

## **Eine neue Mobilitätsstrategie für Südwestfalen**

### **10 Kernforderungen des CDU-Bezirksverbands Südwestfalen zur Verbesserung der Mobilität in Südwestfalen:**

- 1) Wir fordern einen bedarfsorientierten Ausbau der Ladeinfrastruktur in Südwestfalen. Dabei soll möglichst eine barrierefreie Nutzung gewährleistet sein.
- 2) Wir fordern staatliche Förderungen und Entlastungen für die Umstellung von Nutzfahrzeugflotten auf alternative Antriebstechniken in mittelständischen (Handwerks-)Betrieben, Stadt- und Kreisverwaltungen. (Bsp.: CNG/CBG/LNG; Wasserstoff)
- 3) Wir fordern ein bezahlbares und elektronisches Tarifmodell, um den eklatanten Preisunterschieden zwischen Ballungszentren und ländlichem Raum entgegenzuwirken. (Bsp.: „nextTicket“ bei VRR)
- 4) Wir fordern die Erweiterung des Dienstleistungsangebots für den Transport von (Klein-)Gütern im ÖPNV.
- 5) Wir fordern eine Optimierung der Fern- und Schnellbusanbindungen innerhalb Südwestfalens und an die anliegenden Metropolregionen.
- 6) Wir fordern die Verlängerung, Verknüpfung, Ausweitung und Reaktivierung von Schienennetzen da, wo sie unter Berücksichtigung eines positiven Nutzen-Kosten-Verhältnisses Straßen entlasten und die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) im südwestfälischen Raum erhöhen.
- 7) Wir fordern flexible Entlastungsmöglichkeiten für einen störungsfreien Verkehr auf den südwestfälischen Autobahnen (A 4; 44; A 45; A 46), wie z. B. eine temporäre Seitenstreifenfreigabe bei hohem Verkehrsaufkommen und Staus.
- 8) Wir fordern den Ausbau von Bahnhöfen zu Mobilstationen, bei denen die Anbindung zwischen Schienennetz und umliegenden Wohnquartieren nicht ausreichend durch den ÖPNV gedeckt ist.
- 9) Wir fordern ein Radverkehrskonzept für Südwestfalen mit zusammen-hängenden Radwegenetzen sowie dem Ausbau von Mobilstationen und Leihsystemen in der gesamten Region.
- 10) Wir fordern eine Stärkung des ehrenamtlichen Engagements für bürgerliche „Mobilitätsinitiativen“, wie z.B. die Fortentwicklung des Bedarfs- und Bürgerbusverkehrs von liniengebundenen zu flächenerschließenden Verkehren. (Bsp.: „Rüthen-mobil“ und „Bürgerbus Bad Laasphe“)

# Eine neue Mobilitätsstrategie für Südwestfalen

## Gliederung:

<b>1. Eine neue Mobilitätsstrategie für Südwestfalen.....</b>	<b>1</b>
<b>2. Das Mobilitätskonzept.....</b>	<b>2</b>
2.1. Fußverkehr.....	2
2.2. Radverkehr.....	2
2.3. Öffentlicher Nahverkehr.....	3
2.4. Pkw-Verkehr.....	3
2.5. Mobilitätsmanagement in Kreis- und Stadtverwaltungen oder in Betrieben....	4
2.6. Verknüpfung von Verkehrsmitteln.....	4
<b>3. Bisherige Schritte zu einer zukunftsorientierten Fortentwicklung der     Mobilität in Nordrhein-Westfalen seit 2017.....</b>	<b>5</b>
3.1. Azubi-Ticket.....	5
3.2. E-Mobilität.....	5
3.3. Kommunaler Straßenbau.....	5
3.4. Landesentwicklungsplan (LEP).....	5
3.5. Öffentlicher Personalverkehr.....	5
3.6. Radwege.....	5
<b>4. Chancen einer neuen Mobilitätsstrategie in Südwestfalen.....</b>	<b>6</b>
4.1. Klimaschutz.....	6
4.2. Kostensenkung.....	6
<b>5. Quellen.....</b>	<b>7</b>

## 1. Eine neue Mobilitätsstrategie für Südwestfalen:

Mobilität ist die Grundlage für wirtschaftliche Entwicklung und damit eine wichtige Triebkraft für Innovationen. Aber auch der soziale Zusammenhalt einer Gesellschaft wird durch Mobilität und neu geschaffene Verbindungen zwischen Lebensräumen gestärkt.

