



Kreis Lippe

Masterplan Mobilität für den Kreis Lippe

Band 2: Maßnahmenkonzept

Juni 25

Impressum

Auftraggeber:



Kreis Lippe

Felix-Fechenbach-Straße 5
32756 Detmold
www.kreis-lippe.de

Bearbeitung durch:



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de
Dipl.-Ing. Felix Kühnel M. Sc., Dr. Ing. Timo Barwisch, Miriam Eigert M. Sc.,
Jan-Niklas Krause M. Sc.

Stand: 30.06.2025

Hinweis

Das hier vorliegende Dokument des Maßnahmenkonzeptes ist eins von insgesamt 6 Dokumenten aus dem Gesamtdokument des Masterplan Mobilität. Bestandteile sind:

- Band 1 – Analyse
- Band 2 – Maßnahmenkonzept (Leitbild, Prognose und Szenarien und Handlungsfelder mit Maßnahmenübersicht)
- Band 3 – Maßnahmensteckbriefe
- Band 4 – Handlungsstrategie (Umsetzungskonzept, Modellprojekte und Evaluationskonzept)
- Anhang (Übersicht der untersuchten Konzepte und Planungen, Dokumentationen der Beteiligung, Personas)
- Ergebnisbroschüre

Inhaltsverzeichnis

Hinweis	2
1 Leitbild 2040 des Masterplan Mobilität für den Kreis Lippe	5
1.1 Funktion des Leitbildes.....	5
1.2 Struktur des Leitbildes	5
1.3 Slogan	6
1.4 Werte und Prämissen	6
1.5 Ziele.....	8
1.5.1 Wirkungsziele	8
1.5.2 Zieldimensionen und Handlungsziele	11
2 Prognose des Mobilitätsverhaltens	18
2.1 Grundlegende absehbare Entwicklungen im Kreis Lippe	18
2.1.1 Demografische Entwicklung	18
2.1.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes	20
2.1.3 Siedlungsentwicklung.....	21
2.1.4 Gewerbeentwicklung	22
2.2 Trends der Mobilitätsentwicklungen	22
2.2.1 Demografie-Trend	22
2.2.2 Gesellschaftliche Trends mit Einfluss auf Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl	23
2.2.3 Digitalisierung im Verkehr – Sharing- und Plattform-Ökonomie	25
2.3 Regionale Zukunftsbilder und -szenarien	26
2.3.1 Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe (OWL)	26
2.3.2 Mobilitätsnetz OWL	27
2.3.3 Zukunftskonzept Lippe 2025 und Fortschreibung 2030	27
2.3.4 Kommunale Konzepte	28
3 Szenarien für den Kreis Lippe	29
3.1 Methodische Hinweise	29
3.2 Inhaltliche Abgrenzung der Mobilitätsszenarien	30
3.3 Zögerliches Szenario 2040	32
3.4 Moderates Szenario 2040	38
3.5 Ambitioniertes Szenario 2040	43

4	Handlungsfelder und zugehörige Maßnahmen	49
4.1	Radverkehr für alle	51
4.2	Den Umstieg schaffen	52
4.3	Klimafreundlich mobil in Lippe	53
4.4	Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung	53
4.5	Angebotsqualität des ÖPNV	54
4.6	Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen	55
4.7	Effizienter Wirtschaftsverkehr (Personen und Güter)	56
4.8	Management des motorisierten Verkehrs	57
	Abbildungsverzeichnis	59
	Tabellenverzeichnis	60

1 Leitbild 2040 des Masterplan Mobilität für den Kreis Lippe

1.1 Funktion des Leitbildes

Das Leitbild dient als Filter, um die vorhandenen Anregungen und Hinweise, Maßnahmen aus bestehenden Konzepten sowie durchgeführten Analysen auf ihren Beitrag zur Erreichung der formulierten Ziele hin zu komprimieren. Es setzt übergeordnete Zielrichtungen fest, die richtungsweisend für die zukünftige Mobilität im Kreis Lippe sind.

Das Leitbild ist ein gemeinsames Bekenntnis der Akteure im Kreis Lippe. Die Bindungswirkung beruht auf der Ableitung aus dem Erarbeitungsprozess und den gesammelten Diskussionen, Positionen und Konzepten zur künftigen Mobilitätsentwicklung.

Das Leitbild dient als Vorgabe und Argumentationsebene für die darauffolgende Maßnahmenentwicklung und -umsetzung. Basierend auf dem Leitbild erfolgt die Ausarbeitung von Prognose und Szenarien sowie der umsetzungsorientierten Handlungsansätze (Maßnahmensteckbriefe) auf strategisch-konzeptioneller Ebene. Andockend an das Maßnahmenkonzept werden die Maßnahmen in einem Umsetzungskonzept sowie einzelnen Modellprojekten ins Verhältnis gesetzt.

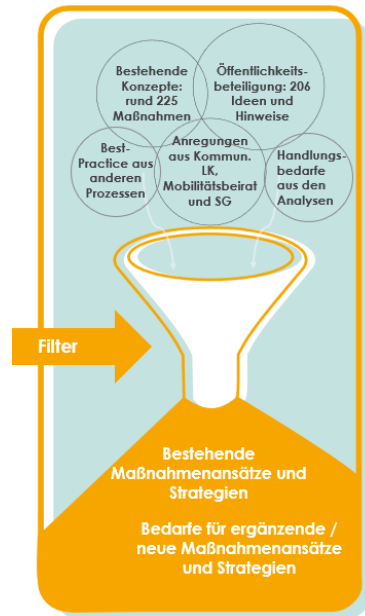


Abbildung 1: Leitbild

1.2 Struktur des Leitbildes

Das Leitbild für den Masterplan Mobilität des Kreises Lippe definiert die strategische Ausrichtung der Mobilitätsentwicklung bis zum Jahr 2040. Es dient als Vorgabe und Argumentationsrahmen für die anschließende Maßnahmenentwicklung und -umsetzung.

Grundlage sind v. a. die zentralen, konsensualen Erkenntnisse des bisherigen Prozesses aus den Gremien mit allen beteiligten Akteuren. Hierzu zählen u. a. politische Beschlüsse, bestehende und laufende regionale wie kommunale Gutachten und Konzepte, Ergebnisse aus den Arbeits- und Beteiligungsprozessen.

Das vorliegende Leitbild unterteilt sich in verschiedene Ebenen (siehe Abbildung 2: Struktur des Leitbildes

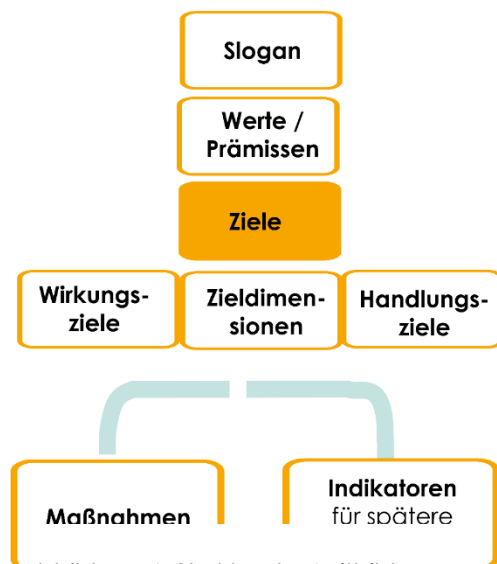


Abbildung 4: Struktur des Leitbildes

Abbildung 5: Struktur des Leitbildes

Abbildung 2).

1.3 Slogan



Lippemobil: Menschen verbinden. Ziele erreichen.

Abbildung 6: Slogan für das Leitbild

Die hierarchische Gliederung der Zielebenen greift den übergeordneten Slogan „Lippe mobil: Menschen verbinden. Ziele erreichen“ auf. Dieser Slogan der Kommunalen Verkehrsgesellschaft Lippe (KVG) wird auch für die öffentliche Mobilität und den gesamten Masterplan Mobilität übernommen.

1.4 Werte und Prämissen

Die Werte und Prämissen beziehen sich auf rechtlich verbindliche Vorgaben sowie auf bereits politisch verabschiedete übergeordnete Ziele und strategische Planungen, die auf der Ebene der Europäischen Union, des Bundes und der Länder verbindlich festgelegt wurden.

Dazu gehören internationale Abkommen, wie das Pariser Klimaabkommen¹, und europäische Initiativen, wie der Europäische Green Deal, mit dem Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050². Dazu kommen spezifische Klimaziele, wie die Reduktion der CO₂-Emissionen in der EU um 55 % bis 2030 im Vergleich zu den Emissionen von 1990. Im Verkehrssektor wird eine Reduktion von 42 % bis 2030 angestrebt. Deutschland hat sich in der Klimaschutznovelle das Ziel gesetzt bis 2045 treibhausgasneutral zu sein³.

¹ Vol. II Kap. 27; 7d Paris Agreement (2015)

² Europäische Kommission (2024) Der europäische Grüne Deal

³ Die Bundesregierung (2024) Ein Plan fürs Klima



Abbildung 7: Werte/Prämissen

sozialverträglich

Unabhängig vom sozialen oder ökonomischen Status wird in Lippe die Sicherstellung eines gerechten Zugangs zu Verkehrsdiensten für alle Bevölkerungsschichten, insbesondere für Menschen mit geringem Einkommen, Seniorinnen und Senioren sowie Menschen, die in den ländlicheren Gebieten leben, sichergestellt.

barrierefrei

Lipperinnen und Lipperrn wird unabhängig von ihren physischen oder kognitiven Fähigkeiten eine gleichberechtigte Teilhabe an der Mobilität ermöglicht. Eine barrierefreie Gestaltung impliziert die Gewährleistung einer flächendeckenden und barrierefreien Zugänglichkeit zu attraktiven Mobilitätsangeboten inkl. der dazugehörigen Verkehrsinfrastruktur. Dazu gehören barrierefreie Bushaltestellen, Rampen, niedrighschwellige Zugänge zu Bahnhöfen und Haltestellen, sowie eine angepasste Gestaltung von Verkehrsmitteln⁴.

ressourcenschonend

Durch eine intelligente und bedarfsgerechte Steuerung des Verkehrs wird die Ressourceneffizienz verbessert. Die CleanVehicleDirective (CVD) der EU verpflichtet öffentliche Träger sowie für einzelne Dienstleistungen auch eine Auswahl bestimmter privatrechtlich organisierter Akteure (z. B. Anbieter von Post- und Paketdiensten, Stadtreinigung, Personenbeförderung sowie Sektorenauftraggeber) dazu, dass ein Teil der angeschafften Fahrzeuge sauber, d. h. emissionsarm oder -frei, sein muss⁵.

verkehrssicher

Die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden ist mit dem Straßenverkehrsgesetz festgeschrieben. Dies umfasst sowohl die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, die Reduzierung von Unfällen und die Erhöhung der

⁴ §8 Abs.3 PBefG

⁵ EU 2019/1161

Sicherheit auf allen Verkehrswegen, sei es für zu Fuß Gehende, Radfahrende oder Autofahrende.

multimodal

Durch eine gezielte Vernetzung und Integration der unterschiedlichen Verkehrssysteme wird die Nutzung unterschiedlicher Mobilitätsangebote gefördert und die Abhängigkeit vom privaten Fahrzeug verringert. Eine multimodale Verkehrsinfrastruktur, die verschiedene Verkehrsträger miteinander verknüpft, ermöglicht den Bürgerinnen und Bürgern eine flexible, effiziente und bedarfsgerechte Mobilität.

