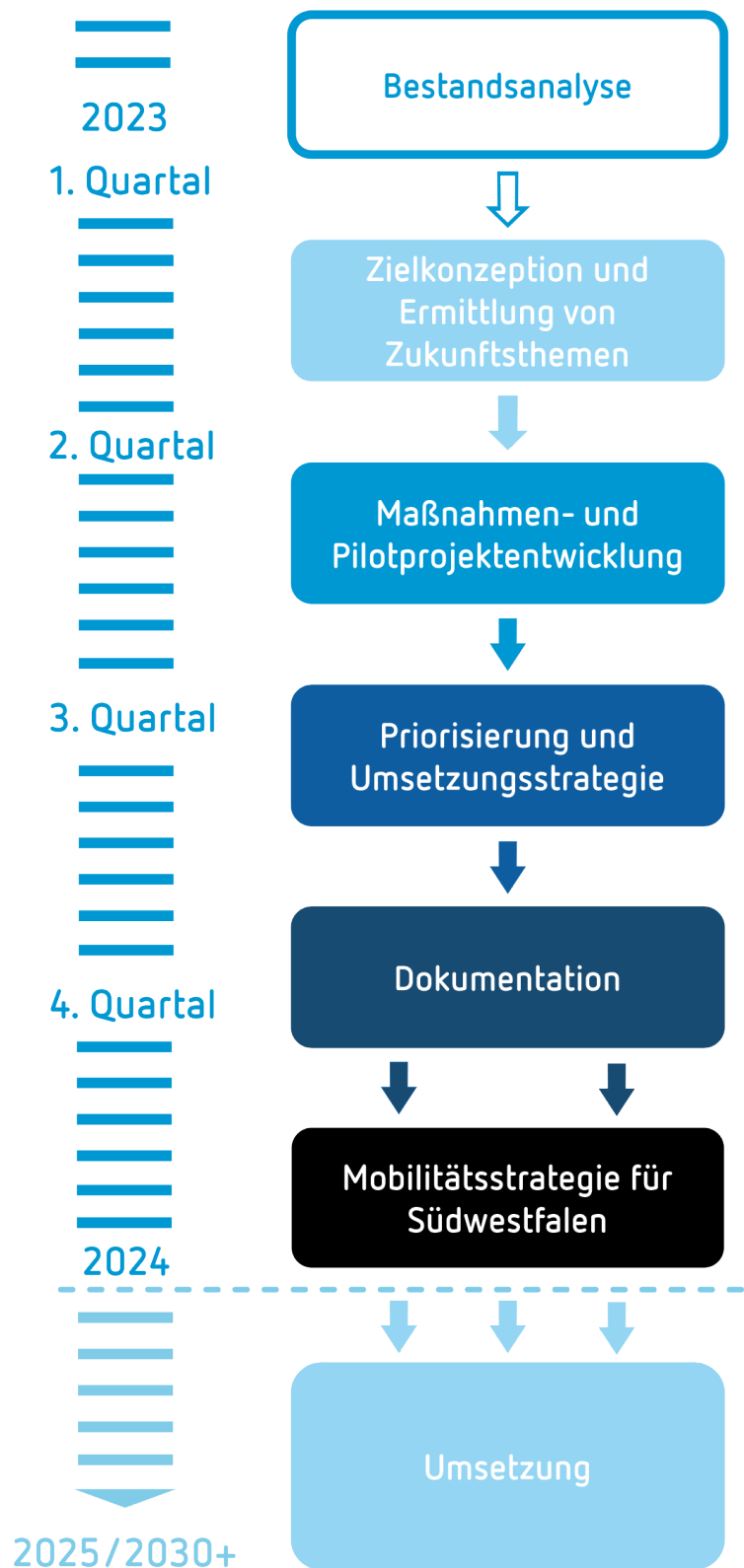
Der Fahrplan der Mobilitätsstrategie

Die Mobilitätsstrategie ist der Startschuss für neue regionale Mobilitätsprojekte und neue Kooperationen in Südwestfalen, um die Mobilität in der Region zukunftsfähig aufzustellen. Der auf ein Jahr angelegte Prozess hatte von Beginn an einen klaren Fahrplan mit mehreren Meilensteinen. Begleitet wurde der Prozess durch einen vielschichtigen Beteiligungsprozess, um die verschiedenen Akteur:innen mitnehmen und einbinden zu können.

Ausgehend von der Bestandsanalyse, welche die bereits vorhandenen Qualitäten der Region herausarbeitet und gleichzeitig die Probleme und Herausforderungen aufzeigt, gilt es, darauf aufbauend die Weichen für die zukünftige Mobilität in der Region zu stellen. Vorhandene gemeinsame Visionen wurden zu einer Zielkonzeption weiterentwickelt und anschließend für die Region bedeutsame Aktionsfelder abgeleitet. Gemeinsam mit den Akteuren der Region wurden einzelne Aktionsfelder aufgegriffen und konkrete Maßnahmen und Modellprojekte entwickelt.

Als Abschlussbericht der Mobilitätsstrategie steht diese Broschüre mit den Kernergebnissen des vergangenen Jahres. Gleichzeitig beginnt damit eine weitere Vertiefung und Umsetzung der erarbeiteten Modellprojekte auf unterschiedlichen Ebenen. Somit bringt die Veröffentlichung der Mobilitätsstrategie für Südwestfalen den Start für eine Reihe neuer innovativer Mobilitätsprojekte, die sich u. a. im Rahmen der REGIONALE 2025 entwickeln können, mit sich.

Abbildung 3: Roadmap der Mobilitätsstrategie



Gemeinsam zur Mobilitätsstrategie

Im Ergebnis der Mobilitätsstrategie soll nicht nur die Strategie an sich stehen – vielmehr steht durch den Prozess der Strategieerarbeitung auch die Bildung und Förderung von Kooperationen und Partnerschaften in der gesamten Region Südwestfalen in Bezug auf die Mobilitätsentwicklung im Vordergrund. Die Vielzahl unterschiedlicher Beteiligungsbausteine unterstreicht die Bedeutung der aktiven Zusammenarbeit mit und zwischen den verschiedenen Akteuren der Region. Zum MobilitätsFORUM kamen im März 2023 über 100 unterschiedliche Akteure der Region aus Politik, Verwaltung und Wirtschaft zusammen.



© Planersocietät

Als Kontaktbörse und Fachdialog diente die öffentliche Auftaktveranstaltung zur Sensibilisierung und Bewusstseins-schaffung für die Mobilitätsstrategie Südwestfalen, aber auch zur Aktivierung der verschiedenen Akteure im Prozess. So tragen die Mobilitätsforen dazu bei, den Prozess in die Region zu tragen und die Schnittstellen zwischen regionaler und kommunaler Planung zu stärken. Daher stand das zweite Mobilitätsforum als öffentliche Abschlussveranstaltung dieser 1. Phase der Mobilitätsstrategie auch unter der Zielsetzung, die weitere Zusammenarbeit in den kommenden Jahren zu vertiefen, um z. B. Modellprojekte anstoßen zu können.

Kontinuierlich eng begleitet wurde die Entwicklung der Mobilitätsstrategie durch den MobilitätsBEIRAT. Regionale Akteure der fünf Kreise, Verkehrsgesellschaften, Wissenschaft, das Ministerium sowie weitere Interessenvertreter:innen diskutierten in vier Beiratssitzungen an den unterschiedlichen Arbeitsschritten wie unter anderem der Entwicklung des Leitbildes oder der Identifizierung der Aktionsfelder und Modellprojekte mit. Der Mobilitätsbeirat hat damit wesentlich zur Qualifizierung des Prozesses beigetragen. Durch die Zusammensetzung ist zudem gewährleistet, dass die Mobilitätsstrategie bei den Umsetzer:innen und Entscheider:innen in der Region mitgetragen wird und somit umsetzungsorientierte Prozesse herausgebildet werden können.

Abbildung 5: 3. Sitzung des MobilitätsBEIRATs im QWörk in Iserlohn



© Planersocietät

Fachliche Schwerpunkte wurden zudem intensiv in drei sogenannten MobilitätsIMPULSEN mit Fachvorträgen und intensiven Diskussionen regionsspezifisch qualifiziert. Bei den Teilnehmenden handelt es sich dabei vor allem um interessierte Fachakteur:innen aus der Region z. B. aus den Kommunen und Kreisen, aus Fachverbänden oder um Aufgabenträger:innen. Detailliert betrachtet wurden dabei die Themen Anbindung von Gewerbegebieten, Chancen und Möglichkeiten der Freizeit- und Tourismusmobilität sowie der Umgang mit Ortsmitten bzw. Ortsdurchfahrten.

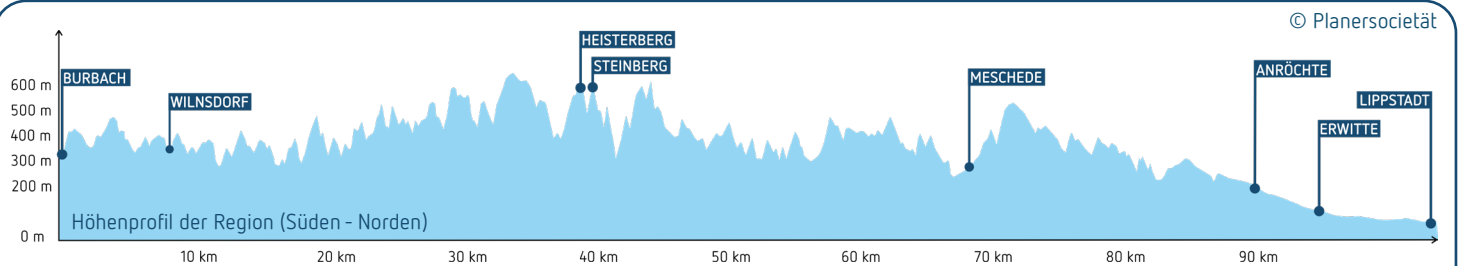
Abbildung 6: 3. digitaler MobilitätsIMPULS zum Thema Ortsmitten



© Planersocietät

Zur Verstetigung der angestoßenen Kooperationen und Netzwerke sollen auch nach Veröffentlichung der Mobilitätsstrategie durch ein MobilitätsNETZWERK regelmäßige Austauschrunden etabliert werden, in denen neue Mobilität voneinander gelernt und miteinander ausprobiert werden kann.

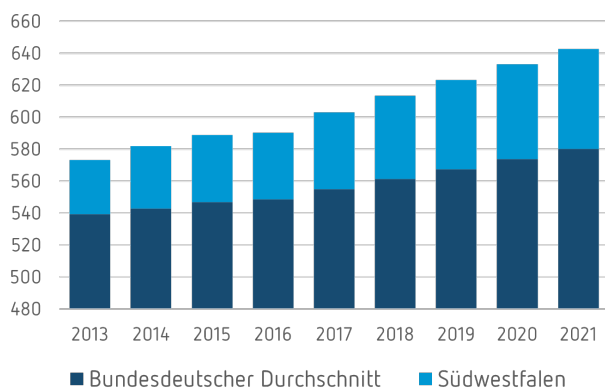
3 Mobilität in Südwestfalen



Die Region ist topografisch bewegt. Tal- und Berglagen sowie Flüsse und Seen sind Markenzeichen Südwestfalens. Für die Verkehrsplanung stellen diese jedoch häufig natürliche Barrieren dar, die z. B. zu einer räumlichen Bündelung der Verkehrsachsen führen (mit entsprechenden Nutzungskonflikten).

Die Haushalte in Südwestfalen verfügen im Durchschnitt über 1,5 Pkw. Jeder zweite sogar über mind. zwei. Die Pkw-Dichte ist im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überproportional angestiegen (Zunahme innerhalb von 8 Jahren: 7,5% vs. 12%).

Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner:innen



© Planersocietät auf Grundlage von Regionatlas, Statistisches Bundesamt

Weite Wege auf dem Land: Durch den zum Großteil ländlich geprägten Raum und die verteilte Siedlungsstruktur fehlt es häufig an Alternativen zum Pkw. Besonders die „letzte Meile“ wird zu einer Herausforderung, wenn der ÖV auch für Menschen ohne Auto eine Option sein soll.

HAGEN

besonders hohe
Pendlerverflechtung

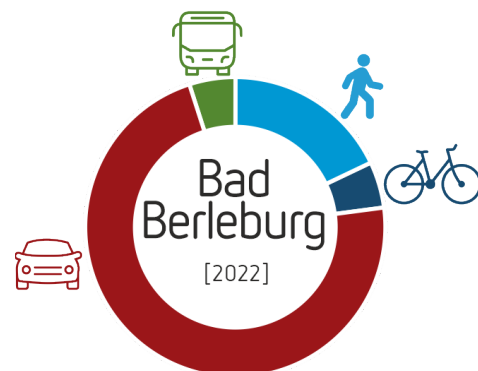
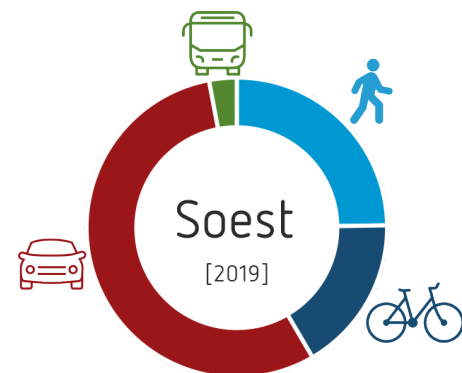
Die Sperrung der Rahmedetalbrücke sowie Störungen auf Bahnlinien zeigen, dass die Verkehrsinfrastruktur nicht überall robust genug ist, um den hohen Anforderungen der Region an Mobilität gerecht zu werden.

Die Region ist ein bedeutender Wirtschafts-, Freizeit- und Wohnstandort. Entsprechend bestehen starke Pendlerverflechtungen innerhalb Südwestfalens (z. B. Soest-Arnsberg), aber auch in angrenzende Regionen (z. B. Hagen und Paderborn).

Dies hat auch starke Auswirkungen auf die Hauptverkehrsadern (z. B. L691), die teils hoch belastet sind (inkl. der negativen Auswirkungen des Verkehrs, z. B. Lärm, Luft, Verkehrssicherheit).

PADERBORN

besonders hohe
Pendlerverflechtung



Es gibt große Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung innerhalb der Region (auch in der Topografie begründet). Während bspw. in Soest der Radverkehr im Modal Split bei 17 % liegt, werden in Bad Berleburg lediglich 5 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Sowohl in der flachen Soester Börde als auch im bergigen Süden der Region bieten sich durch den weiter wachsenden Besitz von Elektrorädern noch deutliche Potenziale insbesondere für den Alltagsradverkehr.

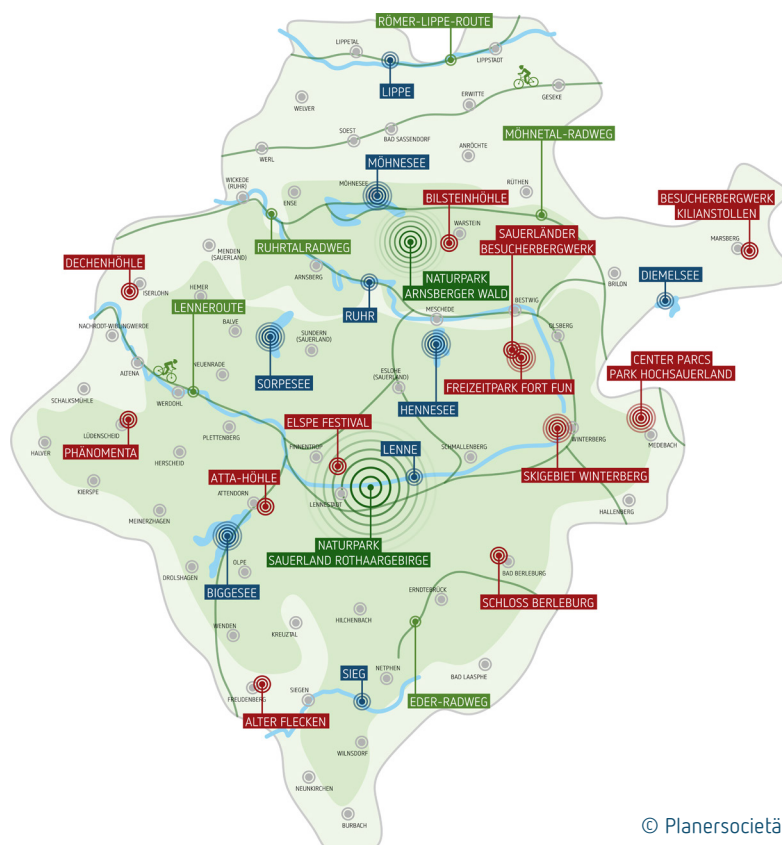
© Planersocietät/Kreis Soest/Stadt Bad Berleburg

Die Gewerbegebiete in Südwestfalen sind oftmals mit ausreichenden Parkplätzen autoorientiert aufgestellt. Es bestehen jedoch vielerorts Bemühungen, die Rad- und ÖV-Anbindung zu verbessern. Eine zentrale Herausforderung für die Planung stellt z. B. der Unterschied zwischen Arbeitszeiten und Bedienzeiten des ÖPNV dar.