Um auch in Zukunft – unabhängig von Einkommen und Alter – Mobilität für alle Menschen in ländlichen Regionen gewährleisten zu können, muss ein innovatives und integriertes Mobilitätskonzept unter Einbezug verschiedenster Verkehrsträger etabliert werden.

In Südwestfalen treffen viele Herausforderungen eines ländlichen Raums aufeinander:

- der demographische Wandel,
- eine optimierungsbedürftige Infrastruktur von Verkehrsverbindungen sowie
- ein Mangel an jungen Fachkräften.

Zugleich hat die Region Stärken, die es im Zuge einer Mobilitätsstrategie zu nutzen und auszubauen gilt, um den zuvor genannten Herausforderungen zu begegnen. Die hohe Lebensqualität in Südwestfalen, anwendungsorientierte Hochschulen sowie die ausgeprägte regionale Wirtschaft mit technologiesterker Branchenstruktur und vielen Weltmarktführern bei gleichzeitig vergleichsweise günstigen Immobilienpreisen bieten gerade jungen Fachkräften viele Freiräume zur Lebensgestaltung.

Um die regionale Wirtschaft zu stärken und gleichzeitig Fachkräfte zu werben und auch zu halten, ist jedoch eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie notwendig. Auch der im Vergleich zu anderen Regionen in NRW überdurchschnittlich hohe Anteil der Bevölkerung im Schul-, Ausbildungs- und Studienalter erfordert gezielte Maßnahmen zur Schaffung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs.<sup>1</sup>

Daher braucht es in Südwestfalen ein integriertes, regionsweites Mobilitätsnetz, bei dem die Angebote des ÖPNV durch Mobilstationen als Knotenpunkte ergänzt werden. Neue digitale Anwendungen ermöglichen hierzu ein einheitliches Zugangs- und Vertriebssystem und schaffen eine engere Verbindung zu den Menschen in der Region. Aspekte einer nachhaltigen und klimafreundlichen Mobilität werden dabei ebenso berücksichtigt, wie die Chancen der E-Mobilität und eines Carsharings in neuer, regionaler Dimension.<sup>2</sup> Die Menschen sollen frei von staatlicher Bevormundung selber entscheiden können, welches Verkehrsmittel für sie das geeignete ist.

---

<sup>1</sup> Südwestfalen-Agentur (2016)

<sup>2</sup> Südwestfalen-Agentur (2016)

## 2. Das Mobilitätskonzept:

Insgesamt werden für das „Mobilitätskonzept Südwestfalen“ verschiedene Maßnahmen im Rahmen einer Gesamtstrategie formuliert und priorisiert.

Diese teilen sich auf in die Bereiche:

- Fußverkehr
- Radverkehr
- Öffentlicher Nahverkehr
- Pkw-Verkehr
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Verknüpfung von Verkehrsmitteln

Die Schwerpunkte der Entwicklung von Maßnahmen in den verschiedenen Themenbereichen sind nachfolgend aufgeführt:

### 2.1 Fußverkehr

Die autozentrierte Stadt- und Verkehrsplanung der letzten Jahrzehnte hat oft dazu geführt, dass die öffentlichen Räume der Städte und Gemeinden nicht zum Zufußgehen einladen.<sup>3</sup> Vielerorts fehlen gerade in ländlichen Strukturen (z.B. entlang von Landstraßen) Gehwege oder komfortable Querungsmöglichkeiten.

Mögliche Maßnahmen für den Fußverkehr:

- Erkennbarkeit der Wege verbessern
- Verbesserungen an Lichtsignalanlagen (z.B. durch Restrotzeitanzeigen und schnellere Reaktionszeiten an Fußgängerampeln)
- Realisierung von Lückenschlüssen
- Pflege, Erhalt und Ausbau der bereits vorhandenen Fußwege
- Umsetzung von Barrierefreiheit

### 2.2 Radverkehr:

Im Radverkehr fehlt insbesondere ein zusammenhängendes Netz komfortabler und schneller Verbindungen zwischen den Kommunen. Während einzelne Teilstücke sehr gut ausgebaut sind, stellen sich andere Bereiche so problematisch dar, dass die Radfahrer auf weiteren Überlandstrecken kein zusammenhängendes, auf allen Verbindungsachsen gut nutzbares Netz vorfinden.