Klimaneutral

Die Erreichung der Klimaneutralität wird basierend auf dem Pariser Klimaabkommen auch im Kreis Lippe vorangetrieben, dies beinhaltet die Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor durch den verstärkten Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen, wie etwa E-Autos und Fahrrädern, sowie durch die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs und anderer klimafreundlicher Verkehrsträger. Deutschland hat sich in der Klimaschutznovelle das Ziel gesetzt bis 2045 treibhausgasneutral zu sein.

„lippisch“

Das Mobilitätskonzept verfolgt das Ziel, die Identität und Besonderheiten des Kreises Lippe zu bewahren und in das Mobilitätsnetz zu integrieren. Die Förderung des lippischen Charakters berücksichtigt die kulturellen, sozialen und geografischen Merkmale des Kreises. Dies umfasst einerseits die Bedürfnisse und Anforderungen in jeder der einzelnen 16 Kommunen mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen in urbanen, aber auch ländlicheren Regionen, sowie die übergeordnete Ebene des Kreises.

1.5 Ziele

1.5.1 Wirkungsziele

Mit neun übergeordneten Wirkungszielen definiert der Kreis Lippe konkret messbare Zielwerte. Einerseits wird verkehrsmittelübergreifend ein veränderter Modal Split hinsichtlich eines erhöhten Umweltverbundes festgelegt, andererseits legen verkehrsmittelspezifische Wirkungsziele konkrete Zielvorgaben für die einzelnen Verkehrsmittel fest.

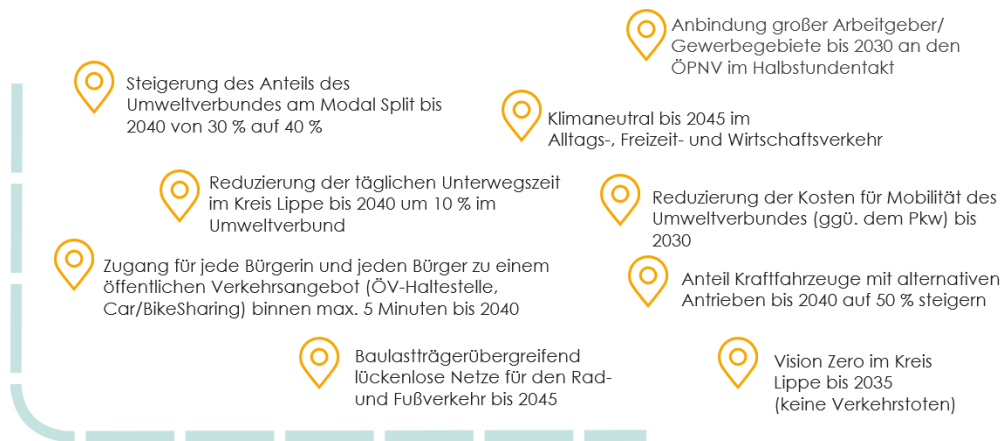


Abbildung 8: Wirkungsziele

Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split bis 2040 von 30 % auf 40 %

Der Modal Split war im Jahr 2017 mit 29,6 % des Umweltverbundes (Fuß 10,9 %, Fahrrad ca. 10,2 %, 7,0 % Bus und 1,5 % Bahn) und 70,4 % für den Kfz-Verkehr.⁶

Bis 2040 soll der Anteil des Umweltverbundes – also der Nutzung von öffentlichem Nahverkehr, Fahrrad und Fußverkehr – am Modal Split im Kreis Lippe von aktuell 30 % auf 40 % steigen.

Reduzierung der täglichen Unterwegszeit im Kreis Lippe bis 2040 um 10 % im Umweltverbund

Die durchschnittliche tägliche Unterwegszeit der Nutzerinnen und Nutzer im Umweltverbund ist bis 2040 um 10 % zu reduzieren. Stand 2017 wenden die Bürgerinnen und Bürger im Kreis rund 67 Minuten pro Tag auf, unabhängig vom Verkehrsmittel.⁷

Zugang für jede Bürgerin und jeden Bürger zu einem öffentlichen Verkehrsangebot (ÖV-Haltestelle, Car/Bikesharing) binnen max. 5 Gehminuten bis 2040

Bis 2040 soll jede Bürgerin und jeder Bürger des Kreises innerhalb von maximal 5 Gehminuten Zugang zu einer Bus- oder Bahnhaltestelle oder einem Car- bzw. Bikesharing-Angebot haben. 10 % der Siedlungsfläche im Kreis Lippe erfüllt die Anforderungen der Erreichbarkeit bisher nicht. Die Mobilitätsbefragung von 2017 hat ergeben, dass im Durchschnitt die Haltestellen innerhalb von 6 Minuten und Bahnhöfe von 45 Minuten in Lippe erreichbar sind.⁸

⁶ Mobilitätsbefragung 2017 - zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe

⁷ Mobilitätsbefragung 2017 - zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe

⁸ Mobilitätsbefragung 2017 - zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung im Kreis Lippe

Baulastträgerübergreifend lückenlose Netze für den Rad- und Fußverkehr bis 2045

Bis 2045 wird baulastträgerübergreifend – basierend auf dem Radverkehrsnetz NRW und dem Alltagsradwegenetz OWL – ein lückenloses Netz für Rad- und Fußverkehr geschaffen, das die Städte und Gemeinden im Kreis Lippe miteinander verbindet.

Anbindung großer Arbeitgeber/Gewerbegebiete bis 2030 an den ÖPNV im Halbstundentakt

Für eine Attraktivitätssteigerung des Pendlerverkehrs werden bis 2030 große Arbeitgeber und Gewerbegebiete im Kreis Lippe an den öffentlichen Personennahverkehr im Halbstundentakt angebunden, um den Verkehr durch den MIV zu verringern und Emissionen zu reduzieren. Es sind zehn Gewerbegebiete identifiziert, die bisher nicht diesem Standard genügen (siehe Band 1 -Analyse).

Klimaneutral bis 2045 im Alltags-, Freizeit- und Wirtschaftsverkehr

Der Kreis Lippe wird bis 2045 im Alltags-, Freizeit- und Wirtschaftsverkehr klimaneutral. Dies wird durch die Förderung emissionsfreier Verkehrsmittel, den Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und den Übergang zu grünen Energien im Verkehrssektor erreicht. 2015 belief sich die Emissionen im Verkehrssektor im Kreis Lippe pro Kopf auf 2,06 Tonnen.⁹

Reduzierung der Kosten für Mobilität des Umweltverbundes (ggü. dem Pkw) bis 2030

Bis 2030 werden die Kosten für den Umweltverbund im Vergleich zum Pkw signifikant gesenkt. Gemäß Bundesdurchschnitt von 2018 betragen die Mobilitätskosten 266 Euro/Monat/Haushalt.

Anteil Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bis 2040 auf 50 % steigern

Bis 2040 wird der Anteil von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben im Kreis Lippe auf 50 % steigen. Im Jahr 2024 betrug der Anteil an Fahrzeugen mit Elektroantrieb 4,2 % im Kreis Lippe.

Vision Zero im Kreis Lippe bis 2035

Die Vision Zero im Straßenverkehr zielt darauf ab, dass es keine Getöteten und schwerverletzte Personen mehr im Straßenverkehr gibt. Die Umsetzung ist im Verkehrssicherheitsprogramm des BMDV in verschiedenen Maßnahmen zu finden. Dazu zählen die Entflechtung der Straßenverkehre, die Verbesserung der Straßeninfrastruktur, Assistenzsysteme und weiteres. Im Jahr 2022 sind 6 Verkehrstote und im Jahr 2021 9 Verkehrstote im Kreis Lippe vermeldet worden.¹⁰

Der Kreis Lippe strebt an, die „Vision Zero“ – also die gänzliche Vermeidung von Verkehrstoten – spätestens ab dem Jahr 2035 umzusetzen.

⁹ energielenker Beratungs GmbH (2017) Masterplan 100% Klimaschutz – Gemeinsam für ein Klima mit Zukunft

¹⁰ Die Bundesregierung (2021)

1.5.2 Zieldimensionen und Handlungsziele

Mit sieben Zieldimensionen definiert der Kreis Lippe, wie die Mobilität sich zukünftig ausgestalten soll (siehe Abbildung 9). Nachfolgend werden die sieben Zieldimensionen einzeln beschrieben und mit jeweiligen Handlungszielen konkretisiert.

Mobilität im Kreis Lippe ist...