-  erhöhte Lärmbelastung
-  touristische Schwerpunkte
-  Gewerbegebiete
-  Containerterminal

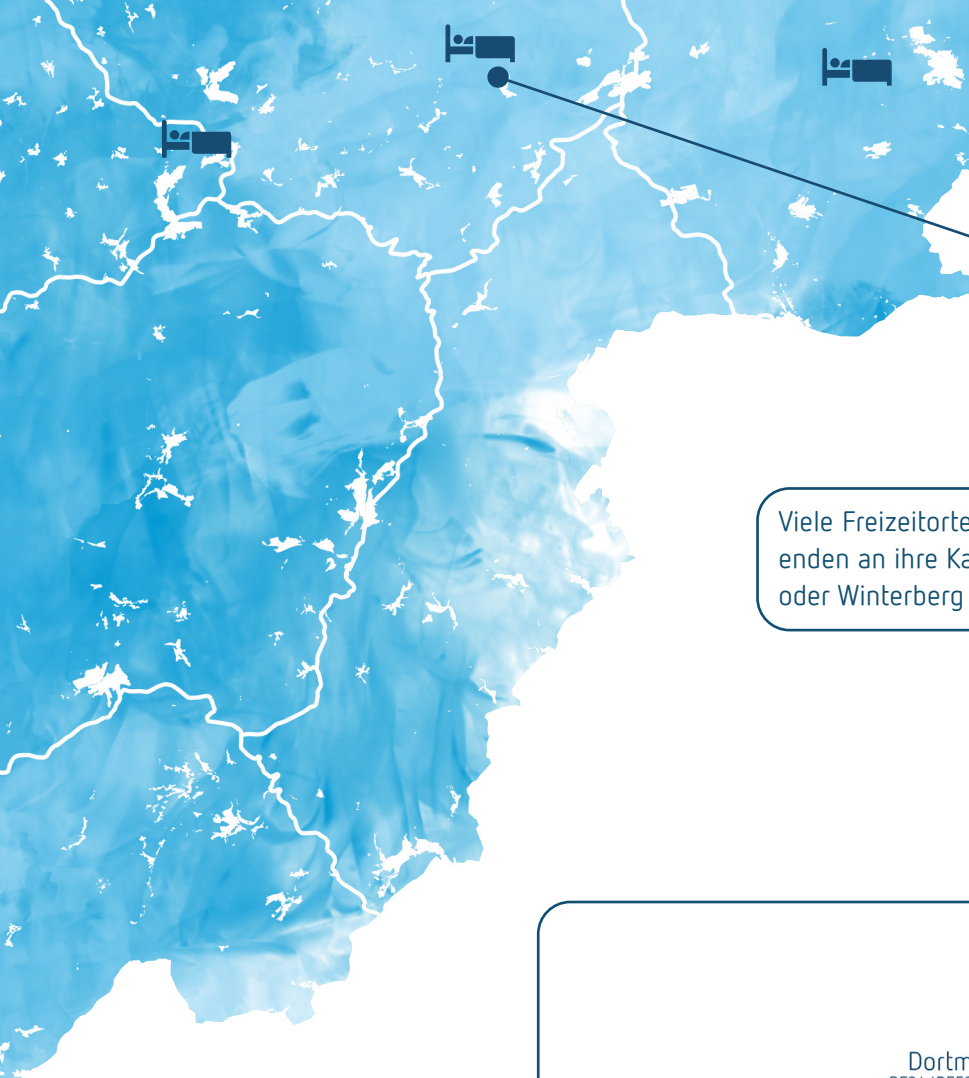
In Südwestfalen sind viele Güter auf der Schiene unterwegs: In der Region gibt es besonders starke Schienengüterverkehrsachsen wie z. B. Hagen - Siegen. Dabei besteht u.a. mit dem Containerterminal in Kreuztal ein zentraler Dreh- und Angelpunkt, um die Güter von der Straße auf die Schiene umzuladen und umgekehrt.

Durch vielfältige Freizeitziele (z. B. Sauerland-Seen, Rothaargebirge, Wintersportorte) ist Südwestfalen nicht nur bei Einwohner:innen, sondern auch bei Besucher:innen beliebt. Die Erreichbarkeitsoptionen der meisten Freizeitziele beschränken sich dabei überwiegend auf die An- und Abfahrt mit dem eigenen Pkw. Der ÖPNV, wenn überhaupt vorhanden, ist auf vielen Relationen kaum konkurrenzfähig.



© Planersocietät

Die Ortsmitten in Südwestfalen sehen sich verschiedenen Herausforderungen wie der hohen Verkehrsbelastung durch Kfz, Schwerlastverkehr und Motorräder, der Schadstoff- und Lärmbelastung, mangelnder Verkehrssicherheit, fehlenden Querungsmöglichkeiten und Einschränkungen in der Nahmobilität gegenüber.

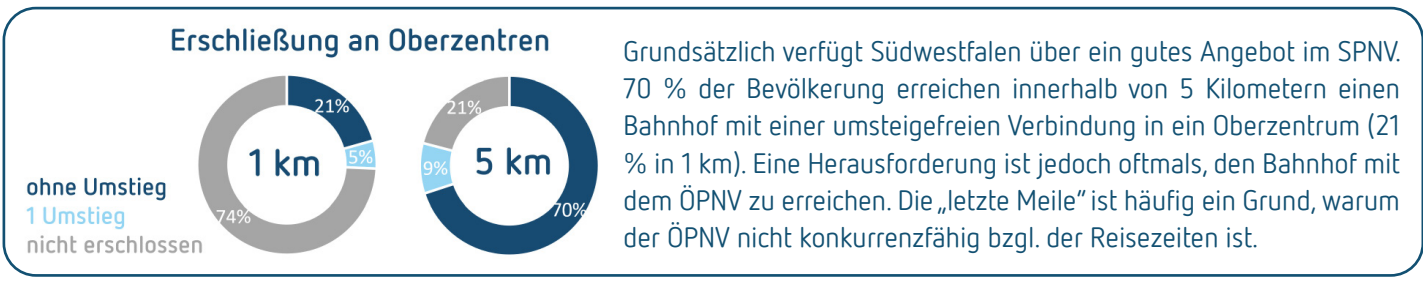


Die Haupttourismusregionen in Südwestfalen, das Sauerland sowie Siegen-Wittgenstein, werden jährlich von über 2 Mio. Gästen besucht. Besonders die Wintersport- und Wanderregionen in Winterberg, Medebach und Schmallenberg, aber auch die Kurorte im Kreis Soest (insb. Bad Sassendorf), verzeichnen über 300.000 Übernachtungen im Jahr.

Viele Freizeitorte kommen punktuell an Feiertagen und Wochenenden an ihre Kapazitätsgrenzen, z. B. der Möhnesee im Sommer oder Winterberg im Winter.



Eine Herausforderung sind zudem die Kreisgrenzen überschreitenden Wege im ÖPNV. Auf einigen Relationen sind hier lange Reisezeiten in Kauf zu nehmen. Dies ist u. a. für Auszubildende ein Problem, die auf den ÖPNV angewiesen sind.



4 Südwestfalen als Entwicklungsraum und Innovationsmotor

Zwischen Vorgaben aus Bund und Land und kommunalen Zielstellungen

Bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie sind die bestehenden Pläne, Konzepte und Leitbilder in Südwestfalen zu berücksichtigen und zu überprüfen. Bezogen auf den Mobilitätsbereich existieren bereits viele Zielstellungen bei den Kommunen, Kreisen, Aufgabenträgern sowie auf übergeordneten Ebenen (z. B. Land NRW, BRD, EU). Diese weisen bereits große Schnittmengen auf, durch die sich inhaltlich mehrere Schwerpunkte identifizieren lassen.

Mit Instrumenten wie dem Bundesverkehrswegeplan oder Strategien wie dem Nationalen Radverkehrsplan sowie verschiedenen Gesetzen, Richtlinien und Normen unter anderem zur Barrierefreiheit werden sowohl Rahmenbedingungen als auch Ziele für die Mobilitätsplanung in Südwestfalen bereits auf den übergeordneten Ebenen festgelegt, die im Einklang mit der Mobilitätsstrategie stehen müssen. Als Beispiel zu nennen sind die auf Bundes- und EU-Ebene formulierten Klimaziele. Hieraus ergeben sich Gesetze und Richtlinien (z. B. Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz), die die Antriebswende weiter vorantreiben sollen und den Druck zum Aufbau einer Lade- und Tankinfrastruktur in Südwestfalen erhöhen oder Emissionsziele, die die Notwendigkeit einer Mobilitätswende auch regional bekräftigen. Darüber hinaus sind auch zu erwartende Entwicklungen zu berücksichtigen. Zu nennen sind bspw. die Initiative Lebenswerte Städte und Gemeinden, an der sich auch verschiedene Kommunen und Südwestfalen beteiligen, oder die Anpassungen der Richtlinien und Regelwerke (z. B. die erwartete Neuauflage der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), die neue Leitplanken aber auch neue Gestaltungsmöglichkeiten für Kreise und Kommunen z. B. in Bezug auf die Straßenraumgestaltung ermöglichen könnten.

Auf eine vollständige Auflistung aller Rahmenbedingungen auf übergeordneter Ebene wird an dieser Stelle verzichtet. Vielmehr soll der Fokus darauf liegen, welche Ziele sich die Region bereits gesetzt hat. Neben den Zielen auf regionaler Ebene haben sich bereits in den vergangenen Jahren viele Gebietskörperschaften auf den Weg gemacht, die Weichen für eine nachhaltigere Mobilität mit Hilfe von umsetzungsorientierten Konzepten in allen Teilen der Region zu stellen. Zu ihnen zählen sowohl ganzheitliche Stadtentwicklungs- und Klimaschutzkonzepte (z. B. Soest, Sundern, Kreis Siegen-Wittgenstein, Siegen, Herscheid, Halver, Neuenrade) als auch Mobilitätskonzepte und Masterpläne (z. B. Kreis Soest, Anröchte, Lippstadt, Schmallenberg, Kreis Siegen-Wittgenstein, Kreis Olpe, Attendorn, Neunkirchen, Werdohl,

Abbildung 7: Ziele der Region



Herscheid-Meinerzhagen-Kierspe-Halver-Schalksmühle, Hemer-Iserlohn-Menden) sowie spezifische Nahmobilitäts- und Radverkehrskonzepte (z. B. Kreis Siegen-Wittgenstein, Hochsauerlandkreis, Arnsberg, Wickede, Wilnsdorf, Märkischer Kreis, Hemer). Dabei wird die Mobilität auch längst über Grenzen hinaus gedacht und entwickelt (z. B. Interkommunaler VEP Hemer-Iserlohn-Menden, Nachhaltige Mobilität Oben an der Volme). In den Planwerken werden klare Leitplanken für die weitere Entwicklung in den jeweiligen Gebietskörperschaften festgelegt.

Hieraus lassen sich bereits einige Schwerpunkte identifizieren, die auch die regionale Strategie aufgreifen sollte. Dies sind zum einen die Themen Vernetzung, Digitalisierung und umweltfreundliche Mobilität.

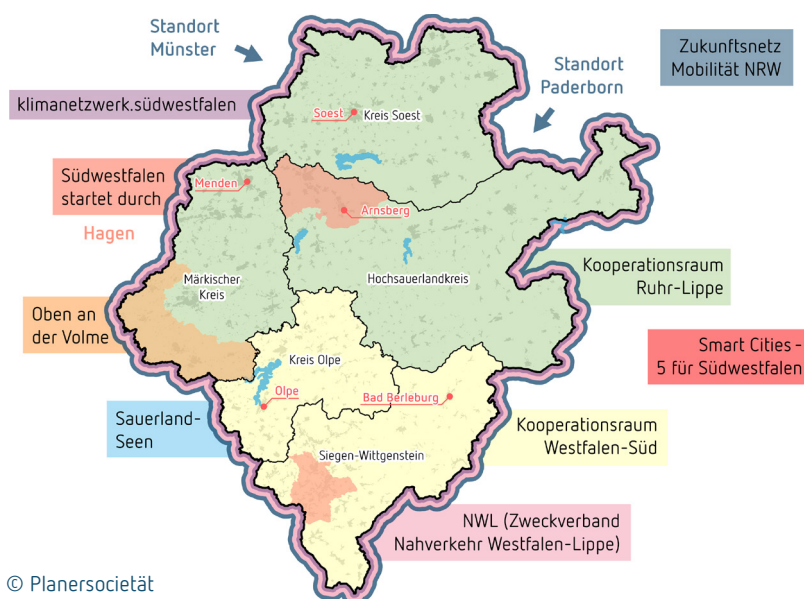
tät, die in vielen Mobilitätskonzepten in Südwestfalen als zukunftsweisend für die Region benannt werden. Zum anderen steht im Mittelpunkt vor allem die Frage, wie sichere und attraktive Mobilität insbesondere in den ländlichen Räumen bereitgestellt werden kann. Besonders für die Region ist dabei auch, dass die enge Zusammenarbeit zwischen Politik, Gesellschaft, Wirtschaft und Planung häufig betont wird, um die Region gemeinsam voranzubringen. In der Summe lässt sich festhalten, dass sich aus den bisherigen Planungen, Konzepten und Vorhaben bereits regionstypische Lösungsansätze und Modelle herauskristallisieren. Es gilt nun, diese im Sinne einer gemeinsamen Mobilitätsstrategie zusammenzuführen und wirksam weiterzuentwickeln.

Viele Modellprojekte als Blaupausen für die Region

Die Region ist ein Innovationsmotor. Es haben sich schon viele Kooperationen gebildet, um die Mobilität in der Region voranzubringen. Zu nennen sind bspw. Modellprojekte, die den ÖPNV flexibilisieren, digitalisieren, besser vernetzen und automatisieren. Zu nennen sind hierbei z. B. die On-Demand-Angebote BEA in Meinerzhagen und Helmo im Kreis Soest oder auch die Erprobung autonomer Shuttles wie der A-Bus in Iserlohn oder SAM in Lennestadt und Drolshagen. Weitere innovative Projekte finden sich z. B. bei der Anbindung von Gewerbegebieten und dem betrieblichen Mobilitätsmanagement wie derzeit im Gewerbepark Hämmer in Menden und über den Landeswettbewerb ways2work in Arnsberg und Lippstadt. Zudem bestehen bereits zur Förderung des nachhaltigen Tourismus Kooperationen wie Lebensraum Sauerland-Seen oder das Sauerland als Modellregion für innovatives Besuchermanagement (AIR-Projekt). Darüber hinaus wurden im Prozess viele weitere Projektideen eingebracht, die Teil einer gesamt-räumlichen Mobilitätsstrategie sein können. Die Digitalisierung von Produkten, Angeboten und ihren Informationen wird in allen Themengebieten stets mitgedacht und angewandt.

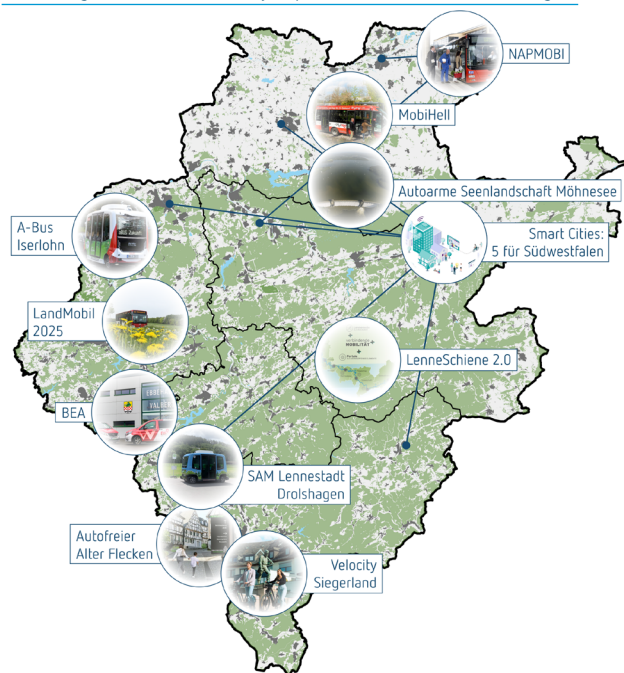
Besonders hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang die zahlreichen Kooperationsstrukturen, die sich gebildet haben, um u. a. die Mobilität in der Region voranzubringen. Zu ihnen zählen z. B. die „Smart Cities – 5 für Südwestfalen“, das klimanetzwerk.südwestfalen, der Zusammenschluss der Sauerland-Seen oder das Standortsicherungspaket der IHK „Südwestfalen startet durch“. Auch im Bereich des

Abbildung 8: Kooperationsstrukturen der Region



© Planersocietät

Abbildung 9: Bestehender Projektpool in Südwestfalen (Auszug)



© Planersocietät auf Grundlage von Südwestfalen REGIONALE 2025

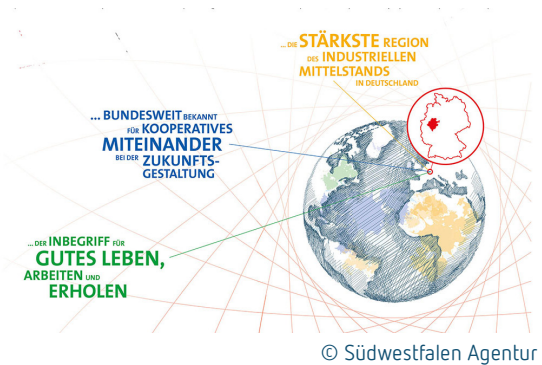
SPNV bestehen mit Ruhr-Lippe sowie Westfalen Süd zwei Kooperationsräume unterhalb des Aufgabenträgers NWL. Darüber hinaus unterstützt das Zukunftsnetz Mobilität NRW Projekte der vernetzten Mobilität in Südwestfalen. Die intensive Zusammenarbeit zwischen den Akteuren der Region haben die bestehenden Strukturen und Projekte erst möglich gemacht – somit kann eine entscheidende Stärke der Region ausgespielt werden.

5 Die Mobilitätsstrategie für Südwestfalen

Die Region Südwestfalen hat mit der Vision 2030 ein übergeordnetes Leitbild entwickelt, in dem die Zukunftsgestaltung im Dreiklang digital - nachhaltig - authentisch beschrieben wird. Im Fokus stehen dabei drei Leitziele: Südwestfalen ist 2030 nicht nur bundesweit bekannt für ein kooperatives Miteinander bei der Zukunftsgestaltung, sondern auch die stärkste Region des industriellen Mittelstands in Deutschland und der Inbegriff für gutes Leben, Arbeiten und Erholen.