Dabei wäre die Nutzung mit Pedelecs und Elektrofahrrädern bis ins hohe Alter möglich und stößt mittlerweile auf große gesellschaftliche Zustimmung.

Vor dem Hintergrund der Verkehrsbelastungen (Ausstoß und Staus) und knapp 30.000 km an ausgeschildertem Radverkehrsnetz in Nordrhein-Westfalen bedarf es einer Analyse, mit dem Ziel, bedarfsgerechte Angebote zu schaffen. Zu diesem Zweck wird auf Antrag der CDU/FDP-Koalition eine Studie in Auftrag gegeben.<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019a)

<sup>4</sup> LT-Drs. 17/4409 (2018)

Mögliche Maßnahmen für den Radverkehr:

- Bildung von zusammenhängenden Radwegenetzen in der gesamten Region
  - Anlage zahlreicher Schutzstreifen oder Radfahrwegen (bei ausreichend Platzverfügbarkeit)
  - Realisierung von Lückenschlüssen
  - Pflege und Erhalt der Radwege
- Ausbau von Mobilstationen/Leihsystemen (z.B. an Bahnstationen)

### 2.3 Öffentlicher Nahverkehr

Das Problem im ÖPNV ist der sogenannte „Taktverkehr“. Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und teilweise abnehmender Bevölkerung in ländlichen Regionen, können viele Kommunen keinen regelmäßigen Linienverkehr mehr anbieten. Ziel muss es daher sein, auch in weniger verdichteten Räumen ein linien- und fahrplanunabhängiges Angebot mit einer Anschlussgarantie zu entwickeln. In den meisten Teilen Südwestfalens dauert es etwa doppelt so lange, überregionale Verkehrsverbindungen (Autobahnanschlüsse, ICE-Strecken und internationale Flughäfen) zu erreichen wie im Landesdurchschnitt.<sup>5</sup>

Um die Straßen zu entlasten und die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in ländlichen Räumen zu erhöhen und damit auch überhitzte Wohnungsmärkte mit dem Umland der Metropolen zu vernetzen, muss der Verkehrsträger Schiene weiter gestärkt werden. Gerade die Reaktivierung von Strecken für den Personennahverkehr hat großes Potenzial und ist ein aktiver Beitrag zum Klimaschutz. Dabei soll, wo möglich, auch der Betrieb mit Elektrotriebfahrzeugen erfolgen. In Südwestfalen wird gerade die mögliche Reaktivierung der Strecke Lippstadt – Erwitte – Anröchte – Warstein sowie der Zweig Lippstadt – Wadersloh – Beckum – Sendenhorst in Richtung Münsterland diskutiert. Dies geschieht immer unter Berücksichtigung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses, des Planungsstandes, der Landesbedeutsamkeit, der verkehrlichen Effekte sowie der politischen Willensbildung vor Ort.

Mögliche Maßnahmen für den ÖPNV:

- Konzepte zum Verbesserten Taktverkehr durch Busse (z.B. durch Mobilitätsplattform für „On-Demand-Verkehrsangebot“)
- Realisierung von Mobilstationen und P+R-Anlagen (z.B. an Bahnhöfen)
- Verlängerung, Verknüpfung und Ausweitung des Bahnstreckenangebots durch die Reaktivierung von stillgelegten Strecken
- Gezielte Aufstellung von Fahrradboxen nach Bedarf

### 2.4 Pkw-Verkehr

Das zentrale Problem im Bereich des südwestfälischen Pkw-Verkehrs liegt in der Überlastung der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen und Pendler Routen in die größeren Städte.