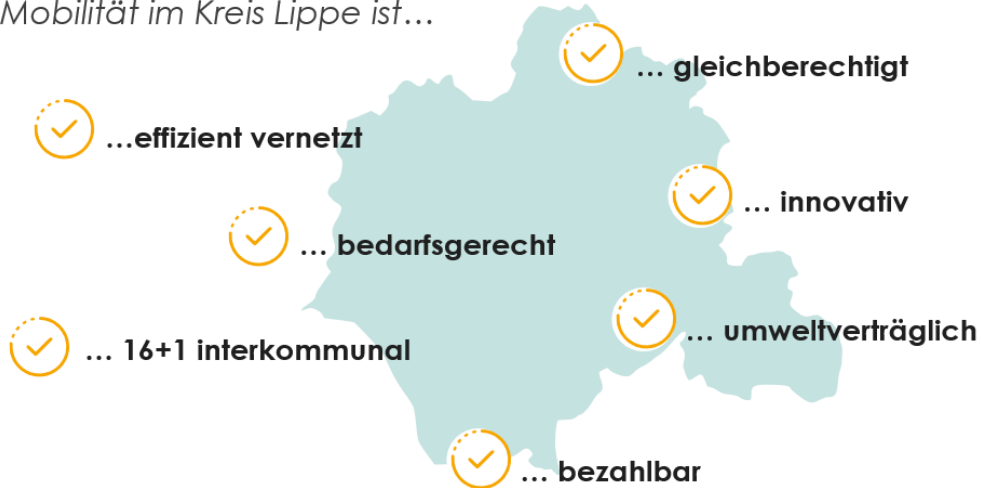
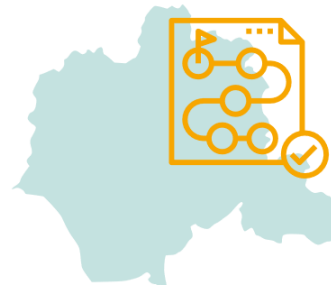


Abbildung 9: Zieldimensionen

Mobilität im Kreis Lippe ist **effizient vernetzt**

Der Kreis Lippe organisiert Mobilität multimodal: Gute Verknüpfungen zwischen den einzelnen Verkehrsarten erlauben effiziente Umstiege und die Nutzung des optimalen Verkehrsmittels für den jeweiligen Zweck. Ziel ist es, viele Personen zum Umstieg auf den Umweltverbund zu überzeugen und die häufig noch starre Verkehrsmittelwahl in Zukunft zu lockern. Hierfür werden starke Mobilitätsachsen auch in die ländlichen Gebiete entwickelt. Durch die Ausweitung von hochwertigen Verknüpfungspunkten werden die einzelnen Verkehrsträger vernetzt. Mit der Förderung ergänzender Mobilitätsangebote für die Flächenerschließung wird auch in weniger besiedelten Bereichen des Kreises Lippe und zu Zeiten geringer Nachfrage die Mobilität unabhängig vom eigenen Auto ermöglicht. Ein attraktives und komfortables Netz aus schnellen Radverkehrsachsen und sicheren Radwegen ist Voraussetzung, um die großen Umstiegspotenziale auszunutzen.



Handlungsziele

- Gute Erreichbarkeit aller Ziele im Kreis und über seine Grenzen hinweg auch mit dem Rad und zu Fuß
- Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger für eine qualitätvolle Mobilität
- Verkehrsträgerübergreifende Organisation und Bündelung von Wirtschaftsverkehr (Personen- und Güterwirtschaftsverkehr)
- Passgenaues, komfortables und einfach zu nutzendes Mobilitätsangebot für alle Wegezwecke etablieren

Mobilität im Kreis Lippe ist bedarfsgerecht

Auch in Zukunft werden auto- und kraftfahrzeugbezogene Verkehre ein wichtiger Bestandteil der Mobilität sein, beispielsweise auf Wegen, auf denen der Umweltverbund (noch) keine Alternativen bietet oder für Menschen, die auf das Auto angewiesen sind.

Diese Verkehre sollen postfossil erfolgen. Entsprechend der Ziele des Kreises Lippe ist die bedarfsgerechte Verkehrsinfrastruktur (Umgestaltung von Straßen zugunsten von Fuß- und Radverkehr) konsequent voranzutreiben. Durch die Durchmischung verschiedener Nutzungen in den Kommunen des Kreises, eine kompakte Siedlungsstruktur und wohnortnahe Versorgung wird die Anzahl und Länge der notwendigen Wege reduziert. Alternative Formen der Arbeit und des Austausches werden vorangetrieben. Dadurch kann Verkehr vermieden werden. Verkehrsangebote und -infrastrukturen werden nach räumlichen Ansprüchen und Möglichkeiten gestärkt. Sowohl der Charakter des Siedlungsraums als auch die Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen werden berücksichtigt, um den teilräumlichen Anforderungen an die Mobilität in den Kommunen und deren Ortsteilen kreisweit gerecht zu werden. Der Kreis Lippe setzt sich für eine bedarfsgerechte SPNV-Entwicklung und verlässlichen Betrieb ein.



Handlungsziele

- Effizienzsteigerung steht vor Neubau
- Funktionsgerechter und nachhaltiger Personen-, Waren- und Güterverkehr
- Potenzialorientierte Ausweitung des öffentlichen Verkehrs
- Ergänzende Mobilitätsangebote für die Flächenerschließung fördern
- Verkehrssichere und bedürfnisgerechte Mobilität gewährleisten
- Verkehre vermeiden

Mobilität im Kreis Lippe ist **gleichberechtigt**

Der Zugang zu öffentlicher Mobilität ist für alle Bevölkerungsgruppen sichergestellt. Mobilität im Kreis Lippe ist attraktiv und bezahlbar. Eine gute Erreichbarkeit soll gewährleistet werden, indem alle Verkehrsmittel (ÖPNV, SPNV, Radverkehr, Fußverkehr, Pkw- und Lkw-Verkehr) einbezogen werden. Der Umweltverbund (Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) sowie Fuß- und Radverkehr) und der post-fossile motorisierte Individualverkehr (MIV) sind mindestens gleichberechtigt, in vielen Bereichen des Kreises wird er außerdem bevorrechtigt. Insbesondere in den ländlichen Bereichen des Kreises werden Mobilitätsbarrieren abgebaut.

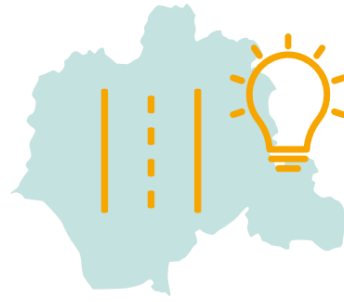


Handlungsziele

- Gleichberechtigte, individuelle, bedürfnisorientierte und umweltgerechte Mobilität sichern
- Mobilitätsversorgung als Teil der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum verbessern
- Für Nutzerinnen und Nutzer der Mobilitätsangebote und Verkehrsinfrastrukturen die Orientierung und Zugänglichkeit verbessern
- Neue Mobilitätskultur etablieren (Stärkung einer Mobilitätskultur des Umweltverbundes)
- Zielgruppengerechte Angebote entwickeln

Mobilität im Kreis Lippe ist **innovativ**

Kompakte durchmischte städtebauliche Strukturen ermöglichen es auch in ländlichen Gebieten, vorrangig mit dem Auto zurückgelegte Wege durch Wege im Rad- und Fußverkehr zu ersetzen. Der Kreis Lippe und seine Kommunen nutzen die Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung, um die Zukunftssicherheit und Widerstandsfähigkeit gegenüber verschiedensten Außeneinflüssen zu erhöhen, das Leben der Menschen zu verbessern und Ressourcen zu schonen.



Handlungsziele

- Pilot- und Forschungsprojekte initiieren und/oder unterstützen (u. a. mit autonomen, emissionsfreien Fahrzeugen, MONOCAB oder von elektrischen Lastenrädern)
- Potenziale der Digitalisierung und Automatisierung aktiv nutzen
- Stadt- und Verkehrsplanung zukunftsweisend integrieren, bestehende Infrastrukturen nutzen

Mobilität im Kreis Lippe ist **umweltverträglich**

Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes sind als flächensparende Verkehrsmittel besonders raumverträglich. Um möglichst viele Wege mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fußverkehr, Radverkehr, ÖPNV) zurückzulegen, liegt der Fokus der Verkehrspolitik der Kommunen und des Kreis Lippe auf der Förderung und Weiterentwicklung des Fuß- und Radverkehrs, des öffentlichen Nahverkehrs und der geteilten Mobilität (Sharing-Angebote). Kfz-Verkehre, die nicht vermieden oder verlagert werden können, werden möglichst umweltverträglich abgewickelt. Die Erreichbarkeit von Industrie-, Gewerbe-, Handels- und Dienstleistungs-, sowie Technologie- und Wissensstandorten für Mitarbeitende und Kunden sowie Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehre wird sichergestellt.



Handlungsziele

- Umweltverträgliche Entwicklung der Mobilitätsangebote und -infrastrukturen in allen Kommunen des Kreises Lippe
- Minimierung des Flächenverbrauchs für Verkehrszwecke durch eine aufeinander abgestimmte Verkehrs- und Siedlungsentwicklung
- Anteil des Individualverkehrs reduzieren
- Weitestgehend lokal emissionsfreie Durchführung von Busverkehren sowie privaten und gewerblichen motorisierten Verkehren
- Für umweltfreundliche Mobilitätsstrukturen sensibilisieren
- Verkehrsbelastungen verringern, Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität

Mobilität im Kreis Lippe ist **bezahlbar**

Die Bezahlbarkeit der Mobilität für die Bürger im Kreis Lippe wird besonders unter dem Aspekt der Sozialverträglichkeit und Gleichberechtigung gewährleistet. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes bieten bei steigenden Energiepreisen und mit Blick auf die individuellen Mobilitätskosten eine bezahlbare und verlässliche Alternative zum MIV. Der Transport von Waren und Gütern auf der Schiene wird durch gute Anbindungen sowie effiziente Vor- und Nachläufe bei steigenden Gebühren und Energiekosten attraktiver gegenüber dem Straßengüterverkehr. Die Nutzung von innovativen Technologien, Digitalisierungs- und Automatisierungsmöglichkeiten schaffen sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr im Umweltverbund neue Potenziale durch vergleichsweise sinkende Kosten. Gleichzeitig sind die für die Planung und Organisation der nötigen Infrastrukturen und Verkehrsangebote benötigten Ressourcen langfristig zu sichern, um ein flächendeckendes, bedarfsgerechtes Mobilitätsangebot im Kreis Lippe vorzuhalten.