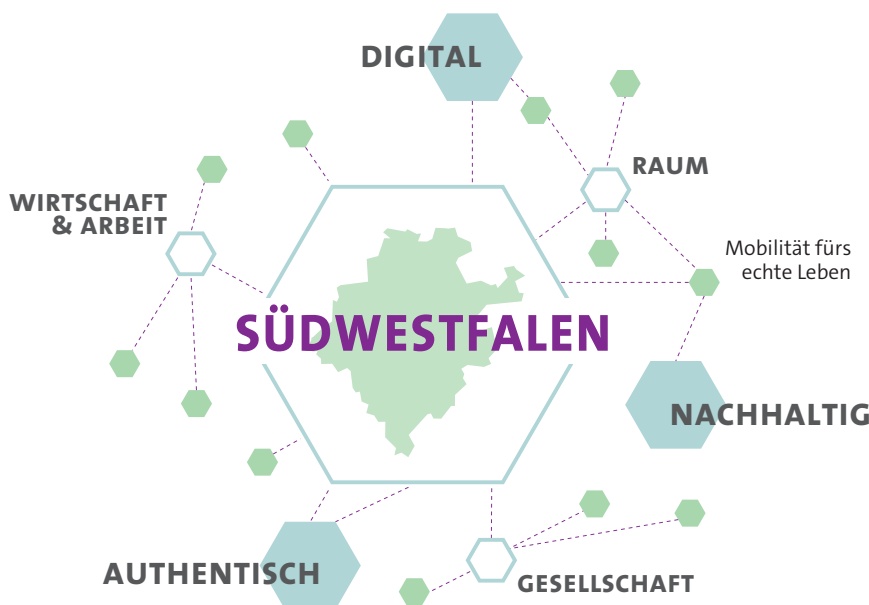
Mit ihnen vor Augen sollen die Stärken der Region hervorgehoben werden, indem Wirtschaft, Politik und Gesellschaft gemeinsam die wirtschaftsstarke Region und den attraktiven Erholungs- und Aktivraum weiterentwickeln. Dies erfolgt z. B. anhand der Kooperation der „Smart Cities - 5 für Südwestfalen“. Sie zeigen auf, wie in Südwestfalen durch den Einsatz digitaler Technologien eine gute Lebensqualität für die Bürger:innen sichergestellt werden kann. Die Vision 2030 setzt dabei auf ihre Erfahrungen aus dem vorherigen REGIONALE-Prozess auf und zeigt auf, wie der eingeschlagenen Weg fortgeführt werden kann.

Abbildung 11: Leitziele der Vision 2030



In der REGIONALE 2025 soll es nun gelingen, einen echten Qualitätssprung zu schaffen und bis 2025 konkrete Projekte und themenspezifische Strategien zur Umsetzung von Maßnahmen zu entwickeln. Der 2018 veröffentlichte suedwestfalen.compass füllte das Vorhaben mit Leben und diente zur Inspiration und Motivation von Akteur:innen, die Region mitzugestalten. Es entstanden drei übergeordnete Handlungsfelder mit verschiedenen Kernthemen, die der REGIONALE 2025 eine inhaltliche Struktur geben. Im Handlungsfeld „Raum“ bildet dabei die zukunftsfähige Mobilität des ländlichen Raums ein Kernthema. Die Mobilität von morgen soll durch digital vernetzte und niedrighschwellige Mobilitätsangebote eine Wahl-

Abbildung 10: Einordnung der Mobilität in die Südwestfalen DNA



© Südwestfalen Agentur GmbH auf Grundlage von Planersocietät und suedwestfalen.compass

freiheit für die Wege des gesellschaftlichen Zusammenlebens ermöglichen. Die Säulen der Südwestfalen-DNA („digitale - nachhaltig - authentisch“) sollen dabei als Fundament dienen. In diesem Zusammenhang besteht das Ziel darin, die Digitalisierung für eine nachhaltige und authentische Entwicklung der Region zu nutzen. Entsprechende Lösungen werden mit Hilfe digitaler Innovation z. B. in Form von Reallaboren und Pilotprojekten mit Leuchtturmcharakter für die Region neu gedacht, die auch eine Übertragbarkeit in die Fläche berücksichtigen. Diese werden von den Akteur:innen und Bürger:innen vor Ort gemeinsam entwickelt und individuell anwendbar – ganz nach dem Motto: Von der Region für die Region. Die im Rahmen der REGIONALE 2013 entstandenen Kooperationsstrukturen sind nämlich ein entscheidender Faktor, mit dem die Herausforderungen der Region auch über administrative Grenzen hinweg erfolgreich bewältigt werden können.

Vielfalt bewegt – gemeinsam neue Mobilität gestalten.

Die Mobilitätsstrategie für Südwestfalen

Das Ursprungsbild der Südwestfalen-DNA für die Region eignet sich für die Weiterentwicklung des Narrativs für Mobilitätsfragen. Die verschiedenen Bausteine, die sich aus dem Entstehungsprozess der Mobilitätsstrategie ableiten, lassen sich optimal mit der bestehenden Südwestfalen-DNA verknüpfen. Dadurch gelingt es die Ursprungsvision des Selbstverständnisses um das wichtige Strategiethema der „Mobilität“ für die Region zu erweitern.

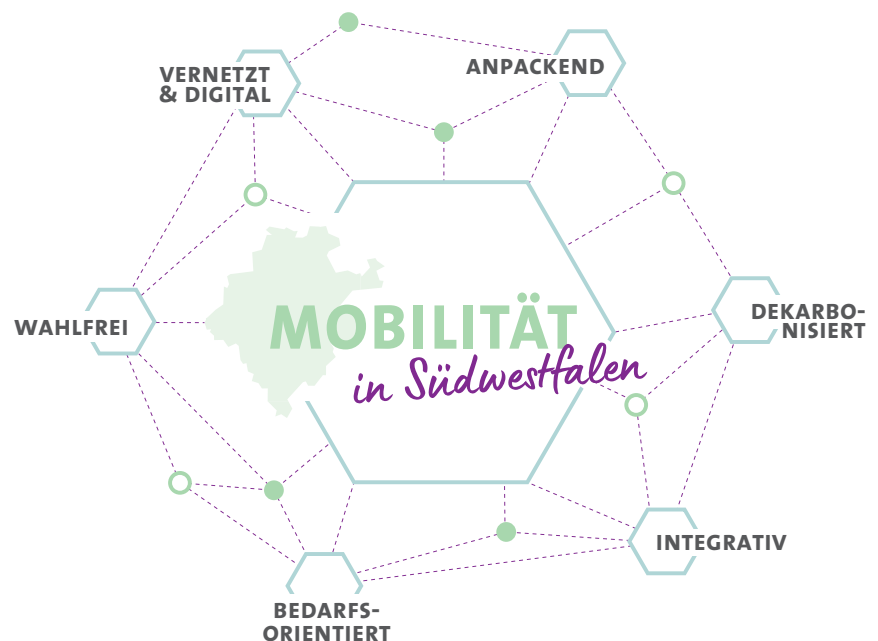
Die Gestaltung von Mobilität ist teils disruptiven Einflüssen unterworfen, bietet aber Chancen, die sich aus der Digitalisierung und technischen Fortschritten ergeben. Neben diesen zumeist technischen Aspekten zeigt sich ein zunehmender gesellschaftlicher (Werte-)Wandel. Er drückt sich insbesondere in veränderten Erwartungshaltungen der jungen Generation an Mobilität in ländlichen Räumen aus. Für Südwestfalen bietet sich über die REGIONALE-Strategie des Dreiklangs von Digitalität, Nachhaltigkeit und Authentizität eine große Profilierungschance zur Gestaltung neuer zielgruppengerechter Mobilitätsangebote. Die Lösungen müssen ganzheitlich gedacht und realisiert werden. Regionale Mobilitätsplanung ist eine Abwägungsplanung, bei der verschiedene Interessen miteinander in Einklang gebracht werden müssen. Umso wichtiger ist somit eine Grundlage, die durch Anreize aus der Region von innen heraus entstanden ist und an der sich regionale Mobilitätsplanung zukünftig orientieren kann.

Die Mobilitätsstrategie für Südwestfalen soll diese Informationen bündeln, sodass diese von allen Planenden sowie Aufgaben- und Entscheidungsträger:innen zu jeder Zeit abgerufen und berücksichtigt werden können. Dies bedeutet auch, dass die Strategie universell sein sollte und sowohl für den Gesamtraum als auch für alle Teilräume funktionieren muss. Sie muss zudem von allen Akteur:innen gemeinsam getragen werden, um ihre Wirkung vollumfänglich entfalten zu können.

Der Leitgedanke der Mobilitätsstrategie betont den Zusammenhalt der Region. Er beinhaltet gleichzeitig aber auch einen Auftrag an die Region sowie an regionale Akteur:innen, regionale Mobilitätsplanung gemeinsam zu leben und zu denken. „Vielfalt bewegt – gemeinsam neue Mobilität gestalten“ verdeutlicht das gemeinsame Ziel, die Mobilitätswende in der Region anzupacken und die Mobilität zukunftsweisend und attraktiv zu gestalten. Das Gemeinsam spricht dabei aber nicht nur Politik, Fachakteur:innen und Verwaltung an, sondern adressiert auch Bürger:innen und Unternehmen aus Südwestfalen. So soll die gesamte Region mitgenommen und aufgefordert werden, die Mobilität von morgen mitzugestalten.

Die Mobilitätsstrategie setzt sich aus verschiedenen Bausteinen zusammen, die gemeinsam zu denken sind und zukünftig bei allen Projekten mit Mobilitätsbezug zu berücksichtigen sind. Im Folgenden werden die einzelnen Bausteine der Mobilitätsstrategie für Südwestfalen näher erläutert.

Abbildung 12: Zielfelder des Leitbildes der Mobilitätsstrategie



© Südwestfalen Agentur GmbH auf Grundlage von Planersocietät

WAHLFREI



Fehlende Mobilitätsoptionen sind eine Kernherausforderung der Region. Die Abhängigkeit vom Pkw wird als sehr hoch wahrgenommen. Im Sinne einer Mobilitätswende in der Region muss diese Wahrnehmung aufgebrochen werden, um ein Umdenken anzustoßen und somit eine neue Mobilitätskultur etablieren zu können. Daher muss es in Südwestfalen das Ziel sein, allen Personen und somit allen Nutzergruppen mindestens eine konkurrenzfähige Alternative zum Pkw, möglichst zu jeder Zeit und an jedem Ort, anbieten zu können. Wahlfrei betont zudem den Anspruch der Region, krisensichere Mobilität anzubieten.

Südwestfalen ist eine starke Wirtschaftsregion, die von einem zukunfts-fähigen und leistungsstarken Mobilitätsangebot abhängig ist. Im Sinne der Antriebswende setzt sich die Region das Ziel, den Verkehr in Südwestfalen zu dekarbonisieren und auf umweltfreundlichere Alternativen zu setzen. Dies beinhaltet auch die Neugier, innovative Antriebe und Fortbewegungsmöglichkeiten in Südwestfalen zu entwickeln, zu testen und umzusetzen.

DEKARBONISIERT



VERNETZT & DIGITAL



Eine zukunftsorientierte Region wie Südwestfalen hat den Anspruch, im Mobilitätsbereich innovativ und führend zu sein. Viele Projekte, insbesondere im Bereich Vernetzung und Digitalisierung, sind bereits angestoßen. Ziel muss es sein, dass die Region ein Innovationsraum bleibt, in dem die Digitalisierung zur Erreichung der aufgestellten Mobilitätsziele genutzt wird. Dies bedeutet auch, dass Themen wie die Vernetzung der Verkehrsmittel, Automatisierung vor allem des ÖPNV oder Sharing im ländlichen Raum in der Region vorangebracht werden sollen. Hierzu ist die begleitende Infrastruktur von Anfang an mitzudenken.

Die Bereitstellung und Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur ist kostenintensiv. Deshalb muss das Mobilitätsangebot im angemessenen Verhältnis zu den Bedarfen der Region ausgerichtet werden. Daher sollte die Mobilität bedarfsorientiert geplant werden. Hierzu gilt es, Zielgruppen angepasste Mobilitätsoptionen zu entwickeln.

Bedarfsorientiert bedeutet jedoch nicht nur den Status Quo, sondern auch erwartbare zukünftige Bedarfe aus den Planungen in der Region zu berücksichtigen. Um diese abzubilden, sind flexible, auch veränderbare Systeme gegenüber starren Systemen zu bevorzugen, um den disruptiven Mobilitätsentwicklungen der letzten Jahre Rechnung zu tragen (technologischer Fortschritt, Corona, gesellschaftlicher Wandel).



BEDARFS- ORIENTIERT

INTEGRATIV

Mobilität und Mobilitätsplanung sollte in Südwestfalen immer integrativ sein. Das Mobilitätsangebot muss die Mobilitätsbedürfnisse aller berücksichtigen. Die Sicherstellung der Daseinsvorsorge und Barrierefreiheit sind nicht verhandelbare, grundsätzliche Ziele für die Region. Damit Mobilität integrativ sein kann, muss auch Mobilitätsplanung integrativ, also fachübergreifend sein. Somit werden Themen und ihre Herausforderungen zusammen gedacht und ihre Wechselwirkungen berücksichtigt.

Gemeinsame Mobilitätsentwicklung mit ambitionierten Zielen benötigt ein intaktes „Ökosystem“, in dem alle Akteur:innen ihre Ideen, Bestrebungen, aber auch Herausforderungen und Ängste artikulieren und kenntlich machen können. Hierfür muss Südwestfalen auch für die Themen der Mobilitätsstrategie sensibilisieren, werben und motivieren diese gemeinsam umzusetzen.

Anpackend bedeutet dabei auch den Mut zu haben, Ideen auszuprobieren, um sie dann ggf. auf den Gesamttraum übertragen zu können. Dazu braucht es eine Mobilitätskultur des Ausprobierens.

ANPACKEND



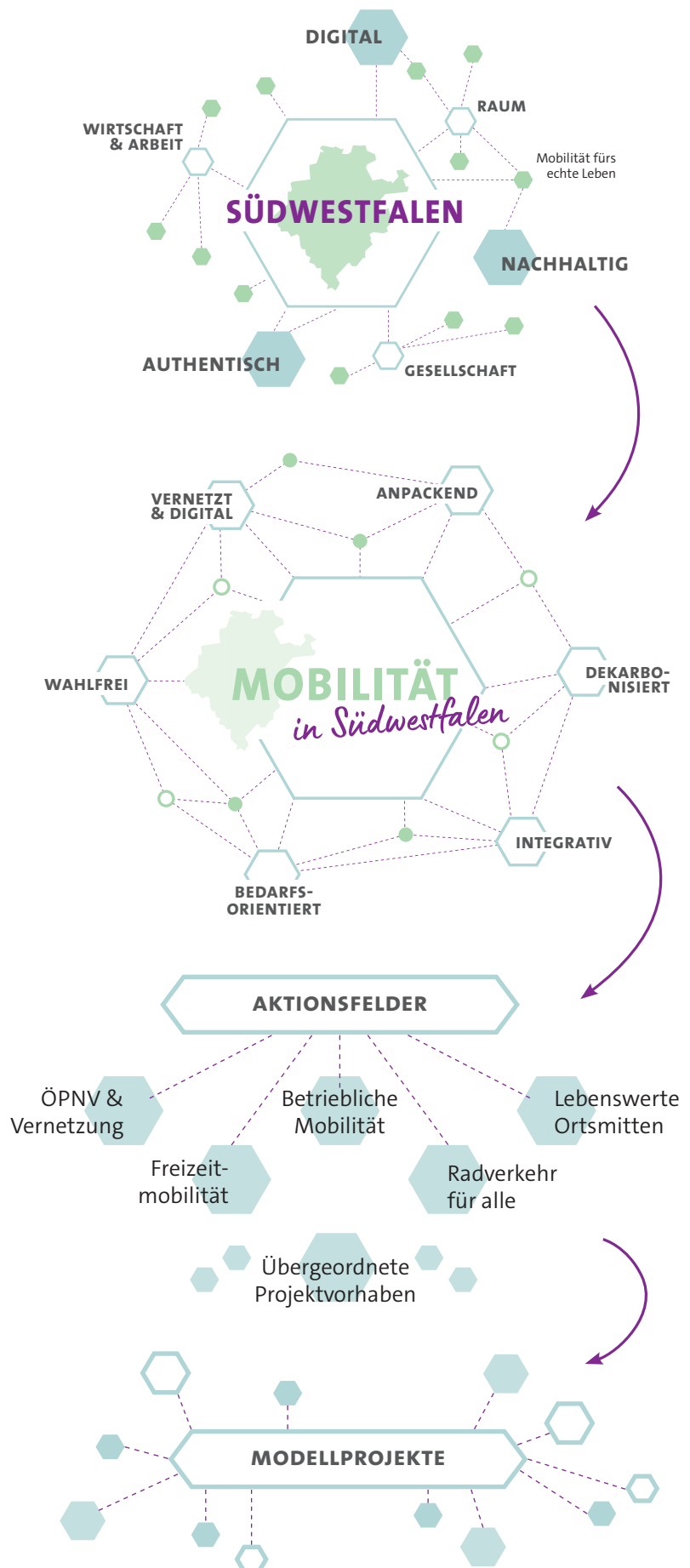
6 Von den Zielen zu den Aktionsfeldern

Durch die bestehende Südwestfalen-DNA, dem daraus weiterentwickelten Leitbild der Mobilitätsstrategie sowie dem vielfältigen Beteiligungs- und Analyseprozess hat der erste Teil der Strategie klare Ziele und Leitlinien für die weitere Entwicklung gesetzt. Diese haben das Potenzial, sich als Leitplanken für die Mobilitätsentwicklung in Südwestfalen zu etablieren. Darauf aufbauend sollen aber natürlich auch konkrete Aktionsfelder und Modellprojekte entstehen, die u. a. im REGIONALE-Prozess in den nächsten Jahren bespielt werden können.