Mögliche Maßnahmen für den Pkw-Verkehr:

- Verkehrsverlagerung und Verkehrslenkung
- Einrichtung von Kreisverkehren statt Lichtsignalanlagen

---

<sup>5</sup> Südwestfalen-Agentur (2016)

- Förderung von Fahrzeugen mit weiteren alternativen Antrieben (bspw. CNG/CBG/LNG; Wasserstoff)

## 2.5 Mobilitätsmanagement in Kreis- und Stadtverwaltungen oder in Betrieben

Als große Verkehrserzeuger und als Multiplikatoren für eine Vielzahl von Mitarbeiter/-innen spielen Arbeitgeber eine zentrale Rolle im Mobilitätsmanagement. Das betriebliche Mobilitätsmanagement stellt für Unternehmen wie auch für öffentliche Arbeitgeber einen strategischen Ansatz dar, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität zu fördern und aktiv zu gestalten.<sup>6</sup>

Mögliche Maßnahmen für ein Mobilitätsmanagement:

- Aufbau eines städtischen Fahrzeugpools mit klimafreundlichen Fahrzeugen
- Corporate Carsharing für Mitarbeiter
- Ergänzung des kommunalen Fuhrparks mit E-Rollern für dienstliche Nutzung
- Parkraumbewirtschaftung auf städt. Flächen
- Vergünstigte JobTicket-Angebote für die Mitarbeitenden
- Einführung von Homeoffice-Möglichkeiten zur Verkehrsvermeidung
- Neubürgerpaket, Kampagnen
- Ggf. Mitgliedschaft im Zukunftsnetzes NRW (Lippstadt und Soest sind bereits Mitglied), um neue Impulse für ein kommunales und regionales Mobilitätsmanagement zu bekommen<sup>7</sup>
- Förderung und Bildung von Fahrgemeinschaften
- Förderung von Pedlecs

## 2.6 Verknüpfung von Verkehrsmitteln

Gerade in ländlichen Räumen stellt häufig die Überwindung der „letzten Meile“ zum öffentlichen Nahverkehr oder zur Schiene ein Problem dar. Maßnahmen zur Überbrückung dieser Distanz können somit helfen, Menschen die Nutzung der vorhandenen Infrastruktur besser zu nutzen.

Mögliche Maßnahmen für eine Verknüpfung von Verkehrsmitteln:

- Einrichtung von Mobilstationen
- Anlage von Fahrradboxen an Bahnstationen
- Ausweisung von P+R und B+R-Systemen
- Förderung von Car-Sharing-Systemen im ländlichen Raum
- Ausweitung der Fahrradverleihsysteme
- Sammelbusse

---

<sup>6</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019b)

<sup>7</sup> Zukunftsnetz-Mobilität (2019c)

### **3. Bisherige Schritte zu einer zukunftsorientierten Fortentwicklung der Mobilität in Nordrhein-Westfalen seit 2017:**

#### **3.1 Azubi-Ticket:**

Einführung des freiwilligen landesweiten Azubitickets zum Start dieses Ausbildungsjahrs (Upgrade für Fahrten in ganz Nordrhein-Westfalen seit 1. August 2019 verfügbar)

#### **3.2 E-Mobilität:**

- Mit 20 Mio. Euro fördert das Land den Aufbau der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität.
- Weitere 80 Mio. Euro an Landesmitteln fließen in den kommunalen Klimaschutz und können so ebenfalls für innovative, klimaschützende Mobilitätsprojekte verwendet werden.

#### **3.3 Kommunaler Straßenbau:**

- Jahresförderprogramm 2019 enthält 144 Vorhaben
- Gesamtkosten rd. 251,2 Millionen Euro
  - Bei rd. 212 Millionen zuwendungsfähige Kosten, ergibt sich ein Gesamtzuspendungsvolumen in Höhe von rd. 154 Millionen Euro

#### **3.4 Landesentwicklungsplan (LEP):**

- Der Flughafen Paderborn-Lippstadt (PAD) gilt nun als landesbedeutsam und damit gleichrangig Grundlage der dezentralen Luftverkehrsinfrastruktur im Land NRW.

#### **3.5 Öffentlicher Personennahverkehr:**

- Das Land Nordrhein-Westfalen fördert den öffentlichen Personennahverkehr und dabei insbesondere den Schienenpersonennahverkehr mit rund 1,4 bis 1,5 Milliarden Euro jährlich.
- Das Land fördert die Beschaffung klimafreundlicher Busse mit Beträgen zwischen 35.000 € und 84.000 €. Hinzu kommt eine zuletzt in 2017 aufgestockte Organisationspauschale in Höhe von 6.500 € bis 7.500 € pro Verein. Insgesamt fließen damit knapp 2 Mio. € in die finanzielle Unterstützung der Bürgerbusse.