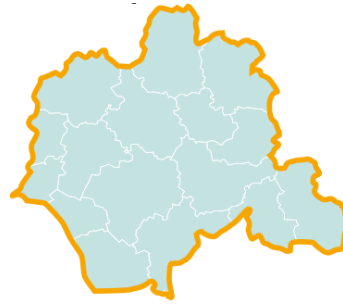


Handlungsziele

- Sicherung der finanziellen Ressourcen für den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs
- Langfristige attraktive Ticketmodelle
- Mobilität ist für alle leistbar und nicht vom Verkehrsmittelbesitz abhängig
- Tragfähige Finanzierung der öffentlichen Mobilität sicherstellen
- Neue Finanzierungskonzepte und -möglichkeiten berücksichtigen

Mobilität im Kreis Lippe ist 16+1 interkommunal

Ziel des Masterplan Mobilität ist eine Verbesserung der lokalen und regionalen Erreichbarkeiten im Kreis Lippe. Der Kreis Lippe begreift sich im Kontext der Region Ostwestfalen-Lippe als Brückenraum mit verschiedenen Strukturen, vom urbanen über den suburbanen bis hin zum ländlich geprägten Raum, die allesamt durch eine hohe Mobilität über die Kreisgrenzen hinaus gekennzeichnet sind. Die erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsbedingungen werden abgestimmt zwischen den verschiedenen Zuständigkeiten und für die verschiedenen Verkehrsmittel umgesetzt und tragen so zu einer harmonischen Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote im Kreisgebiet und darüber hinaus bei. Grundlage ist eine Intensivierung der Zusammenarbeit auf lokaler und regionaler Ebene. Die Mobilitätsentwicklung erfolgt möglichst einvernehmlich zwischen Kreis und Kommunen. Alle Planungspartnerinnen und -partner treten ihrerseits dafür ein, die Ziele des Masterplans Mobilität zu erreichen. Der Masterplan Mobilität orientiert sich am Handeln der Kommunen und berücksichtigt deren Besonderheit und Erfahrung. Darüber hinaus steht im Fokus die enge Zusammenarbeit mit den drei Stadtbusstädten und deren Planungen.



Handlungsziele

- Am Masterplan Mobilität orientierte interkommunale Mobilitätsentwicklung vor dem Hintergrund der mit dem Masterplan formulierten Zielstellungen vorantreiben
- Gemeinsam und kooperativ abgestimmt handeln
- Enge Zusammenarbeit an den Schnittstellen der Zuständigkeiten
- Prozesscharakter stärken, sukzessive Fortschreibung des Masterplans als gemeinsamer Handlungsrahmen für Kreis und Kommunen
- Effizienzsteigerung in den Planungsprozessen und im Mitteleinsatz

2 Prognose des Mobilitätsverhaltens

Grundsätzlich lässt sich bei der Abschätzung der zu erwartenden Verkehrsentwicklung zwischen den mittelbaren Wirkungen (Entwicklung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen, Entwicklung des Modal-Splits, Schulentwicklungen, Berücksichtigung von Entwicklungsplanungen der Kreise bzw. der Kommunen) sowie den unmittelbaren Wirkungen (Nachfrageentwicklung, Kompensationseffekte) unterscheiden. Generelle Einflussfaktoren für den zukünftigen Verkehr sind einerseits Entwicklungen in den Kommunen des Kreises Lippe wie

- die Bevölkerungs- und demografische Entwicklung,
- und die damit verbundene Siedlungsentwicklung,
- die Gewerbeentwicklung,
- die Entwicklung des Arbeitsmarktes,

sowie andererseits übergeordnete Trends und Entwicklungen

- die Veränderungen der Lebenssituation und der Haushaltsstrukturen sowie
- die technische Ausstattung/Antriebsform der Fahrzeuge, die Auswirkungen zunehmender Digitalisierungen im Mobilitätsbereich und die Verbreitung neuer Mobilitätsformen (inkl. (teil-)automatisiertem Fahren).

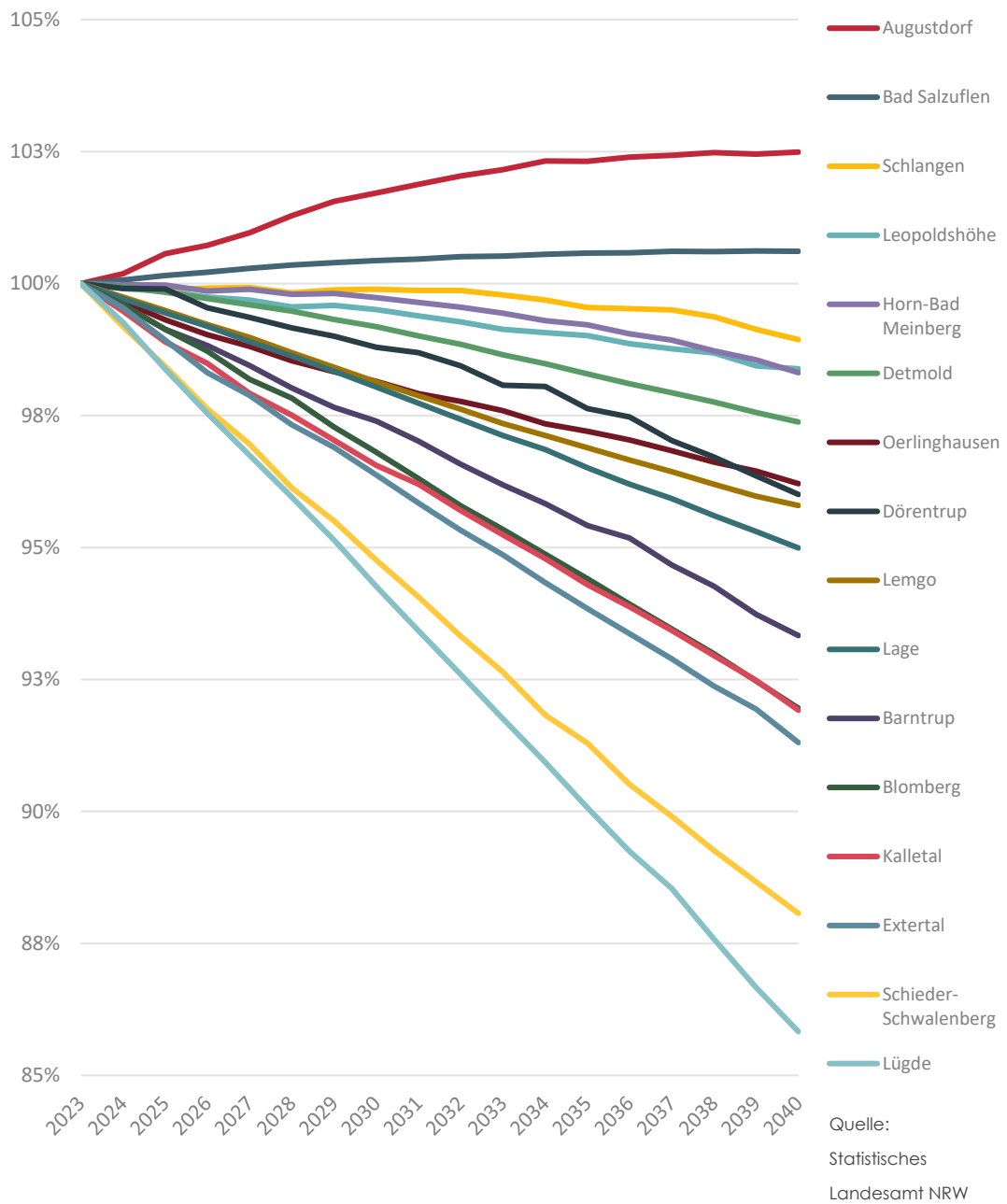
Bereits einzelne dieser Entwicklungen unterliegen Faktoren, die nur begrenzt im Einflussbereich des Kreises liegen.

2.1 Grundlegende absehbare Entwicklungen im Kreis Lippe

2.1.1 Demografische Entwicklung

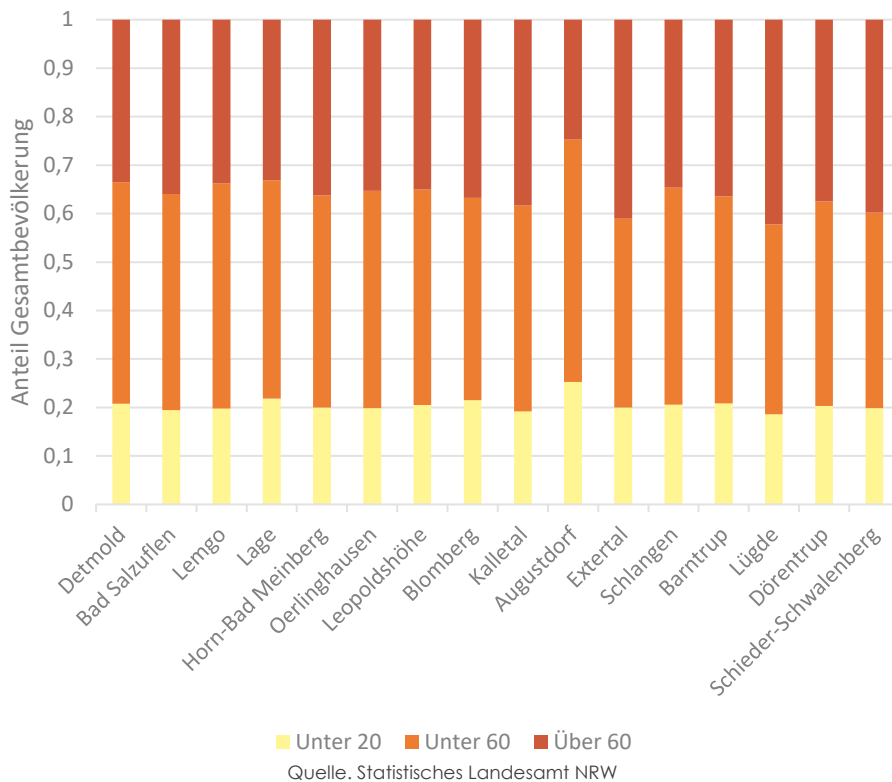
In der prognostizierten demografischen Entwicklung bildet sich ein Bevölkerungsrückgang in fast allen Gemeinden ab. Ausgenommen davon ist die prognostizierte Entwicklung in Augustdorf und Bad Salzuflen (siehe Abbildung 10).

Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung bis 2040 für die Kommunen im Kreis Lippe (Referenzjahr 2023)



Ebenso wird sich die Alterszusammensetzung gemäß dem Bundesdurchschnitt verändern, womit es im Jahr 2040 weniger Menschen unter 20 Jahren und mehr Menschen über 60 Jahren geben wird (siehe Abbildung 11). In Augustdorf wird zukünftig die jüngste Durchschnittsbevölkerung im Kreis Lippe wohnen, während in Extertal und Kalletal ein höherer Altersdurchschnitt erwartet wird.