Der Prozess während der Strategieerarbeitung hat einen großen Pool an regionalen und kommunalen Herausforderungen aufgezeigt. In enger Abstimmung mit den Fachakteuren (z. B. im Mobilitätsbeirat) haben sich im Besonderen fünf Themenbereiche herauskristallisiert, die prioritär als Aktionsfelder im Rahmen der Mobilitätsstrategie weiter vorangebracht werden sollen. Die fünf Aktionsfelder – ÖPNV & Vernetzung, Freizeitmobilität, Betriebliche Mobilität, Radverkehr für alle und Lebenswerte Ortsmitteln – spiegeln dabei einen Querschnitt der Herausforderungen wider, vor denen die Mobilität in Südwestfalen steht.

Zur Ausarbeitung und Konkretisierung der Aktionsfelder dienen im nächsten Schritt jeweils spezifische Modellprojekte. Diese sollen für die Region die Perspektiven der Aktionsfelder eröffnen und dabei helfen, die Mobilität in Südwestfalen zu verbessern. Um aus einzelnen Modellprojekten für die gesamte Region zu lernen, sollen vor allem die Erfahrungen und Erkenntnisse bei der Umsetzung evaluiert und eine Übertragbarkeit angestrebt werden.

Abbildung 13: Genese der Mobilitätsstrategie



Verantwortung teilen und voneinander lernen

Die Kreise und Kommunen in Südwestfalen sind Schlüsselakteure für die Umsetzung regionaler Projekte. In Südwestfalen zeichnen sie sich durch eine große Innovationskraft aus. Viele Transformationsprozesse wurden bereits auf Kreis- oder Kommunalebene angestoßen, andere sollen in den kommenden Jahren angegangen werden. Dies betrifft im Besonderen die Themen der Aktionsfelder. Diese Bestrebungen innerhalb der Aktionsfelder zu verknüpfen muss Ziel der Mobilitätsstrategie sein.

Daher ist es wichtig, dass alle Kreise und Kommunen die Möglichkeit haben, sich an den einzelnen Aktionsfeldern aktiv zu beteiligen. Um den Prozess besser zu strukturieren, wurden in einem ersten Schritt verschiedene Rollen definiert, die Kreise und Kommunen bei der Bearbeitung der Aktionsfelder einnehmen können. Eine Zuordnung zu den unterschiedlichen Aktionsfeldern soll dabei helfen, klare Zuständigkeiten zu benennen, Aufgabenbereiche effektiv abzugrenzen und Ressourcen innerhalb der Region geschickt aufzuteilen. Gleichzeitig geht es bei der Zuordnung aber nicht darum, dass einzelne Kreise und Kommunen für sich exklusiv entsprechende Aktionsfelder vertiefen und weiterentwickeln, vielmehr soll durch konkrete Modellvorhaben erprobt, gelernt und eine Übertragbarkeit für die gesamte Region erzielt werden. Dazu werden je Aktionsfeld die Zuständigkeiten der Kreise und Kommunen in Themenpioniere, Themenpaten sowie Themeninteressierte unterteilt. Eine Zuordnung richtet sich dabei nicht zwingend danach, wer in welchem Aktionsfeld die meisten Erfahrungen aufweist oder das Thema bereits am weitesten vorangebracht hat. Auch Themen-„Neulinge“ können als Themenpioniere ein Aktionsfeld im Rahmen eines Modellprojektes in ihrem Kreis oder ihrer Kommune umsetzen und gleichzeitig von dem Wissen und den Erfahrungen der Themenpaten profitieren.

Die verschiedenen Rollen der Kreise in den Aktionsfeldern

Themenpioniere

Sie bringen im Rahmen des Prozesses konkrete Modellprojekte voran, bereiten ihre Erfahrungen auf, geben das Gelernte weiter und koordinieren einen regelmäßigen Austausch zwischen den Kreisen und Kommunen innerhalb ihres Aktionsfeldes.

Themenpaten

Sofern bereits weitere Kreise und Kommunen ähnliche Projekte initiiert oder bis zur Umsetzung begleitet haben, stehen diese den Themenpionieren oder den Themeninteressierten als Themenpaten mit ihrem Wissen als beratende Hand zur Seite.

Themeninteressierte

Gleichzeitig sind aber auch die weiteren Kreise und Kommunen in einzelnen Aktionsfeldern nicht unbeteiligt. Als Themeninteressierte haben auch sie die Möglichkeit den Prozess eng zu begleiten und sowohl Erfahrungen und Ideen in den Prozess einfließen zu lassen als auch ihre Perspektiven und Problemstellungen konkret mit einzubringen.

Lebendige Aktionsfelder

Zu betonen ist, dass die hier dargelegten Aktionsfelder und Rollen einen Zwischenstand darstellen, der „nicht in Stein gemeißelt ist“. Vielmehr muss sich die Region Südwestfalen die Flexibilität erhalten, neue Aktionsfelder zu erschließen oder bestehende Aktionsfelder auch aufgrund von Lerneffekten zu verändern.

Da die konkreten Aktionsfelder mit ihren Modellprojekten nicht die gesamte Bandbreite der Herausforderungen, vor denen die Region Südwestfalen steht, abbilden können, ist zudem die sogenannte „Zukunftsschmiede“ ein weiterer wichtiger Baustein der Mobilitätsstrategie. Außerdem fließen „übergeordnete Projektvorhaben“ in die Mobilitätsstrategie ein, die die Region weiterverfolgen muss, welche aber auf anderen Ebenen bespielt und entschieden werden müssen.

7 Mobilitätswende proaktiv: Aktionsfelder in Südwestfalen

Die im Rahmen der Bestandsanalyse gewonnenen Erkenntnisse, die Bedarfe der Region aus den verschiedenen Beteiligungsbausteinen und die Ziele des Leitbildes münden in den folgenden fünf Aktionsfeldern. Sie sollen neben der aufgezeigten Herausforderung das gemeinsame Vorgehen skizzieren und konkrete Modellprojekte erläutern, die bereits anlaufen oder aus der Strategie heraus frisch angegangen werden.

Die Herausforderung

Bis dato ist der ÖPNV der Region geprägt durch wenige starke Achsen auf der Schiene entlang der Siedlungsschwerpunkte. In den peripheren Räumen wird der ÖPNV als Grundangebot im Sinne der Daseinsvorsorge mit Busverkehren umgesetzt. Die grenzüberschreitenden Relationen (Kreis- und Gemeindegrenzen) sowie die Überbrückung der letzten Meile verursachen oftmals lange Tür-zu-Tür-Reisezeiten, die nicht mit dem Pkw konkurrieren können. Vor dem Hintergrund der im Leitbild gesetzten Ziele ergibt sich somit ein konkreter Handlungsbedarf zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs und seiner Vernetzung mit den anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes.

Die Ausgangslage

Vor diesem Hintergrund wurde das Themenfeld ÖPNV und Vernetzung als ein zentrales Aktionsfeld für die Region Südwestfalen identifiziert. Als Lösung für die Flächenerschließung wird dabei vor allem die Etablierung von flexiblen, bedarfsgerechten ÖPNV-Angeboten gesehen, bei denen auch die Potenziale des autonomen Fahrens genutzt werden können. Für die Stärkung der regionalen Achsen ist der Bus- und vor allem der Schienenverkehr zu verbessern. In diesem Kontext sind ein regionales Schnellbuskonzept zur Stärkung schienenferner Achsen oder Reaktivierungsvorhaben auf der Schiene als übergeordnete Projektvorhaben weiterzudenken und voranzutreiben. Auch der Umgang mit Schülertickets im Kontext der ÖV-Finanzierung bleibt ein wichtiges Zukunftsthema.

Zu betonen ist, dass es bei der Stärkung des ÖPNVs nicht vorrangig um Einzelprojekte geht, sondern um die Herstellung eines funktionierenden, aufeinander abgestimmten Gesamtsystems Umweltverbund. Der wesentliche Erfolgsfaktor für eine gelungene Umsetzung ist somit eine nachvollziehbare und handhabbare Struktur, die von allen Akteur:innen (Betreiber:innen, Besteller:innen und Fahrgästen) mitgetragen wird. In diesem Zusammenhang ist das gemeinsame voneinander Lernen zwischen den Akteur:innen, die bereits in unterschiedlicher Form aktiv sind, innerhalb der Region von hoher Bedeutung, um Synergien in organisatorischer und finanzieller Hinsicht sowie im Know-how zu schaffen.

Bestehende Projekte in Südwestfalen

On-Demand-Angebote

In Südwestfalen bestehen erste On-Demand-Angebote, die individuelle Fahrtenwünsche bündeln und ohne festen Fahrplan oder Linienweg auskommen.



Helmo
(Kreis Soest)



BEA
(Märkischer Kreis)



SAM
(Kreis Olpe)



Testfahrzeug
(Märkischer Kreis)

Autonomes Fahren

Im Projekt landmobil.2025 wird mit Hilfe eines mit Sensoren ausgestatteten Fahrzeuges entlang einer Teststrecke Grundlagenforschung zum autonomen Fahren betrieben, damit sicheres, autonomes Fahren bei „Wind und Wetter“ möglich wird.

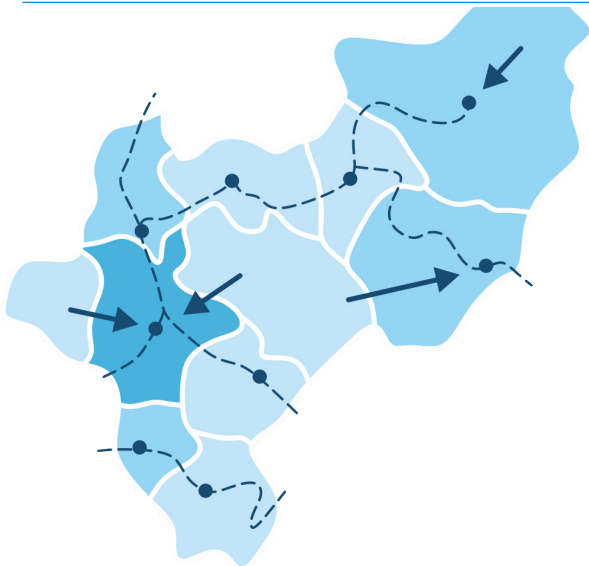
Zur Förderung intermodaler Wegeketten und der Überbrückung der letzten Meile haben sich bereits Kreise wie z. B. Olpe und Siegen-Wittgenstein unter Einbeziehung des ZWS (Zweckverband Westfalen-Süd) auf den Weg gemacht, das Konzept des NWL zur Errichtung von Mobilstationen an wichtigen Mobilitätsknoten umzusetzen (z. B. im kreisweiten Radverkehrskonzept).

Modellprojekte

Südwestfalen auf Abruf

Erfahrungen mit On-Demand-Angeboten bestehen bereits bei einigen Akteur:innen in der Region. Um das Themenfeld weiter voranzutreiben wurde das Modellprojekt „Südwestfalen auf Abruf“ ins Leben gerufen. Das übergeordnete Ziel besteht darin, bedarfsgerechte On-Demand-Angebote wie Helmo oder BEA auf weitere Orte in Südwestfalen auszuweiten. Als Themenpionier arbeitet der Kreis Siegen-Wittgenstein daran, ein On-Demand-Angebot in seiner

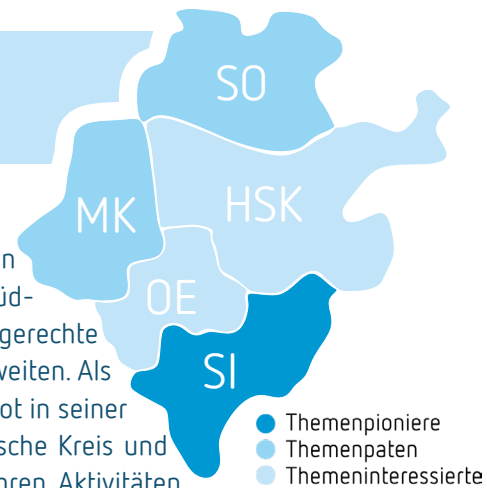
Abbildung 14: Geplantes on-demand Angebot im Kreis Siegen-Wittgenstein



© Planersocietät

Region zu etablieren. Der Märkische Kreis und der Kreis Soest fungieren mit ihren Aktivitäten in der Konzeptionierung und der Umsetzung als Themenpaten. Als Kooperationspartner:innen können die Verkehrsverbünde ZWS und ZRL, die DB-Tochter ioki sowie die Akteur:innen der Smart City aus Menden dienen.

Im Kreis Siegen-Wittgenstein würde sich ebenfalls eine Etablierung eines derartigen Angebotes in noch zu bestimmenden Piloträumen anbieten. Perspektivisch gilt es einen flächendeckenden Zugang zum ÖPNV zu gewährleisten, der die Fahrgäste zum nächsten Haltepunkt des SPNV oder unmittelbar in das nächste Mittel- bzw. Oberzentrum (Kreuztal, Bad Berleburg, Siegen) befördert. Um jedoch die Pilotstandorte zu konkretisieren, sind zunächst starke Achsen und Knotenpunkte im ÖPNV seitens der Verkehrsverbünde und -unternehmen zu definieren. Von ihnen ausgehend ist der Bedarf an öffentlicher Mobilität auf Netzlücken zu eruieren. Etablierte Betriebsstrukturen bestehender On-Demand-Angebote in der Region können als Blaupausen dienen, an denen sich neue Angebote orientieren können..

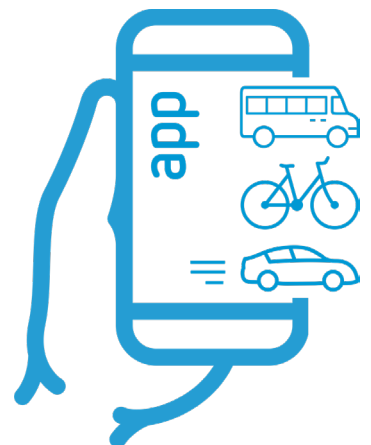


Südwestfalen.mobil

Das Zusammenführen von Mobilitätsangeboten unter einem Dach ist eine Kernaufgabe für Südwestfalen. Nutzer:innen wollen verständliche, einheitliche und komfortable Systeme zur Buchung, zur Information und für die Planung der Reise.

Mit dem Modellprojekt „Südwestfalen.mobil“ soll eine Vereinheitlichung von digitalen Mobilitätsanwendungen im Datenraum angestrebt werden. Damit dies gelingt, sind sowohl bestehende als auch zukünftige Apps und Mobilitätsangebote wie z. B. autonome On-Demand-Shuttles, verkehrsübergreifende Fahrtauskünfte oder auch Bike- und Car-sharing-Produkte wie nextbike und stadtmobil unter einem Dach zusammenzuführen. Bis dato sind sowohl BEA als auch Helmo über die App mobil.info abruf-, aber nicht unmittelbar buchbar – dies gelingt lediglich über die projekteigenen Apps, die beide vom selben Softwareunternehmen ioki stammen.

Abbildung 15: Eine App für alle(s)



© Planersocietät

Die Herausforderung

Vielfältige und attraktive Ziele wie z. B. die Sauerlandseen, Ski- und Wandergebiete oder auch Ferienparks wie der Center Parcs Park Hochsauerland und der Freizeitpark Fort Fun locken regelmäßig Besucher:innen von nah und fern in die Region. Eine Herausforderung für die Mobilität wird es dann, wenn es wetterbedingt besonders an Wochenenden zu saisonalen Spitzen kommt und die Besucher:innen fast ausschließlich mit dem privaten Pkw anreisen. Hintergrund ist die derzeit kaum vorhandene ÖPNV-Anbindung der Freizeitziele, wodurch der Pkw auf den meisten Relationen in Bezug auf die Reisezeit nahezu konkurrenzlos ist. Verstärkt durch die Topografie bestehen an den meisten Freizeitzielen in Südwestfalen nur begrenzte Flächen für den fließenden und ruhenden Verkehr, die an den Spiztentagen regelmäßig überlastet sind. Folge an den Freizeitzielen sind unter anderem hohe Durchgangsverkehre, mangelnde Parkplatzverfügbarkeit und daraus verstärkt entstehende Parksuchverkehre sowie häufig entstehende Gefahrensituationen für alle Verkehrsteilnehmer:innen (insbesondere für den Fuß- und Radverkehr). Damit einher geht eine starke Belastung der Umwelt durch Lärmemissionen und Luftverschmutzung. Für diese sowohl für Besucher:innen als auch für Anwohner:innen unzufriedenstellende Situation gilt es neue Maßnahmen zu entwickeln, die zum einen die Erreichbarkeit für alle sicherstellen und zum anderen eine möglichst nachhaltige Abwicklung der Verkehrsströme ermöglichen.

Die Ausgangslage

In Südwestfalen sind im Rahmen der Freizeitmobilität bereits verschiedene Akteur:innen dabei, Antworten auf die Herausforderungen zu finden. Dabei geht es einerseits um die Verlagerung, andererseits auch um die verträgliche Abwicklung der Besucherverkehre. Ein Ansatz ist dabei die Digitalisierung der Besuchermanagementsysteme, um den vorhandenen Verkehrsraum optimaler zu nutzen. Das bundesweite Vorhaben AIR (AI-basierter Recommender für nachhaltigen Tourismus), gefördert durch das BMUV, geht über bisherige Insellösungen hinaus und strebt die Schaffung eines integrierten, effektiven, durch AI-gestützten Besuchermanagementsystems an, welches mithilfe von AI-basierten Verfahren temporäre Überlastungen an touristischen Hotspots vermeiden soll. Fünf Pilotregionen, darunter das Sauerland, dienen als Anwendungsforschung und werden im Hinblick auf Integrationsfähigkeit untersucht. Künstliche Intelligenz wird für die Frequenzmessung, Auslastungsprognosen und die Generierung von Empfehlungen eingesetzt. Über einen Zeitraum von drei Jahren soll das Projekt Daten und Lösungen erarbeiten, um ein funktionierendes Besuchermanagement in den Pilotregionen zu testen und zu verbessern. Die Erkenntnisse sollen Erfolgsfaktoren identifizieren, die auf andere Destinationen übertragbar sind.