#### **3.6 Radwege:**

- Radwegebauprogramm mit 12,4 Millionen Euro für 2019 ausgestattet (für Radwege auf Landstraßen, auf stillgelegten Bahnstrecken und für Bürgerradwege)
- Zusätzlich zu den Mitteln für den Radwegbau an Landesstraßen, auf stillgelegten Bahnstrecken und Bürgerradwegen stellt das Land 2019 weitere 34 Millionen Euro im Rahmen anderer Programme zur Verfügung:
  - Für die Förderung des kommunalen Radwegbaus sind 17,1 Millionen Euro eingeplant,
  - für Radwege an Bundesstraßen 8,5 Millionen Euro
  - für Planung und Bau von Radschnellwegen in der Baulast des Landes 9,25 Millionen Euro.

#### 4. Chancen einer neuen Mobilitätsstrategie in Südwestfalen:

##### 4.1 Klimaschutz:

- Etwa ein Fünftel der klimaschädigenden CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland stammt aus dem Straßenverkehr. Eine Ergänzung des Pkw-Verkehrs durch alternative, klimafreundliche Verkehrsmittel trägt zum Erhalt der hohen Lebensqualität in Südwestfalen bei.
- Auf welchen Wegen und mit welchen Verkehrsmitteln sich Menschen fortbewegen können, prägt nicht nur ihren individuellen Alltag, sondern auch die Lebensqualität und die Attraktivität der Kommune für sie und potenzielle zukünftige Einwohner.<sup>8</sup>

##### 4.2 Kostensenkung:

- Ein wesentlicher Treiber der Kosten im Bereich Verkehr liegt im Bau und in der Instandhaltung von Verkehrsinfrastruktur begründet.<sup>9</sup>
- Die Kommunen stehen in Zeiten knapper finanzieller Ressourcen vor der großen Herausforderung, Investitionsentscheidungen zu treffen, die eine kosteneffiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität langfristig sicherstellen.<sup>10</sup>
- Die Maßnahmen einer nachhaltigen Mobilitätstrategie entfalten ihre Wirkung durch die flexible Nutzung und das reibungslose Zusammenspiel verschiedener Verkehrsträger.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019d)

<sup>9</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019b)

<sup>10</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019b)

<sup>11</sup> Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019b)



## 5. Quellen:

Agora Verkehrswende (2019): Neue Wege in die Verkehrswende - Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change, 1. Auflage.

Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität (2019): Themenschwerpunkte – Mobilität. Online einsehbar unter:.

LT-Drs. 17/4409 (2018): Drucksache des Nordrhein-Westfälischen Landtags 17/4409 vom 22. November 2018: Beschlussempfehlung und Bericht des Haushalts- und Finanzausschusses zu dem Gesetz über die Feststellung des Haushaltsplans des Landes Nordrhein-Westfalen für das Haushaltsjahr 2019 (Haushaltsgesetz 2019).

Südwestfalen-Agentur (2016): Digital.Nachhaltig.Athentisch. Online einsehbar unter: [https://www.suedwestfalen-agentur.com/fileadmin/user\\_upload\\_swa/5-Regionale-2025/Ueberblick/Dokumente/Langfassung\\_Bewerbung\\_SWA\\_Regionale.pdf](https://www.suedwestfalen-agentur.com/fileadmin/user_upload_swa/5-Regionale-2025/Ueberblick/Dokumente/Langfassung_Bewerbung_SWA_Regionale.pdf).

Verkehrswirtschaft und Logistik NRW (2019): Es tut sich was! Jg. 11, Ausg. 3.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019a): Mobilität für Menschen – Die Kommunen in NRW starten in die Mobilität der Zukunft.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019b): Kosteneffizienz durch Mobilitätsmanagement – Ein Handbuch für die Praxis.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019c): Mitgliedskommunen. Online einsehbar unter: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/zukunftsnetz/mitgliedskommunen>.

Zukunftsnetz Mobilität NRW (2019d): Mobilitätsmanagement – Nachhaltige Mobilitätsentwicklung macht Kommunen lebenswert. Online einsehbar unter: <https://zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>.