Abbildung 11: Bevölkerung und Altersgruppen im Vergleich im Jahr 2040



2.1.2 Entwicklung des Arbeitsmarktes

Im Hinblick auf eine zukünftige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet sind Entwicklungen auf dem Arbeitsmarkt von besonderer Bedeutung.

Nach der Corona-Pandemie und der damit einhergehenden Welle von Anmeldungen zur Kurzarbeit oder gar Arbeitslosigkeit haben der Ukraine-Krieg und seine globalen Folgen aktuell tiefgreifende Auswirkungen, die eine langfristige Prognose der Arbeitsmarktentwicklung nur bedingt möglich machen. Weitere Entwicklungen des Arbeitsmarktes sind:

- Verstärkte Zusammenarbeit kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMU), wodurch mehr Menschen (auch von außerhalb) mit differenzierten Anforderungen und Wünschen bei der Verkehrsmittelwahl in Erscheinung treten werden
- Es gibt teilweise deutliche Unterschiede bei den Jahreseinkommen innerhalb des Untersuchungsgebiets. Dies hat Einfluss auf die Kaufkraft und somit auch auf das verfügbare Budget für Zwecke der Mobilität
- Die Pendelndenmobilität ist weiterhin auf einem hohen Level, das Verkehrsaufkommen hat mittlerweile auch wieder den vor Corona-Stand erreicht.

Digitale Heimarbeit wird aber zumindest in den Wirtschaftszweigen, in denen Homeoffice möglich ist, eine weitere Zunahme der Pendelndenmobilität abschwächen.¹¹

- Gewerbeflächenentwicklungen finden an unterschiedlichen Orten gleichzeitig statt. Nicht immer wird bei der Planung der Gewerbeflächen der Anschluss an den ÖPNV berücksichtigt. Die in der Folge einhergehende Entwicklung und Umverteilung von Arbeitsplätzen haben somit eine bedeutende Rolle für das Verkehrsgeschehen und dabei auch für das zukünftige ÖPNV-Angebot (siehe Kapitel 2.1.4).

Die dargestellten Aspekte zeigen auf, dass die Arbeitsplatzmobilität von besonderer Bedeutung ist. Durch etwaige Veränderungen der Arbeitsplatzstandorte (Erweiterungen, Umzüge, Schließungen oder auch Zunahme Homeoffice etc.) sowie der veränderten Mobilitätsanforderungen der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, sind sowohl Betroffene als auch Arbeitgeber darauf angewiesen, dass eine hohe Flexibilität bei der Erreichbarkeit der unterschiedlichen Arbeitsplatzstandorte auch abseits des MIV gewährleistet wird.

2.1.3 Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung und die damit einhergehenden Mobilitätsbedürfnisse stehen im engen Zusammenhang mit der Arbeitsmarktdynamik und der Bevölkerungsentwicklung. Für den Kreis Lippe ergibt sich dabei folgendes Bild:

- Aktuell sind nur wenige Neubauf Flächen von regionaler Bedeutung im Bau befindlich, wie in Detmold, von denen ein signifikantes Verkehrsaufkommen ausgeht.
- Das Handlungskonzept Wohnen Kreis Lippe (2019) für den „Ostkreis“ bezieht sich auf Städte Barntrop, Blomberg, Horn-Bad Meinberg, Lügde sowie Schieder-Schwalenberg und die Gemeinden Dörentrup, Extertal, Kalletal und Schlangen. Dieses untersucht die Wohnungsmarktentwicklung und gewährt einen Blick in die Zukunft der Siedlungsentwicklung des Ostkreises. Ein leichter Zuwachs (+2 %) an Arbeitsplätzen und eine, im Zensus 2011, prognostizierte Leerstandsquote von 6,3 % zeigen eine ausgeglichene Marktdynamik im. Die Einwohnerzahlen der Kommunen im Ostkreis werden zukünftig dennoch weitestgehend rückläufig sein (siehe Abbildung 10). Dies wird teilweise durch kleinere Haushaltsgößen kompensiert werden. Vor allem die Nachfrage nach altersgerechtem Wohnraum wird steigen. Die Innenentwicklung steht dabei im Vordergrund und ist mit der Verkehrsplanung abzustimmen.

¹¹ Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft (2025): Längerfristige Auswirkungen von New Work auf die Mobilität der Menschen in Bayern

- Auch für viele Kommunen im Westkreis ist ein Bevölkerungsrückgang prognostiziert, sodass für die Siedlungsentwicklung ebenfalls von einer Konzentration auf die Innenentwicklung auszugehen ist.

2.1.4 Gewerbeentwicklung

Im Hinblick auf eine zukünftige Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet muss langfristig folgenden Aspekten Beachtung geschenkt werden:

- Im Bereich der Gewerbeentwicklung ist der Industriepark Lippe in Horn-Bad Meinberg auf 55 ha entstanden. Hier wurde, neben anderen Gewerbeimmobilien, ein Amazon Logistikzentrum mit etwa 2.000 Arbeitsplätzen errichtet. Der Betrieb ist im August 2024 gestartet. Durch den seitdem auf den Zweischichtbetrieb abgestimmten und verstärkten Busverkehr, werden über 50 % der Belegschaft befördert.
- Innerhalb des Kreises sind weitere Flächenpotenziale für Gewerbestandorte im Regionalplan vorgesehen. Ein integriertes Vorgehen zwischen Gewerbeflächen- und Verkehrsplanung ist dabei für die Ausschöpfung der Potenziale und die Gestaltung eines attraktiven Mobilitätsangebots wichtig und muss eine höhere Priorität bekommen.

2.2 Trends der Mobilitätsentwicklungen

Im Rahmen der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe sind mobilitätsrelevante Trends und Entwicklungen mit besonderer Bedeutung für die Region und somit den Kreis Lippe benannt. Dort sind auch spezifische Schlussfolgerungen zur Gestaltung von Mobilitätsangeboten und dem Mobilitätsverhalten abgeleitet, die nachfolgend mitaufgeführt und um spezifische Erkenntnisse für den Kreis Lippe ergänzt sind.

2.2.1 Demografie-Trend

Die prognostizierten Entwicklungen für den Kreis Lippe sind Kapitel 2.1.1 zu entnehmen.

Schlussfolgerung aus der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe (2019: 14)

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

Erkenntnisse für den Kreis Lippe

Die Bevölkerungsprognose für die Kommunen im Kreis Lippe zeigt eine signifikante Abnahme der Bevölkerung. Bis auf Augustdorf und Bad Salzuflen wird allen Kommunen eine Abnahme an Einwohnerinnen und Einwohnern prognostiziert. Neben den zuvor für OWL skizzierten Entwicklungen bedeutet dies eine Abnahme des Verkehrsaufkommens.

Zwar ist von einer längeren Nutzungsdauer des Autos auszugehen, jedoch besteht zugleich ein erhöhter Bedarf an barrierefreien Fahrmöglichkeiten vor der Tür.

2.2.2 Gesellschaftliche Trends mit Einfluss auf Mobilitätsverhalten und Verkehrsmittelwahl

Leben und Arbeiten

- Die Einwohnerzahlen sind leicht rückläufig. Durch die Entwicklung zu kleineren Haushalten bleibt die Zahl der Haushalte in OstWestfalenLippe zumindest konstant oder steigt sogar leicht an.
- Der auftretende Fachkräftemangel begünstigt für Arbeitnehmer die Wahrscheinlichkeit, in der Nähe ihres Wohnorts auch einen Arbeitsplatz zu finden. Dies gilt vor allem für die erwerbstätige Bevölkerung im ländlichen Raum. Die Entfernungen zwischen Wohn- und Arbeitsort verkürzen sich hierdurch. Zugleich ziehen vermehrt Menschen aufs Land. In der Folge steigt das Berufspendleraufkommen im Einzugsbereich der größeren Städte und zu den Arbeitsplatzstandorten.
- Flexibilisierung der Arbeitszeiten in bestimmten Berufsgruppen (späterer Renteneintritt, Home-Office, Gleitzeit, Teilzeit-Modelle), haben ein Abflachen der (Berufs-)Verkehrsspitzen schon jetzt und auch zukünftig zur Folge.

Mobilität

- Verlagerungseffekte beim Versorgungsverkehr, wo bisher physisch getätigte Einkäufe und Besorgungen teils per E-Commerce erfolgen. Dabei bleibt die Verkehrsleistung insgesamt in etwa auf dem gleichen Niveau, jedoch werden Fahrten vom Personen- auf den Güter- bzw. Lieferverkehr verlagert.
- Der Trend zum Radverkehr wird sich weiter fortsetzen, insbesondere gestützt durch die Verbreitung von E-Bikes/Pedelecs (längere Fahrten über Stadtgrenzen hinaus).
- Im Zuge der Diskussionen um den Beitrag des Verkehrs zum Umwelt- und Klimaschutz ist zu erwarten, dass die Mobilitätskosten beim Pkw gegenüber

der allgemeinen Preisentwicklung überdurchschnittlich steigen, z. B. durch höhere Kraftstoff- und Fahrzeuganschaffungskosten, Umweltabgaben oder Straßenmaut.

- Es zeichnen sich gegenläufige Entwicklungen beim Pkw ab, einerseits der feststellbare Bedeutungsverlust des Pkw insbesondere bei jungen Städterinnen und Städtern, andererseits die steigenden Zulassungszahlen von Pkw, auch bei jüngeren Menschen. Hinzukommt die Zunahme der Mobilität von Seniorinnen und Senioren, die häufiger und länger über einen Führerschein verfügen und längere Fahrten unternehmen.
- Die zunehmende Verfügbarkeit von innovativen Mobilitätsangeboten und die steigende Bereitschaft zu multimodalem Verkehrsverhalten führen auch zu Forderungen nach einer besseren Vernetzung der Angebote. Daher entstehen auch im ländlichen Raum immer häufiger sogenannte „Mobilstationen“, an denen mehrere Mobilitätsangebote räumlich und organisatorisch verknüpft sind. In Kombination mit einem einfachen, integrierten Preissystem, einheitlichen Bezahlssystemen und vernetzten Informationsangeboten wird das Kombinieren verschiedener Verkehrsmittel erleichtert.

Schlussfolgerung aus der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe (2019: 15)

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

Erkenntnisse für den Kreis Lippe

In Lippe werden zukünftig ebenfalls alternative Angebote zum Pkw stärker nachgefragt werden. Infrastrukturen, die einen Lebensstil ohne Pkw ermöglichen, sind die Voraussetzung für eine klimaneutrale Mobilität. Strukturelle Veränderungen werden die mittleren und kleineren Städte mit mehr Arbeitsplätzen zuerst erreichen und sich in den ländlichen Raum teilweise fortsetzen.