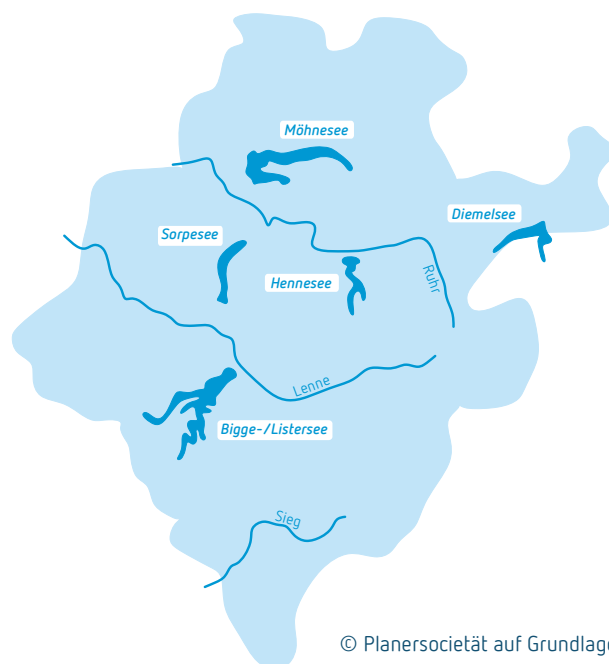
Darüber hinaus bestehen hinsichtlich der Verlagerung auf den Umweltverbund bereits bewährte Ansätze z. B. FahrradBusse, Wander- und Sightseeingbusse oder die Sauerland-Card, die über den Kurbeitrag finanziert wird und Gästen ermöglicht auf den wichtigsten touristischen Verbindungen den ÖPNV kostenlos zu nutzen.

Ein Blick in die Region

Lebensraum Sauerland-Seen

Im Zuge der REGIONALE 2025 sollen im Rahmen der Kooperation Lebensraum Sauerland-Seen die Seen zu attraktiven Orten für Erholung, Wohnen und digitalem Arbeiten weiterentwickelt werden. Dazu werden in einem partizipativen Verfahren Stadtentwicklung, Landschaft, Wirtschaft, Tourismus und Mobilität integrativ betrachtet. Ziel ist es Projekte und Maßnahmen zu entwickeln, die dazu beitragen die Lebensqualität in den Seenlandschaften zu steigern. Die Ideen und Bedürfnisse der (jungen) Menschen vor Ort spielen bei dem Gemeinschaftsprojekt dabei eine maßgebliche Rolle.

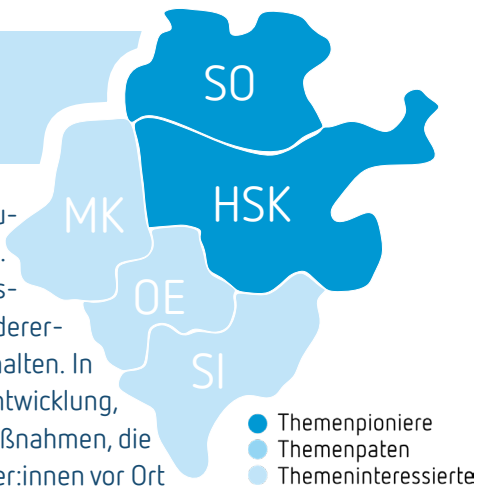
Abbildung 16: Sauerland-Seen in Südwestfalen



© Planersocietät auf Grundlage von Sauerland-Tourismus e.V.

Modellprojekte

Nutzungskonflikte sind besonders an Tourismusorten zu finden, bei denen sich der Tourismus die Verkehrsinfrastrukturen mit anderen Funktionen teilt (z. B. Wohnstandorte). Daher stehen Städte und Gemeinden wie Winterberg oder Möhnesee vor der Herausforderung, einerseits Tourismus als wesentlichen Wirtschaftsfaktor zu ermöglichen, andererseits aber auch die Lebensqualität für die vor Ort lebende Wohnbevölkerung hoch zu halten. In diesem Spannungsfeld ist eine integrierte Betrachtung (Stadtentwicklung, Tourismusentwicklung, Klimaschutz, Mobilität etc.) unter Einbeziehung aller Akteursgruppen unumgänglich. Maßnahmen, die zusammen mit Beherbergungsbetrieben, Tourismusanbieter:innen, aber auch mit den Bürger:innen vor Ort umgesetzt werden, können eine Strahlkraft für den gesamten Raum entwickeln. Daher wird hier auch ein besonderer Handlungsbedarf gesehen, der mit Modellprojekten adressiert werden soll.



Integriertes Mobilitätskonzept für die Stadt Winterberg

Die Stadt Winterberg plant die Entwicklung eines integrierten Mobilitätskonzepts mit verstärktem Fokus auf Klimaschutz und nachhaltiger Mobilität, um auf aktuelle und zukünftige Herausforderungen zu reagieren. Die Erarbeitung dieses Konzepts soll die planerische Grundlage für eine zukunftsfähige und umweltfreundliche Mobilität der nächsten 10-15 Jahre schaffen. Als touristischer Hotspot im Sauerland besteht in Winterberg ein erheblicher Freizeit- und Tourismusverkehr, der trotz Bahnanschluss überwiegend mit dem Pkw erfolgt. Die Stadt prüft mit einem Mobilitätskonzept Möglichkeiten zur Stärkung der Nahmobilität sowie der besseren Verknüpfung des Bahnhofs mit den relevanten Freizeit- und Tourismuszielen, einschließlich einer möglichen Seilbahnverbindung in ihrem topografisch bewegten Raum.

Integriertes Mobilitätskonzept für die Gemeinde Möhnesee

Auch die Gemeinde Möhnesee steht vor diversen Herausforderungen, die mit einem Mobilitätskonzept angegangen werden sollen. Ein zentraler Aspekt ist der gegenwärtig hohe Anteil von Pkw am Modal Split, der immer wieder zu Verkehrsüberlastungen führt. Insbesondere an Schönwetterwochenenden verstärken sich diese durch einen Zustrom auswärtiger Besucher:innen. Es entsteht ein spürbarer Parkdruck, begleitet von intensivem Parksuchverkehr und erheblichen Belastungen für die Anwohnenden. Das übergeordnete Ziel des Projekts besteht darin, die Verkehrsabwicklung zu optimieren und gleichzeitig den Möhnesee als touristischen Hotspot zu erhalten. Bisherige Alternativen zum eigenen Pkw erweisen sich derzeit als kaum konkurrenzfähig und die Handlungsspielräume sind durch verschiedene Straßenbaulastträger eingeschränkt. Die Hauptaufgabe besteht daher darin, eine verträgliche Abwicklung der Verkehre zu ermöglichen. Dies umfasst die Optimierung der Verkehrsabläufe, insbesondere im Bereich der Besucherlenkung, die Verbesserung des Parkangebots und der Zuwegungen sowie die Prüfung von Park-and-Bike-Möglichkeiten. Eine temporäre Umgestaltung und Umnutzung von Straßenräumen, insbesondere seenahen Straßen an Spitzenzeiten, wird ebenfalls in Betracht gezogen, um die Nahmobilität zu fördern. Darüber hinaus gilt es, die Radverkehrs- sowie die ÖPNV-Anbindung an den Möhnesee zu stärken. Die Qualitäten der Nahmobilität, insbesondere entlang der seenahen Straßen zu Spitzenzeiten, sollen ebenfalls verbessert werden. Insgesamt erfordert das Mobilitätskonzept für die Gemeinde Möhnesee eine ganzheitliche und abgestimmte Herangehensweise, um den vielfältigen Herausforderungen gerecht zu werden und eine nachhaltige, effiziente Verkehrsplanung zu gewährleisten.

Abbildung 17: Möhnetalsperre



© Hans Blossey

Die Herausforderung

Aufgrund des starken Wirtschaftssektors in der Region Südwestfalen bestehen spezifische Herausforderungen an die Mobilität wie z. B. die Organisation der betrieblichen Mobilität. Diese macht ca. ein Drittel der Wege und Personenkilometer am Gesamtverkehrsaufkommen aus. Dabei zeigt sich in Südwestfalen in der Verkehrsmittelwahl ein signifikanter Anteil an Pkw-Fahrten mit einem niedrigen Besetzungsgrad je Pkw. Der Umweltverbund ist dabei meist nicht konkurrenzfähig. Eine zentrale Herausforderung besteht bspw. darin, dass sich die Arbeits- und Schichtzeiten oftmals stark von den ÖPNV-Bedienzeiten unterscheiden, die sich in erster Linie auf den Schülerverkehr konzentrieren. Besonders betroffen vom fehlenden ÖPNV-Angebot ist die Altersgruppe der Auszubildenden. Sofern diese im ländlichen Raum ohne ausreichende ÖPNV-Anbindung wohnen, steht ihnen entweder aufgrund ihrer Minderjährigkeit oder schlicht durch mangelnde Verfügbarkeit oftmals kein Auto zur Verfügung. Darüber hinaus sind häufig weder Gewerbegebiete noch die Betriebe selbst fahrradfreundlich gestaltet. Stattdessen stehen in der Regel zahlreiche (meist kostenfreie) Parkmöglichkeiten zur Verfügung, die zudem meist über keine bzw. unzureichende Elektromobilitätsinfrastruktur verfügen.

Die Ausgangslage

Neben einer besseren Einbindung der Gewerbegebiete, die u. a. auch in den Aktionsfeldern I und IV angestrebt wird, gilt es auch die betriebliche Mobilität an der Wurzel zu optimieren. Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet hierzu die Möglichkeit, attraktive und zielgruppenorientierte Mobilitätsangebote und -alternativen in Verbindung mit einer begleitenden Kommunikationsarbeit zu entwickeln. Hauptzielsetzung ist es, eingefahrene Verhaltensroutinen zu durchbrechen und Pkw-Fahrten auf andere Verkehrsmittel oder (Mitfahr-)Angebote zu verlagern. In der Region Südwestfalen wurden bereits einige Projekte mit Bezug zum betrieblichen Mobilitätsmanagement in Gewerbegebieten umgesetzt oder befinden sich in der Entwicklung. Die Schwerpunkte bestehen dabei in einer verbesserten ÖPNV-Anbindung (z. B. durch On-Demand-Angebote), der Vernetzung von Verkehrsmitteln anhand von Mobilitäts-Hubs und digitalen Bündelungen per App sowie aus Netzwerkstrukturen und -veranstaltungen. Im Rahmen der verschiedenen Projekte erfolgt zusammen mit verschiedenen Akteur:innen zudem eine stete Informations-, Beratungs- und Motivationsbegleitung.

Aufgrund der hohen Bedeutung der Wirtschaft für die Region und der bestehenden starken Akteurslandschaft, die offen für innovative Ansätze ist, besteht ein großes Potenzial gemeinsam mit den Betrieben die Mobilitätswende in der betrieblichen Mobilität voranzubringen. Dabei kann die Region bereits auf einen großen Erfahrungsschatz aufbauen, den es durch die Modellprojekte weiter auszubauen gilt. Ziel muss es dabei sein, die Lerneffekte bei den vielen laufenden und geplanten Projekte auf regionaler Ebene zusammenzutragen und die richtigen Schlüsse daraus zu ziehen.

Ein Blick in die Region



Gewerbegebiet Soest Süd-Ost (Kreis Soest)

Das Gewerbegebiet Soest Süd-Ost ist bereits seit 2014 aktiv dabei, die Mitarbeitermobilität zu verbessern. Es wurden Netzwerke geschaffen, Veranstaltungen organisiert und Projekte wie die Neuplanung der Buslinie 644 als Gewerbegebiets-shuttle, ein BMM-Netzwerk im Industriepark Ense-Höingen und das On-Demand-Angebot Helmo, initiiert (s. Aktionsfeld ÖPNV & Vernetzung).



Omi (Kreis Siegen-Wittgenstein)

Im Hinblick auf die Digitalisierung entwickelt die Universität Siegen das Projekt OMI (offene Mobilitätskultur), in dem betriebsübergreifende Fahrgemeinschaften sowie Shared-Mobility-Angebote unter Einbindung des ÖPNV, eigener Pkws und Fahrräder über eine App verfügbar gemacht werden.

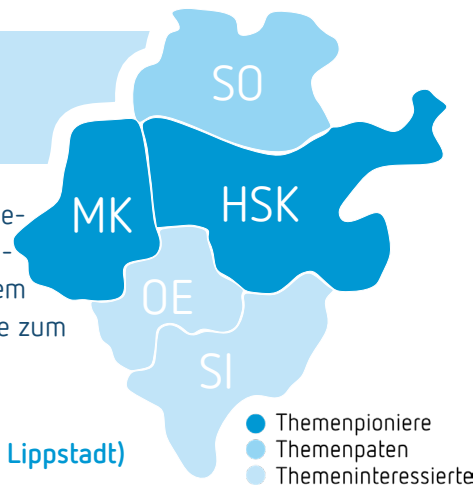


MApp.U.S (Kreis Siegen-Wittgenstein)

Die Universität Siegen entwickelt im Rahmen des Projektes MApp.U.S Möglichkeiten für Studierende und Lehrkräfte, auf einer App-basierenden Plattform die Mobilitätsoptionen hinsichtlich unterschiedlicher Parameter wie z. B. Reisedauer, Kosten, Verfügbarkeit und CO₂-Ausstoß miteinander zu vergleichen.

Modellprojekte

Um die betriebliche Mobilität auf regionaler Ebene verträglich abzuwickeln und zu gestalten, sollen weiterhin Projekte und Maßnahmen zugunsten einer umweltschonenden Mitarbeitermobilität in ganz Südwestfalen vorangetrieben werden. Auch in diesem Aktionsfeld steht das voneinander Lernen im Vordergrund, das durch Netzwerkansätze zum Grundrepertoire des Betrieblichen Mobilitätsmanagements zählt.



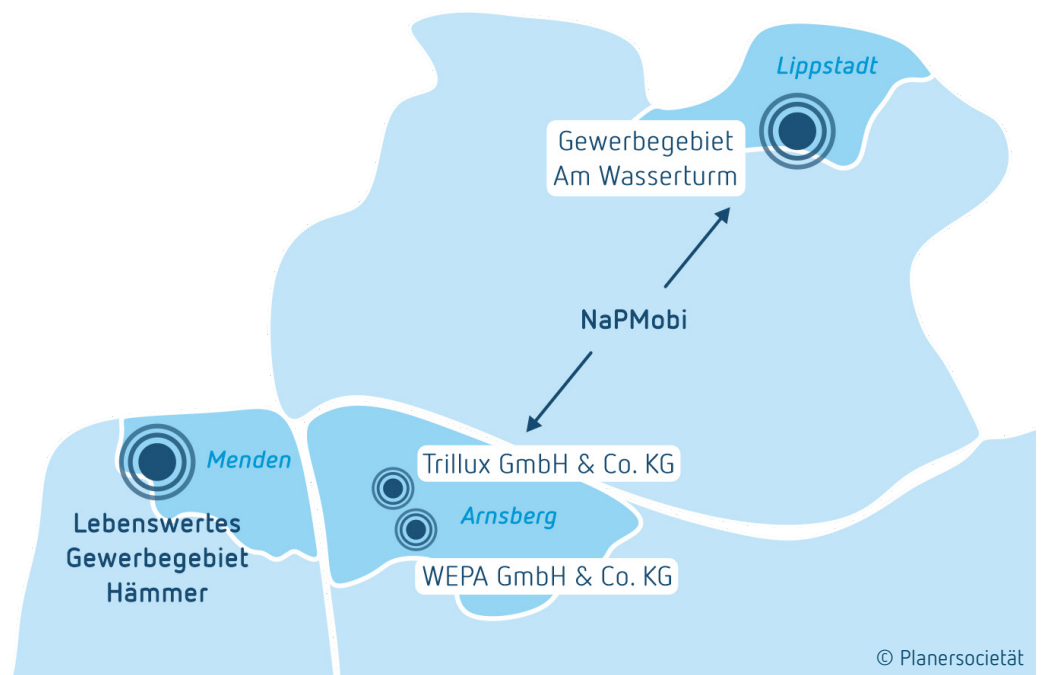
NaPMobi - Nachhaltige Pendlermobilität in Gewerbegebieten (Stadt Arnsberg, Stadt Lippstadt)

Im Rahmen des REGIONALE-Projektes NaPMobi haben sich die Städte Arnsberg und Lippstadt gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung Arnsberg und Lippstadt auf den Weg gemacht, die Pendlermobilität klimafreundlich und nachhaltig zu gestalten. Dabei soll die Mitarbeiterakzeptanz gegenüber neuen Mobilitätsformen gesteigert werden. Dies soll mit Hilfe eines umfassenden Kommunikationsprozesses gelingen, der zum Umstieg auf den Umweltverbund motiviert. Dafür wird ein 9-monatiges Reallabor für die Nutzung alternativer Verkehrsmittel zum eigenen Pkw durchgeführt, an dem ausgewählte Mitarbeiter:innen teilnehmender Betriebe mitwirken können. Nach der Evaluation der Testphase werden Maßnahmen für ein betriebsübergreifendes Mobilitätskonzept abgeleitet.

Lebenswertes Gewerbegebiet Hämmer (Stadt Menden)

In Menden wird von den Stadtwerken Menden und der kommunalen Tochter mendigital derzeit das REGIONALE-Projekt Lebenswertes Gewerbegebiet Hämmer umgesetzt. Dabei soll ein umfassender Mobilitäts-Hub als zentraler Dreh- und Angelpunkt des Verkehrs im Rahmen des neu zu entstehenden „modernsten“ Gewerbegebietes Südwestfalen entstehen. Der Gewerbepark ist derzeit nicht ausreichend an öffentliche Verkehrsmittel angebunden, weshalb aufgrund der erwartbaren steigenden Mitarbeiterzahlen mit erheblichen Verkehrsbelastungen zu rechnen ist. Die derzeit entwickelten Maßnahmen sollen insbesondere die Verkehrsströme aus dem Zentrum von Menden sowie vom Bahnhof Fröndenberg optimieren. Dafür werden nicht nur eine zentrale Parkierungsanlage, sondern auch Sharingangebote und ein Shuttlebetrieb über eine On-Demand-Plattform bereitgestellt. Diese Plattform soll durch die Öffnung für weitere Kommunen über eine regionale Datenaustauschplattform ebenso einen Modellcharakter im Sinne des Landesprogrammes Mobility-as-a-service erhalten.

Abbildung 18: Modellprojekte im Aktionsfeld Betriebliche Mobilität



© Planersocietät

Die Herausforderung

Die Herausforderungen im Radverkehr in der Region Südwestfalen sind vielfältig und spiegeln die besonderen Gegebenheiten dieser Region wider. Die unterschiedlichen Ausgangslagen der Städte und Gemeinden werden besonders durch den zwischen 4 % und 17 % variierenden Radverkehrs-Anteil deutlich. Während vor allem im Norden Südwestfalens bereits in einigen Kommunen eine ausgeprägte Radverkehrskultur existiert, spielt der Radverkehr aktuell in vielen topografisch bewegten Räumen eine untergeordnete Rolle. Mit dem Aufkommen der Pedelecs nehmen die Nutzungsmöglichkeiten in Südwestfalen sowohl im Pendler:innenverkehr als auch im Freizeitverkehr durch die Reichweitensteigerung und das leichtere Bewältigen von Steigungen deutlich zu. Ziel muss es daher sein, den Radverkehr neben dem ÖPNV als zweite Säule des Umweltverbundes zu stärken.

Die Ausgangslage

Die Kommunen und Kreise treiben die Radverkehrsplanung in der Region Südwestfalen bereits an vielen Stellen voran. Ein Beispiel hierfür sind die Radverkehrs- und Nahmobilitätskonzepte, die in der Stadt Arnsberg, der Stadt Hemer, der Gemeinde Wilnsdorf, im Märkischen Kreis, im Hochsauerlandkreis sowie in der LEADER Region Sörpesee erarbeitet wurden. Diese Planwerke dienen als wichtige Grundlage für die zukünftige Verkehrsplanung und beinhalten klare Definitionen des angestrebten Zustandes der Radinfrastruktur für den jeweiligen Untersuchungsraum.

Mit den steigenden Distanzen im Radverkehr und dem Bedarf an Kreis- und Kommunalgrenzen überschreitender Mobilität steigt der Bedarf, die verschiedenen Planwerke aufeinander abzustimmen bzw. die daraus resultierende Netze miteinander nahtlos zu verweben. Es gilt dabei die Erreichbarkeit von Bildungseinrichtungen, Tourismus Hot-Spots (Aktionsfeld II) und Arbeitgebern (Aktionsfeld III) in Verbindungen mit den Wohngebieten zu verbessern. Dazu sind alltagstaugliche, sichere und komfortable Radwege nach den Standards der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) von entscheidender Bedeutung. Weiterhin steigt aber auch der Bedarf an regionalen Verbindungsachsen, die ein Rückgrat für den regionalen Radverkehr darstellen können. Starke regionale Achsen mit hohen Standards (Radschnellweg, Veloroute) können dazu beitragen, dass der Radverkehr auch auf längeren Distanzen durch hohe Geschwindigkeiten und wenige Barrieren eine konkurrenzfähige Alternative wird.

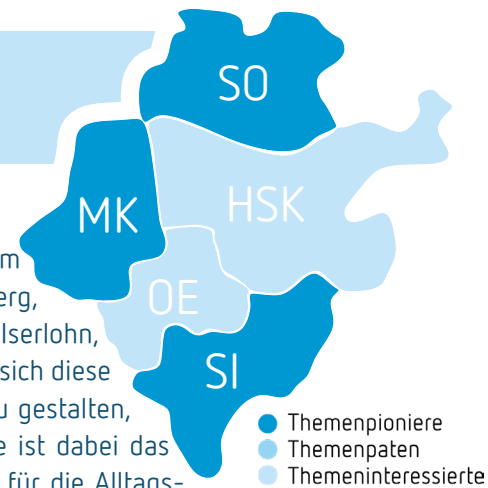
Diese Projekte weisen einen hohen Planungs- und Abstimmungsaufwand auf regionaler Ebene auf und sind damit eine gemeinschaftliche Aufgabe für die Region Südwestfalen. Daher setzt das Aktionsfeld den Schwerpunkt darauf diese Verbindungen voranzutreiben.

Abbildung 19: Modellprojekte im Aktionsfeld Radverkehr für Alle



© Planersocietät

Modellprojekte



LenneSchiene 2.0 (Märkischer Kreis)

Als REGIONALE-Projekt Lenne-Schiene 2.0 soll die Lenneroute acht Kommunen mit dem Fahrrad verbinden. Die Lenneroute, ein 142 Kilometer langes Band durch Schmallenberg, Lennestadt, Finnentrop, Plettenberg, Werdohl, Altena, Nachrodt-Wiblingwerde und Iserlohn, bildet das Rückgrat einer wegweisenden Initiative für die Region. Gemeinsam haben sich diese Städte und Gemeinden das Ziel gesetzt, das Leben entlang der Lenne attraktiver zu gestalten, insbesondere für junge Menschen und die Fachkräfte von morgen. Die Lenneroute ist dabei das zentrale und verbindende Element. Der Radweg schafft eine attraktive Verbindung für die Alltags- und Freizeitmobilität und hilft dabei den Radverkehr als Alternative zum Pkw auf dieser Achse zu positionieren. Mit den sogenannten Portalen, die in den einzelnen Kommunen entstehen sollen, werden Einstiegspunkte für die Lenneroute definiert und zugleich der Übergang zum ÖPNV ermöglicht. Hierbei handelt es sich u. a. um Bahnhöfe oder zentrale Bushaltepunkte. Diese Portale sollen z. B. in Bezug auf Angebotsqualitäten im ÖPNV oder durch ein Informationsangebot mit aufgewertet werden.

Radschnellweg Siegen - Kreuztal (Kreis Siegen-Wittgenstein)

Der Radschnellweg zwischen Kreuztal und Siegen ist ein vom Kreis Siegen-Wittgenstein angestrebtes Projekt, das auf einer 15 Kilometer langen Strecke zwischen den beiden Städten realisiert werden soll. Die Machbarkeitsstudie für dieses Vorhaben wurde in enger Zusammenarbeit mit den Städten Siegen und Kreuztal, dem Landesbetrieb Straßenbau NRW sowie der Unteren Naturschutzbehörde und der Unteren Wasserbehörde des Kreises erstellt. Aufgrund der anspruchsvollen Topografie erfordert die Strecke zahlreiche Sonderbauwerke wie z. B. Brückenkonstruktionen. Den voraussichtlich hohen Projektkosten steht jedoch ein hoher Nutzen gegenüber. Die Prognose weist bis zu 2.000 potenzielle Radfahrer:innen aus, die als Berufspendler:innen vom Auto auf das Fahrrad umsteigen könnten.

Die geplante Fahrbahnbreite von vier Metern entspricht Radschnellwegstandards und ermöglicht es, dass in jeder Fahrtrichtung zwei Fahrradfahrer:innen nebeneinander fahren können. Von der Gesamtstrecke sind 4,5 Kilometer als Neubau, 7,5 Kilometer als Ausbau und 2 Kilometer als Fahrradstraße vorgesehen. Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 23 km/h angenommen, was eine Fahrt von einem Ende zum anderen in etwa 40 Minuten ermöglichen würde. Um die Nutzung auch in der kalten Jahreszeit zu gewährleisten, ist ein Winterdienst vorgesehen. Damit wäre der Radschnellweg das ganze Jahr über befahrbar und auch für Pendler:innen attraktiv.

Kreisweites Fahrradmietsystem (Kreis Soest)

Der Kreis Soest und der Regionalverkehr Ruhr-Lippe (RLG) setzen einen wichtigen Schritt in Richtung nachhaltiger Mobilität mit dem Projekt zu einem kreisweiten Fahrradmietsystem im Kreis Soest. Im Rahmen ihres Verkehrsentwicklungsplans und seiner Erweiterung „Klima plus“ hat sich der Kreis das erklärte Ziel der Klimaneutralität bis 2030 gesetzt. Das Fahrradverleihsystem ist hierbei ein wichtiges Puzzleteil, um den Umweltverbund als Gesamtes zu stärken. Vorrangiges Ziel des Fahrradmietsystems ist es, Alternativen für die letzte Meile zu schaffen und die Verkehrsmittel besser miteinander zu vernetzen. Dabei gilt, dass sich das Verleihangebot nahtlos und kompatibel in bestehende Angebote einfügen muss.

In diesem Kontext plant der Kreis Soest, ab 2024 ein öffentliches Fahrradverleihsystem mithilfe einer Anschubfinanzierung durch Fördergelder kreisweit zu etablieren. Bis dato besteht ein Verleihangebot des Anbieters Nextbike in Lippstadt mit 3 Stationen und knapp 30 Rädern. Das Projekt ist an das Handlungskonzept Mobilstation auf Kreisebene angedockt. Die Organisation des geplanten Mietsystems übernimmt der RLG als kommunales Verkehrsunternehmen, die Personal- und Sachkosten trägt der Kreis Soest.

Das Fahrradverleihsystem ist stationsbasiert vorgesehen und hält eine Grundausstattung an Pedelecs je Kommune vor. Der Kreis selbst finanziert das Grundnetz des Mietsystems, während zusätzliche Bedarfe von den Kommunen selbst finanziert werden müssen. Als Modellprojekt hat es nach erfolgreicher Etablierung das Potenzial als Modell für weitere Kreise zu dienen. Der Kreis Soest macht somit als Themenpionier einen wegweisenden Schritt, die Region zu einem Vorbild für integrierte und nachhaltige Mobilität zu machen.

Die Herausforderung

Dem öffentlichen Raum ist unter anderem aufgrund der Zunahme des (Pkw-)Verkehrs seine ursprüngliche Funktion als sozialer, kultureller und vielfältig nutzbarer Raum häufig abhandengekommen. Orts- und Quartiersmitten sind häufig durch nicht zeitgemäß gestaltete Aufenthaltsflächen und funktionale Mängel geprägt, wodurch die Standortqualität sinkt. Funktionierende Orts- und Quartiersmitten zeichnen sich hingegen durch ansprechende, vielfältig nutzbare Straßen- und Platzgestaltungen aus.

In Südwestfalen hat dieses Thema eine besondere Relevanz. Viele Orts- und Quartiersmitten sind von einem hohen Zielverkehr, aber auch von Durchgangsverkehren betroffen. Durch viele Ortsmitten in der Region laufen sogar hochfrequentierte Durchgangsstraßen, die für die Region z. B. in Bezug auf den Wirtschafts- und Pendlerverkehr wichtig sind und daher kaum substituierbar sind. Hinzu kommt meist eine hohe Nachfrage nach Parkraum. Die Folge sind Einschränkungen für die Nahmobilität und die Lebensqualität für die Bewohner:innen vor Ort.

Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Mobilitätsstrategie dem Aktionsfeld Quartiers- und Ortsmitten eine hohe Bedeutung beigemessen, indem ausgewählte Quartiers- und Ortsmitten in Südwestfalen anhand von Modellprojekten entwickelt werden sollen.

Die Ausgangslage

Zu betonen ist, dass natürlich viele Städte und Gemeinden mit Mobilitätskonzepten, ISEKs und anderen Stadtentwicklungskonzepten sich der Thematik bereits in ihren Ortsmitten angenommen haben. Allerdings stoßen die Kommunen häufig auf die Herausforderung, dass der ruhende und fließende Kfz-Verkehr in der Stadtgesellschaft oder auch auf übergeordneter Ebene (z. B. Straßenbaulastträgern) eine hohe Priorität beigemessen wird. Umgesetzte oder in Planung befindliche Ortsmittenveränderungen zugunsten von Aufenthaltsqualität und Nahmobilität sind daher eher punktuell in Südwestfalen zu finden.

Eines dieser Positivbeispiele findet sich in der Stadt Freudenberg im Kreis-Siegen-Wittgenstein. Diese befindet sich bereits in der Umsetzung der bürgerfreundlichen Umgestaltung ihres historischen Altstadtquartiers „Alter Flecken“, um mehr Lebensqualität zu schaffen. Das Ziel besteht darin, die Altstadt weitestgehend vom fließenden Pkw-Verkehr zu befreien und gleichzeitig den ruhenden Verkehr zu reduzieren. Hierzu wurde ein ganzheitliches Konzept entwickelt, das nicht nur auf eine verbesserte Mobilität abzielt, sondern auch den Einzelhandel, die Gastronomie und den Tourismus stärken soll. Zu betonen ist zudem, dass die Umsetzung sehr bürgernah erfolgt und Maßnahmen z. B. die Sperrung des Quartiers für den Durchgangsverkehrs zunächst in einem sechswöchigen Modellversuch getestet wurde.

Es ist davon auszugehen, dass das Thema Ortsmitten, wie auch in Baden-Württemberg (siehe unten), auch in NRW und Südwestfalen noch mehr an Bedeutung gewinnt. Umso wichtiger ist es das Aktionsfeld regional zu bespielen und in den Modellprojekten weitere Erfahrungen für die Region und ihre Kommunen zu sammeln.

Ein Blick in andere Regionen

Das Land Baden-Württemberg hat die Entwicklung von Ortsmitten in den vergangenen Jahren stark vorangetrieben. Im Jahr 2020 wurde das Projekt „Ortsmitten – gemeinsam barrierefrei und lebenswert gestalten“ initiiert, um Planungsleitbilder anhand sogenannter Ortsmittenchecks für verkehrsberuhigte, sichere, barrierefreie und lebenswerte Ortsmitten in partizipativen Prozessen zu schaffen. Weitere Anschlussprojekte folgten.

Die Stadt Nagold als Good-Practice-Beispiel wandelt sich seit einigen Jahren bereits von einer autogerechten zu einer bürgergerechten Stadt, wobei der Pkw weiterhin einen wichtigen Bestandteil im gesunden Mobilitätsmix ausmacht. Das Ziel ist es, Stadterlebnis und Naturerlebnis, insbesondere durch grüne Erlebniszonen und die Betonung von Flüssen als Erlebnisräume, zu verbinden. Zudem können Elemente wie Begrünung (z. B. von Fassaden), Wasser (z. B. Wasserspiele, Brunnen) und Illustrationen durch indirekte Beleuchtung dazu beitragen, die Stadt in Szene zu setzen und eine Wohlfühlatmosphäre zu schaffen. Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor der umfassenden Stadtentwicklungsstrategie Nagolds liegt in der Mitwirkung aller Akteur:innen in der Innenstadt in Form des sogenannten City-Commitments, welches Stadt, Handel und Gewerbe institutionell kooperieren lässt.

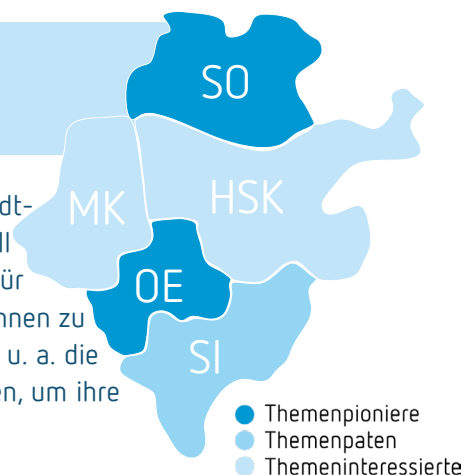
Abbildung 20: Installationen im öffentlichen Raum in Nagold



© Stadt Nagold

Modellprojekte

Das Ziel in ausgewählten Modellprojekten für die Region Südwestfalen besteht darin, Stadt- und Mobilitätsentwicklung in Quartiers- und Ortsmitten zusammenzuführen. Somit soll die Schaffung von lebendigen und barrierefreien Ortsmitten mit Aufenthaltsqualität für alle erreicht werden. Begrünte Verweilorten und das Element der Entschleunigung können zu einer Steigerung der Lebensqualität beitragen. In Südwestfalen befinden sich aktuell u. a. die Kommunen Freudenberg, Lippstadt und Drolshagen in verschiedenen Arbeitsprozessen, um ihre öffentlichen Räume aufzuwerten und zu transformieren.



Olpe Weichenstellung Zukunft (Kreis Olpe)

Die Kreisstadt Olpe plant in enger Zusammenarbeit mit den Bürger:innen eine umfassende Neugestaltung und Weiterentwicklung eines neuen Quartiers zwischen der Bigge, dem alten Rathaus und dem ehemaligen Bahnhof. Dabei wird angestrebt, Olpe als digitalen Wirtschafts- und Bildungsstandort zu etablieren und einen attraktiven Wohn-, Arbeits- und Lebensort für junge Menschen zu schaffen. Die Beteiligung an dem Modellprojekt „Smart Cities: 5 für Südwestfalen“ spielt eine entscheidende Rolle, da es sich intensiv mit intelligenter und nachhaltiger Stadtentwicklung beschäftigt und die Ideen und Projekte aus der Smart-City-Strategie in die Weiterentwicklung der Innenstadt und das REGIONALE-Projekt einfließen lässt.

Während die ersten beiden Bausteine des Konzeptes den Fokus darauf setzen, neue Funktionen (neues Bürgerrathaus, Lernort mit internationaler Ausrichtung) im Quartier zu installieren, gilt der dritte Baustein der Neugestaltung des öffentlichen Raums zwischen Bigge, Rathaus und Innenstadt, um Begegnungsorte für alle gesellschaftlichen Gruppen zu schaffen. Geplante Maßnahmen umfassen die Vernetzung von Bürgerrathaus, Bigge und Innenstadt durch die neu angelegte Biggepromenade sowie Fuß- und Radwege, die das Gewerbegebiet Olper Hütte mit dem neuen Stadtquartier verbinden. Der Umgang mit der L512, die als zentrale Durchgangsstraße durch Olpe und das Quartier läuft, ist dabei Teil der Betrachtung.