2.2.3 Digitalisierung im Verkehr – Sharing- und Plattform-Ökonomie

Die zuvor beschriebenen gesellschaftlichen Trends werden von Technologietrends begleitet bzw. von diesen befördert, die neue Möglichkeiten schaffen, um Informationen, Angebote und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich miteinander zu vernetzen und den Verkehrsteilnehmern ein multimodales Mobilitätsverhalten erleichtern. Dabei soll die Digitalisierung auch im ländlichen Raum gefördert werden. Mittel- bis langfristig ist daher zu erwarten, dass in allen Teilräumen des Kreises Lippe eine ausreichende digitale Infrastruktur für Mobilitätsangebote und -dienstleistungen zur Verfügung steht.

- Die Bedingungen für Heimarbeit und die standortübergreifende Arbeit in Unternehmen breiten sich aus. Fahrten zum Arbeitsplatz oder auch Dienstreisen lassen sich einsparen und Verkehr kann vermieden werden.
- Mobilitätsplattformen, können über das Internet oder Smartphone-Apps aufgerufen werden und vermitteln die Mitfahrmöglichkeiten oder stellen ihren Nutzerinnen und Nutzern individuelle und aktuelle Mobilitätsinformationen übersichtlich bereit. Der Trend geht dabei klar zu verkehrsmittel- und anbieterübergreifenden Plattformlösungen (MAAS (Mobility as a Service), z. B. multimodale App-Lösungen wie Jelbi oder RMV-App, Free2move oder auch MaaS NRW).
- Die Verbesserung der Auskunftssysteme im ÖPNV. Hierzu zählen u. a. Festlegungen zu einer einheitlichen Datenverwaltung in NRW für die verschiedenen Teilbereiche der Digitalisierung als Basis der Vernetzung sowie einheitliche Standards für konsistente Fahrplanauskünfte.
- Eingebettete Optimierungssysteme innerhalb der digitalen Fahrgastinformation auf Kundenseite erlauben einen lückenfüllenden Abrufverkehr, der durch eine algorithmusgesteuerte Fahrgastoptimierung auf Anbieterseite eine hohe Auslastung erreicht (Ridepooling).
- Erleichterter Zugang aller Bevölkerungsgruppen zum ÖPNV durch unkomplizierte digitale Zugangssysteme (touchless/All-inclusive Mobility, Inklusive Mobilitätsketten).
- Automatisiertes Fahren bis hin zum Einsatz von hoch- und vollautomatisierten Fahrzeugflotten. Es ist noch nicht absehbar, wie schnell und erfolgreich die Entwicklung sein wird. Experten rechnen aber damit, dass der große Durchbruch von Fahrzeugen der Stufe 4 (Hochautomatisierung) oder 5 (Vollautomatisierung) erst nach 2030 erfolgen wird.
- Komfortable Buchung von Mobilitätsangeboten für die letzte Meile (Car- und Bikesharing, E-Roller etc.), die allerdings entsprechend buchbare Angebote auch in ländlichen Gebieten erfordern.

Schlussfolgerung aus der Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe (2019: 17)

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

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

Erkenntnisse für den Kreis Lippe

Auch im Kreis Lippe eröffnen sich neue Möglichkeiten durch vernetzte Mobilitätsangebote. Ein Umstieg zwischen unterschiedlichen Mobilitätsformen und damit einhergehende flexiblere und unabhängigere Bewegungsmuster werden leichter möglich. Langfristig lassen automatisierte Fahrzeugflotten einen vollflexiblen ÖPNV zu.

2.3 Regionale Zukunftsbilder und -szenarien

Nachfolgend erfolgt eine Übersicht über bereits entwickelte regionale Zukunftsbilder und -szenarien.

2.3.1 Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe (OWL)

Im Rahmen der REGIONALE 2022 thematisiert die „Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe“ (OWL) mobilitätsrelevante Trends und zukünftige Entwicklungen auf überregionaler und auf regionaler Ebene in OstWestfalenLippe. Als zentrales Ergebnis werden neun Handlungsfelder für OstWestfalenLippe mit einem Zeithorizont von 2030+ abgeleitet. Zukünftig ist das UrbanLand OWL die Leitlinie für die Entwicklung einer neu definierten Beziehung zwischen Stadt und Land. Dieses neue Verständnis von ganzheitlicher Entwicklung findet unter den vier Aktionsfeldern: das neue Stadt Land Quartier, der neue Mittelstand, die neue Mobilität, die neuen Kommunen ohne Grenzen, statt.

Insbesondere die neue Mobilität, als Rückgrat einer verknüpften, klimafreundlichen, lebenswerten und wirtschaftsstarke Region spielt dabei eine tragende Rolle. U. a. „alle Menschen in OWL sind unabhängig vom eigenen Pkw mobil und erreichen Großstädte, Mittelzentren und den ländlichen Raum durch ein

optimal vernetztes, bedarfsorientiertes und nutzerfreundliches Mobilitätsangebot, das durchgehende Mobilitätsketten ermöglicht.“¹²). Diese Mobilitätsketten sollen durch eine einfache Inanspruchnahme per App und einfache Tarifgestaltung zugänglich sein.

2.3.2 Mobilitätsnetz OWL

Das Mobilitätsnetz OWL betrachtet den Gesamttraum OWL und definiert Anforderungen, um eine vernetzte Mobilität von Tür zur Tür zu gewährleisten. Ziel ist die Umsetzung der UrbanLand-Vision OWL, durch komfortable und sichere Wegeketten auch in Randzeiten, eine gute Versorgung des ländlichen Raums mit Mobilitätsangeboten. Das Zukunftsbild bestimmt die Ziele einer integrierten, inklusiven Mobilität, die den MIV auf das notwendige Minimum reduziert und dekarbonisierte, leise Mobilitätsangebote und multifunktionale Quartiere ermöglicht. Die Wirtschaftsverkehre werden verstärkt multimodal abgewickelt und sind dadurch effizient und ressourcenschonend. Durch die Verlagerungen stehen Straßenräume für neue Funktionen bereit, Aufenthaltsqualität entsteht. All diese Faktoren stärken OWL als lebenswerte und wirtschaftsstarke Region. Diese Vision einer neuen Mobilität stellt unterschiedliche Anforderungen an die Teilräume des UrbanLand OWL.

2.3.3 Zukunftskonzept Lippe 2025 und Fortschreibung 2030

Der demografische Wandel und die damit verbundenen Potenziale und Risiken sind im Zukunftskonzept 2025 analysiert. Darauf aufbauend sind Leitziele und Handlungsfelder definiert, die die Zukunftsfähigkeit der Region langfristig sichern sollen.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem ländlichen Raum, für den demografische Herausforderungen besonders schwer wiegen. Digitalisierung, Wirtschaftsförderung, Infrastruktur und ausreichende Mobilitätsangebote sollen eine stabile Entwicklung im ländlichen Raum sicherstellen. Darüber hinaus setzt sich der Kreis Lippe das Ziel, sich als offene Region für alle Menschen zu profilieren, in der Integration und Teilhabe gezielt gefördert werden. Hierzu zählen neben Bildungs- und Förderangeboten ebenso der barrierefreie Zugang und gleichwertige Lebensbedingungen mit Teilhabemöglichkeiten im Gesamtkreis.

Die Siedlungsflächenpolitik ist auf den Erhalt, die Aufwertung des Wohnungsbestandes und die Profilierung als Wohnstandort auszurichten, dazu gehört unter anderem der Ausbau multimodaler Mobilitätsangebote mit marktfähigen Preisen¹³

Mit dem Zukunftskonzept 2030 sollen diese Grundsätze fortgeschrieben werden. Für das Ziel, eine klimapositive Bilanz aufzuweisen, sind dekarbonisierte Mobilitätsketten ein entscheidender Faktor.

¹² Mobilitätsstrategie OWL (2022), S. 11

¹³ Zukunftskonzept Lippe 2025 (2017), S. 24

2.3.4 Kommunale Konzepte

Nachfolgend sind exemplarische Aussagen und Entwicklungsrichtungen für Zukunftsszenarien aus kommunalen Konzepten zusammengefasst, die nicht älter als 10 Jahre sind:

- **Verkehrskonzept Stadt Lage (2016):** Im Zielszenario 2025 ist eine Reduzierung des MIV im Modal Split von 74 % auf 65 % benannt, die mit einer Steigerung des Anteils der zurückgelegten Wege mit dem Rad auf 15 %, zu Fuß auf 14 % und ÖPNV auf 7 % gegenüber 2016 einhergeht. Eine Evaluation des Modalsplits im Jahr 2025 kann eine Auskunft darüber geben, welche Maßnahmen besonders gut funktionieren.
- **Klimaschutz-Teilkonzept klimafreundliche Mobilität Bad Salzuflen (2019):** Szenario I beschreibt eine Antriebswende ohne Nutzungsänderung beim MIV, wodurch keine Entlastung des Straßennetzes absehbar wird. Szenario II beschreibt eine, durch die Digitalisierung vorangetriebene, Mobilitätswende durch einen einfachen Zugang zu multimodalen Angeboten. Diese Entwicklung eröffnet ein größeres Gestaltungspotenzial der Straßenräume hin zu klimafreundlichen, adaptiven Straßenräumen mit diversen Nutzungsmöglichkeiten. In Szenario III entsteht durch eine komplett autonome Mobilitätspalette mit multimodalen Verknüpfungspunkten eine neue Mobilitätsqualität.
- **Integriertes Klimaschutzkonzept Gemeinde Schlangen (2021):** In der Betrachtung zweier Entwicklungsszenarien wird für den zukünftigen Energiebedarf im Sektor Verkehr ein geringer Endenergiebedarf prognostiziert. Die Einsparungspotenziale liegen dabei zwischen 33,2 - 67,2 %. Die Gemeinde kann aktiv zu höheren Einsparungen beitragen, indem alternative Angebote zum MIV geschaffen werden. Dies reicht von Maßnahmen, wie überdachten Fahrradstellplätzen und dem Ausbau des Radnetzes über die Schaffung multimodaler Angebote bis zur Bereitstellung öffentlicher Ladeinfrastrukturen für E-Antriebe (Pedelec, E-Auto, E-Roller) und Bildungsangeboten.
- **Leitbild Mobilität Detmold (2022):** Im Zielszenario für das Jahr 2030 sollen 45 % der Wege mit dem MIV erledigt werden, während das Fahrrad bei einem Viertel aller Wege genutzt wird. ÖPNV und zu Fuß gehen machen jeweils 15 % des Modal Split aus. Diese Verlagerung wird durch den Ausbau alternativer Mobilitätsangebote sowie den Umbau des öffentlichen Raums an Knotenpunkten zur Gleichberechtigung aller Verkehrsteilnehmer erreicht.