QSA Lippstadt (Kreis Soest)

Im Kreis Soest plant die Stadt Lippstadt aktiv die Umnutzung des brachliegenden Güterbahnhofs in der südlichen Altstadt zu einem neuen Quartier. Mit dem REGIONALE-Projekt „QSA (Quartier Südliche Altstadt) – Impulse, die verbinden“, setzt die Stadt einen starken Entwicklungsimpuls, der das Quartier einerseits aufwerten und andererseits mit der Altstadt verbinden soll. Mit insgesamt vier Projektbausteinen, dem Neubau der Stadtverwaltung als Bürger:innentreffpunkt und modernem Arbeitsort, dem Quartiersplatz mit grüner und blauer Infrastruktur, dem Mobilitäts-Hub und einem ergänzendem Stadtbaustein, dessen Nutzung in einem Werkstattverfahren gemeinsam mit den Bürger:innen entwickelt werden soll, soll hier ein nachhaltiges und bürgerorientiertes Quartier entstehen. Ein Quartiersplatz rund um den Neubau wird durch nachhaltige Mobilitätsangebote mit dem Rest der Stadt verbunden. In dem Mobilitäts-Hub sind 234 Fahrradstellplätze, eine Fahrradleihstation, öffentliche Toiletten und eine Paketstation geplant. Zudem soll es eine neue zentrale Haltestelle für verschiedene Buslinien geben, die die Verbindung zum Bahnhof optimiert.

Nachhaltiges Quartier Drolshagen (Kreis Olpe)

Auch im Kreis Olpe ist mit dem REGIONALE-Projekt „Nachhaltiges Quartier Drolshagen“ eine zweite Stadt dabei, ein einzigartiges Quartier in der Nähe des Ortszentrums zu schaffen. Angesichts des demografischen Wandels, des Klimawandels und der digitalen Transformation sieht die Stadt kritisch auf neu ausgewiesene Baugebiete und verfolgt daher auf dem circa 3,5 Hektar großen Baufeld einen innovativen Ansatz. Hier soll unter Berücksichtigung gesellschaftlicher Bedürfnisse, Nachhaltigkeitsgrundsätze sowie Aspekten der Gemeinwohlökonomie ein neues Quartier gestaltet werden.

Das Ziel ist es, ein attraktives Angebot für eine kleinstädtische Gesellschaft zu schaffen, das bisher in dieser Form nicht existiert. Die Entwicklung und Planung des Quartiers sollen intensiv mit den Bürger:innen erfolgen und später genossenschaftlich organisiert werden. Projektvorhaben können und sollen perspektivisch sowohl in ihrer Gesamtheit als auch hinsichtlich einzelner Elemente als Blaupause für vergleichbare Fragestellungen und Entwicklungsperspektiven weiterer Quartiere und Ortsmitten in Südwestfalen dienen.

8 Zukunftsschmiede Südwestfalen

Die Mobilitätsstrategie für Südwestfalen stößt mit den Aktionsfeldern und Modellprojekten wichtige Themen an, die dazu beitragen werden, die Mobilität in der Region zu verbessern. Diese Modellprojekte satteln häufig auf bestehenden Prozessen auf. Zu betonen ist, dass die dargestellten Aktionsfelder zweifelsohne nicht die ganze Bandbreite an Themen abdecken, die im Erarbeitungsprozess diskutiert wurden. Vielmehr wurden weitere Mobilitätsthemen identifiziert. Dabei handelt es sich einerseits um Innovations- und Perspektivthemen, die die Region vorantragen können. Andererseits werden übergeordnete Projektthemen adressiert (siehe Kapitel 9), die zwar für die Mobilitäts- und Antriebswende in Südwestfalen unabdingbar sind, aber die bereits auf anderen Ebenen mit entsprechenden Zuständigkeiten bespielt werden.

Exkurs: Voraussichtliche Mobilitätstrends

- Rund 33 Prozent aller Beschäftigten werden an bis zu 2,5 Tagen orts- und zeitflexibel arbeiten, dieser Trend kann für die nächsten Jahrzehnte als stabil gelten; dies hat gravierende Folgen für den Verkehr (stärkt aber auch die dezentralen Strukturen und ist eine echte Chance zur Reaktivierung von Dörfern):
 - Solange die bisherigen Privilegien des Pkws nicht verändert werden, muss mit einem kontinuierlichen Anstieg der Pkw-Flotte ausgegangen werden; wir rechnen mit 1 bis 2 Prozent pro Jahr,
 - ABER: die damit absolvierten Verkehrsleistungen sinken: Im Jahr 2023 10 Prozent gegenüber 2022. Tendenziell wird mit einer Stabilisierung gerechnet, sodass sich die Verkehrsleistungen auf rund 80 Prozent gegenüber dem Jahr 2019 einpendeln;
 - Orts- und zeitflexibles Arbeiten lässt die Zahl der Wege leicht ansteigen, allerdings verändert sich der Modal Split zu Gunsten des Rades und der Füße, der klassische ÖV kann von diesen Entwicklungen ohne weiteres nicht profitieren und verliert weiterhin an Kundschaft; das zwischenzeitlich eingeführte Deutschlandticket mit einem Preis von 49 EUR ändert daran nichts;
- Der Wirtschaftsverkehr wird auf der jetzigen Höhe bleiben und tendenziell ebenfalls leicht zurückgehen, weil sich die CO₂ Bepreisung deutlich steigern wird;
- Der Anteil des Online-Handels bleibt auf bis zu 20 Prozent über alle Branchen stabil; die KEP-Dienste werden daher auf dem jetzigen Niveau bleiben;
- Der wirtschaftliche Strukturwandel in der Region wird sich deutlich beschleunigen. Die Zahl der Tier 2 Zulieferer für die OEMs wird zurückgehen, das die Hersteller einen deutlichen größeren Teil der Wertschöpfung in den asiatisch-arabischen Raum verschieben; damit wird auch der Schwerlastverkehr tendenziell zurückgehen;
- Der Druck auf den klassischen ÖPNV mit Bussen sowie den SPNV mit Zügen wird deutlich zunehmen, da die Finanzierung über die Regionalisierungsmittel nicht mehr ausreichen wird; die Struktur der Branche wird sich verändern, Zweckverbände und Verkehrsverbünde werden reformiert;
- Außerhalb des Schüler:innen- und Auszubildendenverkehrs wird der Trend zum On-Demand-Verkehr die eindeutig bestimmende Richtung: klassische Linienangebote im Taktverkehr werden zugunsten von Bestellangeboten zurückgefahren;
- Es ist damit zu rechnen, dass Angebote mehr und mehr mit automatisierten sowie dann auch mit autonomen Fahrfunktionen eine Bedeutung erhalten. Art, Umfang und Bedeutung hängen davon ab, wie es der Region gelingt, sich pro-aktiv gegenüber diesen Trends als Experimentierfeld zu positionieren.

Quelle: Prof. Andreas Knie, Wissenschaftszentrum Berlin

Als einer der Innovationsmotoren von NRW hat die Region Südwestfalen den Anspruch, insbesondere zukunftssträchtige Themen aktiv zu verfolgen und mit voranzubringen. Daher sollen in der sogenannten Zukunftsschmiede Südwestfalen Themen gebündelt werden, die sich in Zukunft zu Aktionsfeldern bzw. spezifischen Modellprojekten entwickeln können. Die Zukunftsschmiede ist dabei als offener Ideen- und Maßnahmenpool zu verstehen, der auf die disruptiven Entwicklungen (z. B. Technologieneuheiten, Gesellschaftsentwicklungen usw.) reagieren kann und soll. Im Folgenden werden einige Themen aus dem Ideenpool näher beleuchtet.

SMART REGION

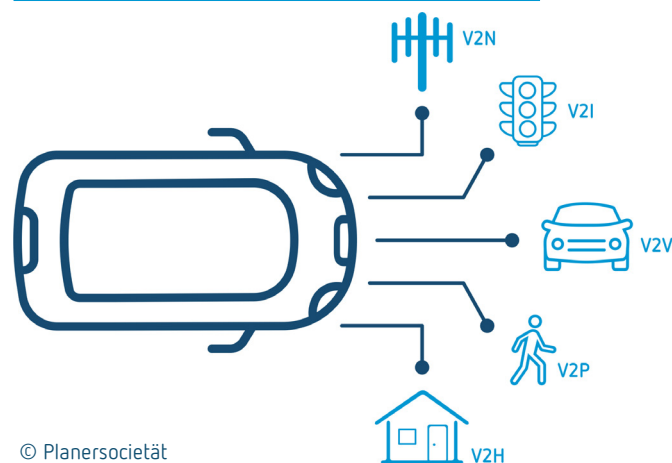
Mit „Smart Cities - 5 für Südwestfalen“ wird die digitale Transformation der Städte in Südwestfalen mit vielen konkreten Projekten angestoßen. Alle Ergebnisse sind offen als Open Source Lösung verfügbar und werden bereits heute auch mit nicht geförderten Kommunen geteilt. Für die Mobilität braucht es – darauf aufbauend – einen Smart Region Ansatz, da Mobilität nicht an den Kreisgrenzen aufhört und nahtlose Übergänge und abgestimmte Systeme benötigt werden. Mit der Smart Region wird auf eine abgestimmte, komplementäre und möglichst standardisierte digitale Transformation als Gesamtregion „im Schulterschluss“ gesetzt. Die Themen sind dabei vielfältig und betreffen bei weitem nicht nur die Mobilität. Auch Themen der Stadtentwicklung, Energiewirtschaft oder der Ver- und Entsorgung sind bei der Smart Region mitzudenken. Als konkretes Vehikel ist unter anderem ein sogenannter „Smart Region Hub“ angedacht, der Smart City Lösungen bündelt, Standards definiert und als Kompetenzzentrum auch Beratungsressourcen für alle Südwestfalen-Kommunen bereit hält. So sollen in Zeiten von Fachkräftemangel und rasanter technologischer Entwicklung auch Kommunen profitieren, die über wenig Ressourcen bzw. Kompetenzen zu Zukunftsthemen wie Sensorik, Internet der Dinge oder digitalem Mobilitätsmanagement verfügen.

SMART ROADS und SMART PARKING

Im Kontext der regionalen Mobilität spielen vor allem Themen wie die intelligente Verkehrssteuerung und Smart Roads eine Rolle. Einerseits gilt es die Straßen Südwestfalens auf das autonome Fahren vorzubereiten (Herstellung von V2I, V2N-Bausteine an Straßen), andererseits die effiziente Nutzung von Straßen und ihrer begleitenden Infrastrukturen zu fördern z. B. durch

- zusätzliche Energiegewinnung und -nutzung auf Straßen (Solaranlagen im Straßenbelag, Randstreifen, kleinere Windkrafteinheiten, Induktionsspuren),
- bedarfsgerechte Beleuchtung in Form von lumineszierenden Markierungstreifen und dynamischen Lichtenanlagen, die bedarfsgerecht relevante Räume für Verkehrsteilnehmende ausleuchten,
- Verkehrssteuerung und Maßnahmen der Verkehrssicherheit mithilfe von Verkehrstelematik, Road Units und V2I-Kommunikation, die den Verkehr regelt und bestenfalls direkt mit dem PKW kommuniziert,
- dynamische Straßennutzung, bei der Breite, Richtung und Anzahl von Fahrstreifen dynamisch auf die Verkehrssituation angepasst werden kann,
- smarte Parkraumbewirtschaftung „on- und off-street“ z.B. mit Kamerasystemen und Sensorik, um Parksuchverkehr zu minimieren, die Bewirtschaftung effizienter zu gestalten und eine bessere Servicequalität für Bürger:innen zu bieten.

Abbildung 21: Technologien des automatisierten Fahrens



Zu einer Smart Region gehören auch Mobilstationen oder digitale Informationen über verschiedene Mobilitätsdienstleistungen, die z. B. über Apps den Bürger:innen für die Gewährleistung einer nahtlosen Mobilitätskette von Quelle zum Ziel mithilfe digitaler Unterstützung zugänglich gemacht werden.

Autonomes Fahren

Autonomes Fahren birgt Potenziale für den ländlichen Raum, in dem Verkehrssituationen im Durchschnitt weniger komplex sind und längere Strecken auf kreuzungsarmen Routen zurückgelegt werden. Vor allem im ÖPNV sind hierdurch Effizienzgewinne z. B. durch den geringeren Personalbedarf zu erwarten. Entsprechend zielt die Region Südwestfalen darauf ab, dieses Thema auch als Vorreiterregion zu bespielen. Das Ziel besteht darin, die Region schrittweise für die verschiedenen Automatisierungsstufen (SAE-Level) vorzubereiten. Wie erwähnt sind hierzu die Straßen (Smart Roads) entsprechend zu gestalten, um eine sichere Umgebung für autonome Fahrzeuge zu schaffen. In Modellprojekten, wie z. B. Landmobil.2025, kann sich die Region hier einerseits positionieren, andererseits auch als Vorreiterregion lernen und frühzeitig die richtigen Schlüsse ziehen.

Regionales Datenmanagement und gemeinsame Datenplattform

Zur Smart Region gehört auch ein gemeinsames Datenmanagement. Aktuell wird auf verschiedenen Ebenen von Land bis hin zu den Kommunen Datenmanagement betrieben. Zudem entstehen verschiedene Open Data Portale bzw. Daten-Hubs, die Daten etwa auf Landesebene bündeln und die entsprechenden Standards für Datenformate und -übertragungswege definieren. Als Region muss es das Ziel sein, kompatible Daten zu generieren, diese zu bündeln und die Kreisgrenzen überschreitende Verschneidung zu ermöglichen. Darüber hinaus müssen die Daten über gemeinsame Plattformen bzw. Schnittstellen auch für Dritte verfügbar gemacht werden.

Ein regionales Datenmanagement trägt dazu bei, Planungsprozesse zu optimieren, Verwaltungsverfahren zu beschleunigen und mithilfe von Open Data auch Unternehmen oder Bürger:innen Mehrwerte anzubieten. Interkommunale Betrachtungen werden dadurch einfacher und kostengünstiger. Zuletzt kann regionales Datenmanagement auch einen Innovationsschub für eine Region bedeuten, wenn für regionale Akteur:innen Daten leichter zugänglich sind und damit eigene Projekte angestoßen werden können. Auf Basis von regionalen Daten können auch gemeinsame, digitale Projekte wie ein regionweites Verkehrsmodell angestoßen werden, das für Einzelkommunen häufig nur schwer finanzierbar ist. Ein konkretes Projekt, in dem bereits eine gemeinsame Datenhaltung erfolgt, ist die regionale Datenplattform, die derzeit von den „5 für Südwestfalen“ sowie der Südwestfalen-IT vorangetrieben wird. Dort werden nicht nur Daten, sondern insbesondere auch fertige Anwendungsfälle wie Smart Parking, Dashboards für Pegelstandserfassung oder Monitoring des Stadtklimas miteinander geteilt.

Technologie- und Ideenoffenheit am Beispiel Seilbahnen

Es lassen sich noch viele andere Themen für die Zukunftsschmiede finden. Gerade in einer Region mit vielen Innovationstreiber:innen und gleichzeitig komplexen Herausforderungen (Pendlerverflechtungen, Topografie etc.) sind individuelle, ungewöhnliche Lösungsansätze notwendig, um die Qualitäten der Mobilität in der Region zu verbessern. So werden z. B. auch Seilbahnen als Alltagsverkehrsmittel in die Diskussion eingebracht. Diese sind in der Region bereits als Verkehrsmittel im Tourismus erprobt und bekannt. Potenziale ergeben sich bspw. durch die starke Topografie in Zubringerfunktion zu größeren Infrastrukturen (Punkt-zu-Punkt-Anbindungen). Südwestfalen will derartige Ideen auf ihre Machbarkeit und Potenziale prüfen. Dabei lässt sich auf den vom Verkehrsverband Westfalen im Jahr 2022 erstellten Handlungsleitfaden „Neue Wege gestalten – Urbane Seilbahnen als Bestandteil des ÖPNV“ aufbauen und dieser auf die ländlich geprägten und topografisch bewegten Räume Südwestfalens perspektivisch weiterentwickeln.

9 Übergeordnete Projektvorhaben

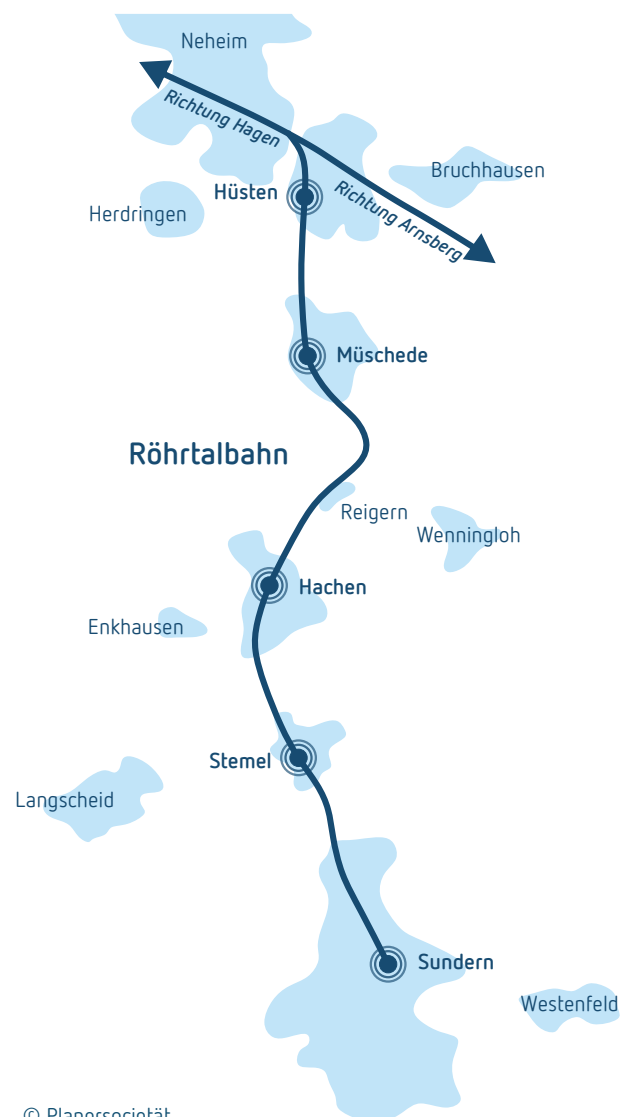
Neben dem offenen Ideen- und Maßnahmenpool der Zukunftsschmiede fließen weitere für die Mobilitätswende unabdingbare Themen als übergeordnete Projektvorhaben in die Mobilitätsstrategie mit ein. Im Prozess zur Erstellung der Mobilitätsstrategie wurde deutlich, dass den Akteur:innen aus der Region insbesondere die Verbesserung des ÖPNVs in der Region wichtig ist. Dabei machen On-Demand-Verkehre, u. a. für die letzte Meile, eines der zentralen Themen aus und werden bereits im Aktionsfeld ÖPNV und Vernetzung bespielt. In diesem Aktionsfeld wurde jedoch deutlich, dass der ÖPNV vor weiteren Herausforderungen steht und das besonders bei den Bündelungsverkehren Optimierungsbedarfe bestehen. Abgesehen vom Personenverkehr werden auch der Ausbau des Güterverkehrs, die Mobilstationsoffensive sowie der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur im Rahmen der übergeordneten Projektvorhaben adressiert.