3 Szenarien für den Kreis Lippe

Mögliche Zukünfte der Mobilität im Kreis Lippe werden über drei unterschiedliche Mobilitätsszenarien anschaulich gemacht. Dabei werden sowohl die vorliegenden Prognosen zur Entwicklung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen herangezogen als auch die Entwicklungsplanungen der Kreise bzw. der Kommunen – die methodisch bereits eine gewisse statistische Elastizität aufweisen – berücksichtigt. Dies geht über eine klassische lineare Fortschreibung der wesentlichen verkehrsrelevanten Entwicklungen in den Städten und Gemeinden unter Bezug zu Entwicklungen in den Nachbarregionen hinaus. Die Szenarien beinhalten die verkehrlichen Auswirkungen, die sich aufgrund der Basisdaten, aber auch durch gesetzte Ziele und umzusetzende Maßnahmen ergeben.

3.1 Methodische Hinweise

Neben der prognostisch-analytischen Bedeutung werden die Mobilitätsszenarien darüber hinaus noch von normativer Bedeutung für die Verfestigung der Entwicklungsziele des Leitbildes und die formulierten Zielstellungen zur zukünftigen Mobilitätsentwicklung sein. Gegensätzliche Zukunftsentwicklungen helfen dann bei der Findung eines gemeinsamen Entwicklungsrahmens, indem sie unterschiedliche, leicht überzeichnete „Zukünfte“ des Mobilitätsverhaltens und damit des notwendigen Verkehrssystems anschaulich machen und die absehbaren Konsequenzen bewerten.

Zukunftsbilder bzw. Szenarien werden in der Verkehrsmodellierung oft als Planfälle gerechnet. Dabei ist Szenariotechnik räumlicher Entwicklungen (Szenario = Bühnenbild) hier gerade keine quantitative Methode, sondern angesichts der vielen Unsicherheiten ein in sich konsistentes Bild zur Veranschaulichung komplexer Trends. Wichtig ist für den Zeithorizont 2040 und für die quantitative wie qualitative Vergleichbarkeit, dass die drei Mobilitätsszenarien eine gemeinsame Basis haben:

- Analyse des Status quo 2022/2023,
- identische grundlegende Prognosen von Basisdaten,
- langfristig geplante, beschlossene Infrastrukturprojekte sind enthalten (wenn auch unterschiedliche Zukunftspläne 2040 ff.),
- keine grundlegenden Unterschiede in der prosperierenden ökonomischen Entwicklung (wenn auch ggf. unterschiedlicher Aufwand/Wertschöpfungsanteil daraus in der Verkehrsbranche),
- in der Skala zwischen städtisch und peripher ländlich keine polarisierte Stadt-Land-Betrachtung, sondern auch Ausgleich von Disparitäten,
- Einbeziehung technischer Entwicklungen der Digitalisierung, d. h. bis ins Jahr 2040 ein Übergang zum autonomen Fahren (wenn auch in unterschiedlichen Ausprägungen),

- zielführende Veränderungen des staatlichen Ordnungsrahmens als angemessene Rahmenbedingungen für kommunales Handeln erlaubt, aber
- keine überraschenden krisenhaften oder technologischen Ereignisse als Veränderung (sog. „Wildcards“) in der Methodik.

3.2 Inhaltliche Abgrenzung der Mobilitätsszenarien

Vor dem Hintergrund der Unsicherheiten künftiger Entwicklungen wird nur eine begrenzte Zahl von Unterscheidungsmerkmalen und Stellschrauben für die Mobilitätsszenarien mit dem Horizont 2040 verwendet.

Tabelle 1: Stellschrauben der Szenarien

Indikator / Entwicklung
Verkehrssparsame räumliche Orientierung (statt Pendeln über lange Strecken)
Öffentlicher Verkehr
Nahmobilität
Auto
Sharingangebote
Alternative Antriebstechnologien (für alle Verkehrsmittel)
Multi-/Intermodalität
Güter-/Wirtschaftsverkehr
Konsequenz des Handelns
Wertewandel des Mobilitätsverhaltens im Alltag in Richtung umweltverträglich und Umweltverbund
Integrierte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung
Bezahlbare Mobilität, sozialer Ausgleich
Erreichung der Klimaziele/THG-Ausstoß
Gleichwertiger Lebensraum von Stadt und Land

Für den Kreis Lippe werden drei Szenarien formuliert. Ein erstes Szenario zeichnet nach, welche Auswirkungen ein zögerliches Handeln ohne Zukunftsvision in Folge aktuell begrenzter finanzieller Möglichkeiten, der Kostensteigerungen und gesellschaftlicher Unsicherheiten auf die Mobilitätsentwicklung im Kreis Lippe haben kann. Das zweite, moderate Szenario zielt auf verkehrsträgerübergreifende Umsetzung von Maßnahmen ab, die einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung entsprechen. Die Umsetzung erfolgt aber mit moderatem Handeln, d. h. vor dem Hintergrund aktueller finanzieller Begrenzungen werden die

Maßnahmen im Kreisgebiet mit Verzögerung und zunächst nicht flächendeckend oder nicht vollständig umgesetzt, die zuständigkeitsübergreifende Zusammenarbeit erfolgt nur einzelfallbezogen.

Das dritte, ambitionierte Szenario bildet einen akteursübergreifenden Zusammenschluss zum Handeln ab, d. h. die Maßnahmen werden im Kreisgebiet flächendeckend und vollständig umgesetzt und kontinuierlich zielgerichtet angepasst und fortgeschrieben.

Die Ausprägungen sind nachfolgend zunächst skizzenhaft beschrieben, um ein gemeinsames Verständnis der Entwicklungsrichtungen zu schaffen. Die Szenarien unterscheiden sich auch in den finanziellen Rahmenbedingungen und der Priorisierung von Mitteln für Mobilität.

- **Zögerliches Szenario:** Bund- und Land erhöhen die Zuschüsse zum ÖPNV nicht. Lokale Politik räumt ÖPNV keine ausreichende Priorisierung ein. Das vorhandene Budget für Mobilität fließt in Erhalt und Ausbau von Straßen und Radwegen, wobei hierbei die bestehenden Förderungen von Bund und Land zugutekommen. Auch diese sind insbesondere für den Radverkehr zwar reduziert worden, vorrangig scheitert die Umsetzung von Maßnahmen aber am kommunalen Eigenanteil.
- **Moderates Szenario:** Bund- und Land erhöhen die Zuschüsse zum ÖPNV moderat. Lokale Politik räumt dem ÖPNV eine mittlere Priorisierung ein.
- **Ambitioniertes Szenario:** Mobilität wird (in enger Verzahnung mit der Siedlungsentwicklung) als ganzheitliche Gestaltungsaufgabe begriffen, die gesetzlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen wurden entsprechend angepasst. Autoorientierte Investitionen haben sich auf umweltfreundliche Mobilität verlagert. Bund- und Land erhöhen die Zuschüsse zum ÖPNV in ausreichendem Maße. Lokale Politik räumt dem ÖPNV eine hohe Priorisierung ein.

3.3 Zögerliches Szenario 2040

Abbildung 12: Zögerliches Szenario

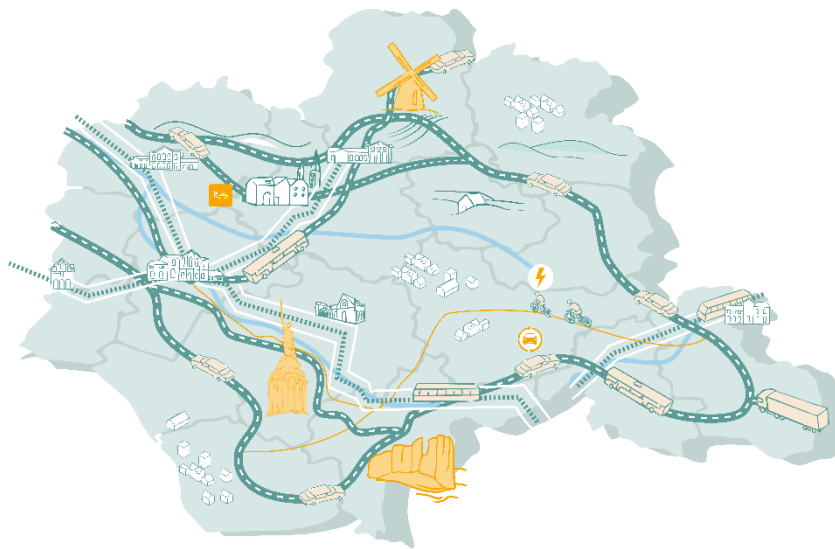


Tabelle 2: Beschreibung zögerliches Szenario

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
Verkehrssparsame räumliche Orientierung (statt Pendeln über lange Strecken)	Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind in gesellschaftlichen Debatten präsent, haben aber nur zu begrenztem Umdenken geführt. Die begrenzten finanziellen Mittel in den 2020er Jahren haben die einsetzenden Bemühungen ausgebremst und zu einem Auseinanderdriften von Zielen und Wirklichkeit geführt. Auch nach dem einsetzenden wirtschaftlichen Aufschwung erfolgte kein konsequentes Gegensteuern, Fortschritt wurde vorwiegend an Industrie- und Technikentwicklung delegiert. Obwohl Menschen, vor allem in den angrenzenden Großstädten Bielefeld und Paderborn bewusst auf den