Ausbau und Reaktivierung der Schiene

Vorrangig helfen schnelle SPNV-Achsen dabei, mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Daher ist die Reaktivierung bedeutsamer Schienenverbindungen für den Personenverkehr ein wichtiges Vorhaben für die Region. Vor diesem Hintergrund wurden bspw. Bedarfe für die Röhrtalbahn zwischen Neheim und Sundern festgestellt. Eine Machbarkeitsstudie hat bereits ein positives Kosten-Nutzen-Verhältnis für die Reaktivierung der früheren Güterverkehrsstrecke ergeben. Trotz notwendiger Investitionen in die Schieneninfrastruktur, die technische Sicherung von Bahnübergängen und die Einrichtung neuer Haltepunkte soll dieses Vorhaben die Anbindung des Standortes Sundern an die Schiene ermöglichen und die regionale Mobilität nachhaltig stärken. Ein ebenfalls wichtiger Lückenschluss im SPNV-Netz wäre die Verbindung zwischen Münster und Warstein über Lippstadt. Auch die Almetalbahn zwischen Brilon und Paderborn stellt zur Anbindung des ländlichen Raums ein sinnvolles Angebot dar.

Neben Streckenreaktivierungsvorhaben spielen auch weitere Projekte eine wichtige Rolle für die Region. Zu nennen ist in diesem Kontext die Einrichtung eines Stundentakts auf der Bahnstrecke Betzdorf-Dillenburg mit dem Ziel, die Leistungsfähigkeit und das Angebot dieser Strecke zu erhöhen. Dies erfordert unter anderem den Bau eines zusätzlichen Bahnsteigs im Bahnhof Burbach. Darüber hinaus wird die Installation des Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) angestrebt. Dieses System ermöglicht eine signifikante Steigerung der Streckenkapazität im regionalen Schienennetz, insbesondere in der topografisch anspruchsvollen Region Südwestfalen. Die übergeordnete Zielsetzung ist auch dabei, die Leistungsfähigkeit in Form von Geschwindigkeiten und Kapazitäten (z. B. durch Überholmöglichkeiten) für den Personen- und Güterverkehr zu verbessern. Vor diesem Hintergrund wäre die Implementierung zusätzlicher Überleit- und Überholmöglichkeiten in Form von Weichentrapezen an den Haltepunkten Altena an der Ruhr-Sieg-Strecke sowie Dillbrecht an der Dillstrecke von großer Bedeutung. Dieser Schritt trägt maßgeblich zur Verbesserung der Gesamtleistungsfähigkeit der Ruhr-Sieg-Strecke und der Dillstrecke bei.

Abbildung 22: Röhrtalbahn



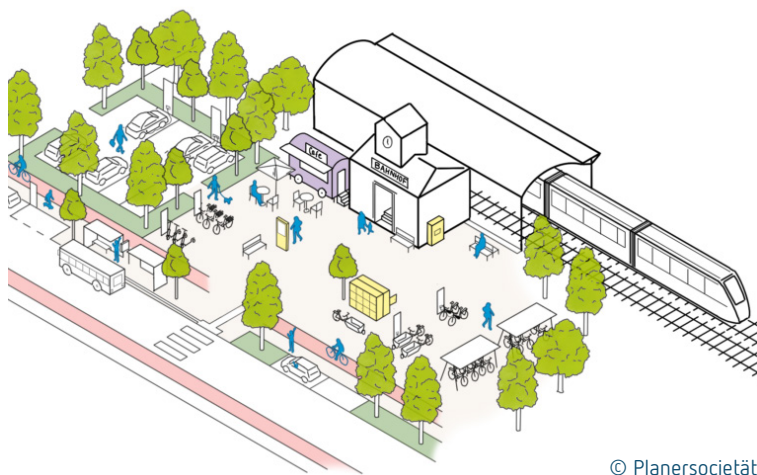
© Planersocietät

Handlungsbedarfe sieht die Region auch im SPFV (Schienenpersonenfernverkehr). Gerade als starker Wirtschaftsstandort sind Verbindungen in andere Regionen Deutschlands und Europas essenziell, um Berufs- und Freizeitverkehre auf die Schiene zu verlagern. Neue Fernverkehrsverbindungen bzw. eine höhere Taktdichte werden dabei als wichtig erachtet. Ein unmittelbarer Anknüpfungspunkt ist die obere Ruhrtalbahn. Die Region macht sich für die Behebung ihrer „Insellage“ und der damit einhergehenden Optimierung zugunsten eines Fernverkehrsangebots stark. Die Bahnstrecke, die von Schwerte über Arnsberg, Meschede, Brilon-Wald bis nach Warburg mit Anschluss nach Kassel führt, zählt zu den wenigen nicht elektrifizierten Strecken in Westfalen und wird seit langem nicht mehr vom Fernverkehr bedient. Um die Leistungsfähigkeit zu steigern und gleichzeitig eine nachhaltigere Verkehrslösung zu schaffen, ist eine Umstellung von der Diesel-Traktion erforderlich. Dabei werden verschiedene Ansätze in Betracht gezogen, darunter die Vollelektrifizierung, Teilelektrifizierungen mit batterieelektrischem Antrieb oder eine vollständige bzw. hybride H2-Traktion. Insbesondere der Abschnitt zwischen Brilon-Wald und Warburg soll durch einen zweigleisigen Ausbau oder die Schaffung zusätzlicher Begegnungsabschnitte verbessert werden. Diese Maßnahmen sollen die Obere Ruhrtalbahn effizienter machen und ihre Attraktivität für den Fernverkehr steigern.

Schaffung neuer Schnellbuslinien

Abseits des SPNVs soll die Stärkung des regionalen ÖPNVs insbesondere mit Schnellbussen gelingen. Ein einheitliches, abgestimmtes und verbessertes Schnellbussystem für Südwestfalen ist hierbei ein wesentlicher Schritt. Darüber hinaus sind Taktverdichtungen und Angebotsverbesserungen im gesamten Raum und insbesondere auch auf kreisüberschreitenden Verbindungen notwendig, um den ÖPNV als Gesamtes zu stärken. Hier ist zu betonen, dass dieses Thema bereits von den ÖPNV-Aufgabenträgern bearbeitet wird.

Abbildung 23: Mögliche Elemente einer Mobilstation



© Planersocietät

Mobilstationsoffensive

Dies gilt auch für eine Mobilstationsoffensive. Mobilstationen werden bereits überall in der Region geplant und sind über das NWL-weite Konzept zur Errichtung von Mobilstationen Teil der Nahverkehrspläne. Aufgrund der hohen Bedeutung von Mobilstationen als vernetzendes Element für die letzte Meile gilt es mittels der in NRW aufgestellten Empfehlungen ein dichtes Netz von Mobilstationen anzubieten, welches u. a. auch Sharing-Angebote z. B. Leih-Pedelecs, Carsharing und weitere Angebote vorhält. Die Mobilstationen müssen dabei für alle Nutzergruppen, die in Südwestfalen unterwegs sind (z. B. auch Touristen), einfach

zugänglich gemacht werden.

Güterverkehr auf der Schiene

Neben dem Ziel den ÖPNV zu stärken soll auch im Güterverkehr die Schiene gestärkt werden. Als Industrieregion hat Südwestfalen viele Betriebe, die große Mengen an Rohstoffen benötigen sowie eine Vielzahl an Gütern produzieren. Dabei besteht das Potenzial, einen Großteil des Transportes auf die Schiene zu verlagern. Exemplarisch dafür stehen das KV-Terminal Kreuztal sowie weitere Güterverkehrszentren innerhalb der Region. Es gibt also bereits bedeutende Umschlagplätze, die dabei helfen können, Güter auf die Schiene zu verlagern. Ziel ist es daher, den schienengebundenen Güterverkehr durch den Ausbau in Südwestfalen weiter zu stärken und die Rahmenbedingungen für die Schiene als Basis für

klimaneutrale Logistik zu verbessern. Dabei wird die A45-Sperrung als Chance für eine nachhaltige Anpassung der Logistikketten betrachtet. Eine umfangreiche Verlagerung auf die klimafreundliche Schiene erfordert eine Investitionsoffensive für neue Zugangspunkte zur Schiene wie Werks-Gleisanschlüsse oder öffentliche Terminals/Railports. Langfristig soll dies zu einer dauerhaften Verkehrsverlagerung führen. Gleichzeitig besteht die Herausforderung jedoch auch darin, den straßengebundenen Umleitungsverkehr der A45 von den Städten im Märkischen Kreis zu entlasten. Aufgrund der aktuellen Preisunterschiede zwischen Schienen- und Straßentransporten sind finanzielle Anreize denkbar. Zu betonen ist, dass dies nicht nur ein Thema von Südwestfalen ist, sondern die ganze Produktionskette (auch in der Empfängerregion sowie Kapazitäten auf der Strecke) betrachtet werden muss.

Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur

Zuletzt gilt es anzuerkennen, dass die Mobilität in Südwestfalen in vielen Teilen auch in den nächsten Jahren autogeprägt sein wird und daher auch die Antriebswende voranzutreiben ist. Für eine hochmobile Region wie Südwestfalen beinhaltet dies sowohl öffentliche Ladeinfrastrukturen für Pkws als auch für Lkws. Hier steht die Region als Gesamtes in der Verantwortung, ein bedarfsgerechtes Angebot zu schaffen und flächendeckende Ladeinfrastrukturkonzepte zu entwickeln.

10 Mobilitätsstrategie als...

...Meilenstein für die Region

Der Prozess hat gezeigt, dass die Kommunen und Kreise sowie die weiteren Akteur:innen in der Region ein großes gemeinsames Interesse haben, Mobilitätsthemen gemeinsam anzugehen. Viele Mobilitätsthemen z. B. die Erreichbarkeit im ÖPNV, die Vulnerabilität der Verkehrssysteme oder die Bewältigung bzw. verträgliche Abwicklung der Verkehrsströme sind nicht nur kommunale, kleinräumige Herausforderungen, sondern müssen auf regionaler Ebene betrachtet und bearbeitet werden. Es gilt daher gemeinsam diese Mobilitätsthemen zu bespielen und voneinander zu lernen. Dadurch kann sich Südwestfalen gegenüber anderen Regionen positionieren und die Mobilitäts- und Antriebswende in der Region vorantreiben.

...Startschuss für den weiteren Prozess

Die hier dargelegte Mobilitätsstrategie ist als Ausgangspunkt zu verstehen, an dem der Grundstein für die weitere Zusammenarbeit gelegt wird. Die Mobilitätsstrategie hat sich dazu im ersten Jahr bewusst einem strikten Zeitplan unterworfen, um Prozesse strukturiert und mit Nachdruck anstoßen zu können. Das Leitbild aufbauend auf der Südwestfalen-DNA, ausgehandelt mit den Fachakteur:innen der Region, übernimmt dabei die Funktion, Leitplanken für die kommenden Projekte zu setzen und eine Evaluation zu ermöglichen.

Die Aktionsfelder sind die Ausgangspunkte für die weiteren umsetzungsorientierten Projekte in der Region. Die Auswahl der Aktionsfelder ist hierbei ein Ausdruck der Herausforderungen der Region, aber auch eine strategische Entscheidung bzw. Abwägung unter Berücksichtigung bestehender Strukturen, Ressourcen und Förderaussichten. Die Weiterentwicklung der Aktionsfelder, die nötigen Aushandlungsprozesse von Verantwortlichkeiten und die weitere inhaltliche Ausbildung der Modellprojekte laufen und werden 2024 weiter vertieft. Der weitere Diskurs ist daher wichtig und einerseits in den Fachausschüssen und in der politischen Landschaft zu führen, benötigt andererseits aber auch eine Verstärkung auf der Arbeitsebene.

...Projekt des Miteinanders

Mit dem Mobilitätsnetzwerk 2024 wird ein erstes Zusatzformat im Frühjahr 2024 realisiert mit dem Ziel, die Kommunikation und den Austausch, der im Zuge der Mobilitätsstrategie angestoßen wurde, fortzuführen. Auch werden weitere Veranstaltungen geplant, die sich an die Menschen in Südwestfalen richten, bspw. die Fortführung des Mobilitätstags für Südwestfalen. Schließlich kann die Umsetzung der Mobilitätsstrategie nur gemeinsam mit den Menschen in Südwestfalen funktionieren. Ungeachtet der Umsetzung vieler Praxisprojekte bedarf es insbesondere der gesellschaftlichen Akzeptanz bzw. eines grundsätzlichen Wertewandels innerhalb der Gesellschaft, um die Mobilitätswende aktiv voranzutreiben.

Daher sind Kommunikation und gemeinsamer Austausch, das Voneinander und Miteinanderlernen sowie das Schaffen von Akzeptanz für die Mobilitätswende als zentrale Bausteine der Mobilitätsstrategie zu verstehen.

...lebendiges Planwerk

Abschließend ist zu betonen, dass die Mobilitätsstrategie und ihre Leitbilder, Ziele und Aktionsfelder nicht starr sind, sondern dynamisch. Sowohl die Ziele einer Region als auch ihre Mobilitäts Herausforderungen können sich wandeln. Lösungen von heute müssen gerade in Zeiten der Digitalisierung nicht die Lösungen von morgen sein. Daher kann die Mobilitätsstrategie nur als lebendiges Planwerk verstanden werden, welches kontinuierlich mit den Fachakteur:innen und den Bewohner:innen vor Ort zu evaluieren und weiterzuentwickeln ist.

DANKE

Ein besonderer Dank gilt den Mitgliedern des Mobilitätsbeirates für ihre wertvolle Mitarbeit bei der Entwicklung der Mobilitätsstrategie für Südwestfalen

Stephan Baur

Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND)

Prof. Dr.-Ing. Prof. h.c. Dr. h.c. Torsten Bertram

TU Dortmund

Stephan Britten

IHK Arnsberg

Markus Bruch

Märkischer Kreis

Robin Eisbach

Mendigital GmbH (Smart Cities - 5 für Südwestfalen)

Dr. Jürgen Fischbach

Sauerland Tourismus e. V.

Stefan Janning

Märkische Verkehrsgesellschaft (MVG)

Prof. Dr. Andreas Knie

Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung

Julia Kollotzek

Zweckverband Mobilität Ruhr-Lippe (ZRL)

Dr. Muhamed Kudic

ATLAS Automotive Transformationsplattform

Julian Lins

Regionalverkehr Ruhr-Lippe (RLG)

Jörg Maaß

Hochsauerland Kreis

Markus Menn

Kreis Siegen-Wittgenstein

Meike Menn

Kreis Olpe

Guido Müller

Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr

Thomas Nienhaus

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Jörn Peters

Kreis Soest

Dr. Birgitta Plaß

Stadt Arnsberg

Martin Raabe

Westfalen Bus GmbH

Ursula Reuß

Bezirksregierung Arnsberg

Sebastian Schilling

DB Cargo AG

Prof. Dr. Ursula Stein

Stein Stadt- und Regionalplanung

Mike Warnecke

Jugendkonferenz UTOPIA

Stefan Wied

Zweckverband Personenverkehr Westfalen-Süd (ZWS)

Moderation & Prozesssteuerung:**Südwestfalen Agentur GmbH**

Hubertus Winterberg, Dr. Stephanie Arens &

Mario Ziogas

Planersocietät

Dr. Michael Frehn, Florian Rehmstedt &

Alexander Reichert

IMPRESSUM & KONTAKT

Mobilitätsstrategie Südwestfalen –
Leitbild & Handlungsempfehlung im Kontext der
REGIONALE 2025

Version 1.0, Stand: 07. Dezember 2023

HERAUSGEBER, KONTAKT, REDAKTION, KONZEPTION & GESTALTUNG

Südwestfalen Agentur GmbH
Martinstraße 15
57462 Olpe
Handelsregister Amtsgericht Siegen, HRB 8588

**Geschäftsführer und inhaltlich Verantwortlicher
(§10 Absatz 3 MDStV):**
Hubertus Winterberg

Kontakt:

Telefon: 02761 83511-01
E-Mail: info@suedwestfalen.com
www.suedwestfalen-agentur.com

Redaktion:

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH,
Mario Ziogas, Südwestfalen Agentur GmbH

Konzeption & Gestaltung:

Planersocietät Frehn Steinberg Partner GmbH
Mario Ziogas und Lisa Probian, Südwestfalen Agentur GmbH

In Kooperation mit:

 **Planersocietät**
Mobilität. Stadt. Dialog.

Ansprechpartner

Mario Ziogas

*Projektmanagement REGIONALE 2025
Mobilität fürs echte Leben/Echte WERT-Schätze aus Südwestfalen*

Südwestfalen Agentur GmbH
☎ 02761 83511-06
✉ m.ziogas@suedwestfalen.com