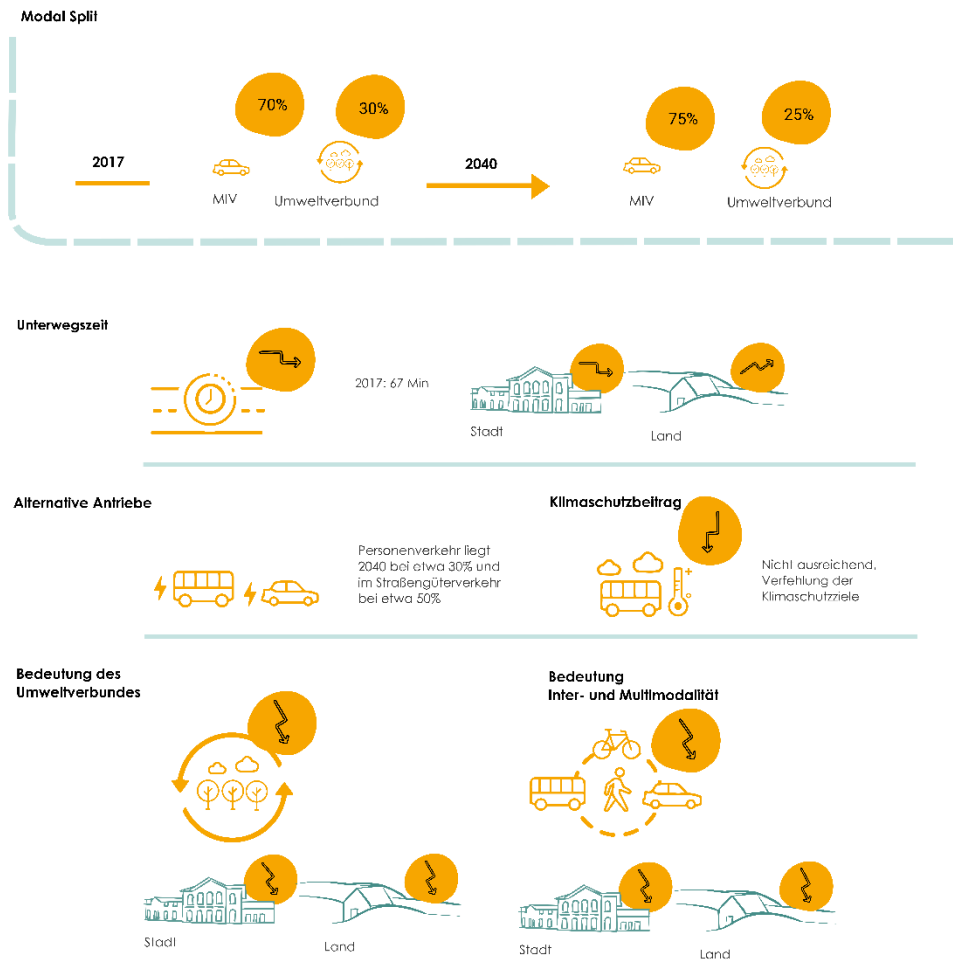
Indikator / Entwicklung	Ausprägung
	Pkw-Besitz verzichten, ist das eigene Auto insbesondere in den Mittel- und Kleinstädten sowie ländlichen Gebieten vorherrschend.
Öffentlicher Verkehr	<p>Der öffentliche Verkehr steht unter ökonomischem Druck durch die Zunahme der individuellen Mobilität und die gestiegenen Kosten für die Leistungserbringung. Insbesondere in ländlichen Gegenden sind ÖPNV-Angebote oder auch Zubringerverkehre ausgedünnt, da diese finanziell nicht priorisiert sind (bzw. politisch keine große Unterstützung für hohe öffentliche Ausgaben finden). Dies führt langfristig zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen und einer Verfestigung der Autonutzung.</p> <p>Die vorhandenen Finanzmittel werden in den Ausbau starker Achsen mit möglichst dichter Taktfolge gelenkt, um in Ergänzung zum SPNV in schienenfernen Räumen ein möglichst attraktives Grundangebot zu schaffen und Nachfrage zu bündeln. Park & Ride erfolgt an Bahnhaltepunkten.</p>
Nahmobilität	<p>Qualität des Fuß-/Radverkehrsnetzes hat zugenommen. Es ist jedoch weiterhin nicht gelungen die Netzlücken zwischen den hierarchischen Schnittstellen (Land, OWL, Kreis, Kommunen) zu schließen. Zwar hat sich die baulastträgerübergreifende Planung anlassbezogen deutlich verbessert, eine übergreifende Planung und Prioritätensetzung erfolgt nicht.</p> <p>Die gewachsene Bedeutung von Pedelecs hat zumindest im Sommerhalbjahr dazu geführt, dass kürzere Wege immer mal wieder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, eine grundlegende Verlagerung von Wegen insbesondere in den ländlichen Bereichen des Kreises Lippe ist nicht erfolgt.</p>
Auto	Es fallen höhere Kosten für die Nutzung des MIV an. Nach Jahrzehnten des Kapazitätsausbaus auf der Straße werden neue Kapazitätserweiterungen immer schwieriger, wegen aufwändiger Substanzerhaltung und langwierigen Planungs- und Bauzeiten im Neubau.

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
	<p>Der Trend zu immer mehr und schweren Pkw setzt sich fort. Die überwiegende Fortbewegung mit dem Pkw bleibt prägend.</p> <p>Die Nutzung der Straßeninfrastruktur wird gemäß regulatorischer Vorgaben digital gesteuert, was ein effizienzorientiertes Verkehrssystemmanagement ermöglicht. Verkehrsabläufe (u. a. Geschwindigkeit und Abstellvorgänge) erfolgen schrittweise automatisiert.</p>
Sharing	<p>Der Anteil an Pkw-Besitz hat trotz der Ausbreitung des Carsharings kaum abgenommen, stattdessen hat sich Carsharing als gelegentliche Ergänzung zum Privatfahrzeug und dem wenig differenzierten ÖPNV entwickelt. Förderlich für die Verbreitung ist die Digitalisierung und Automatisierung, so dass die Bestellung und Rückgabe der Fahrzeuge (auch „one way“) einfach und bequem per App erfolgen.</p> <p>Nach längerem Wachstum sind allerdings alle Gebiete der Nachfrage entsprechend mit Fahrzeugen versorgt, lediglich in ländlichen Bereichen bestehen nach wie vor größere Lücken, die vereinzelt durch private ehrenamtliche Fahrtangebote geschlossen werden.</p> <p>Bikesharing ist als Insellösung lediglich in den großen Städten im Kreis (Detmold, Lemgo, Lage und Bad Salzuflen) vertreten.</p>
Alternative Antriebstechnologien (für alle Verkehrsmittel)	<p>Es besteht eine Effizienzsteigerung bei allen motorisierten Verkehrsmitteln.</p> <p>Der Elektroanteil im Personenverkehr liegt 2040 bei 30 % und im Straßengüterverkehr bei etwa 50 %. Die Marktdurchdringung reicht aber nicht an die ursprünglichen Zielstellungen heran.</p>
Multi-/Intermodalität	<p>Die Verknüpfung von ÖPNV und Sharing-Angeboten ist mangels Angeboten nicht ausgeprägt. In ländlichen Gebieten und Gebieten mit einem Grundangebot (vorrangig auf Bedarfe des Schulverkehrs ausgerichtet), sind die Schnittstellen zwischen den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes begrenzt</p>

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
	und weisen eher eine nähräumliche Orientierung auf, indem mit dem Fahrrad zur Haltestelle gefahren wird.
Güter-/ Wirtschaftsverkehr	<p>Die Güter- und Wirtschaftsverkehrsleistung steigt um etwa 50 %.</p> <p>Zugleich bleibt die Straße im Güterverkehr dominierend. Kleinteilige Verteilungsstrukturen mit dem Fahrrad, Kleinfahrzeugen und -transportern haben sich nur vereinzelt etabliert durch das lokale Engagement einzelner Akteure, tragen dann aber zur Verringerung der verkehrlichen Belastungen bei.</p> <p>Da der Güterverkehr künftig auf der Schiene an Bedeutung gewinnen und Marktanteile hinzugewinnen soll, ist die Infrastrukturentwicklung für intermodale Schnittstellen in vollem Gange; dies braucht jedoch wegen der Anforderungen des SPNV und längerfristiger Flächenvorratspolitik noch etwas länger.</p>
Qualitative Rahmenaspekte	
Konsequenz des Handelns	Die gesellschaftliche Polarisierung hat sich verfestigt, kontroverse Themen, wie Mobilität und Klimaschutz werden daher umfangreich diskutiert, aber wenig progressiv vorangetrieben. Die Diskrepanz zwischen übergeordneten Zielformulierungen und tatsächlichem Handeln im Rahmen der jeweiligen Zuständigkeiten (und damit auch Verpflichtungen) geht weiter auseinander.
Wertewandel des Mobilitätsverhaltens im Alltag in Richtung umweltverträglich und Umweltverbund	Gesellschaftlich haben sich Individualisierungstendenzen weiter ausgeprägt, räumliche Ungebundenheit ist vielen Menschen von besonderer Bedeutung; die Verbreitung besserer Kommunikations- und Informationstechnologien fördern diese Entwicklung, die sich in der Zunahme kleiner Haushaltsgößen und der räumlichen Flexibilisierung von Familienstrukturen äußern.
Integrierte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung	Es bleibt bei der gängigen Praxis einer Flächenbevorratung und -nutzungszuweisung, ohne verbindliche Erreichbarkeitsvorgaben oder konkrete Vorgaben für die Schaffung von Mobilitätsangeboten bei der Flächenentwicklung.

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
	Das Spannungsfeld zwischen Individualisierung und Flexibilisierung sowie Nachhaltigkeit ist unverändert, die Flächeninanspruchnahme durch den hohen Anteil im MIV ebenso. Daher bestehen Konflikte in der Aufteilung des zur Verfügung stehenden Raumes für Aufenthalt, Versorgung, Verkehr etc. in Städten, aber zunehmend auch in den Dörfern des Kreises Lippe.
Bezahlbare Mobilität, sozialer Ausgleich	Die Wahlfreiheit in der Mobilität ist im Wesentlichen weiterhin von den individuellen Möglichkeiten abhängig.
Erreichung der Klimaziele/THG-Ausstoß	Die Maßnahmen und der Wandel im Mobilitätsverhalten reichen nicht aus, um die Klima- und THG-Ziele zu erreichen.
Gleichwertiger Lebensraum von Stadt und Land	Fehlende Erreichbarkeit wichtiger Ziele (z. B. Arbeitgeber, Daseinsvorsorge) ohne eigenen Pkw auf dem Land sorgt für eine steigende Kluft zwischen den Lebensbedingungen und Chancen in ländlichen und urbanen Räumen.

Abbildung 13: Bewertung zögerliches Szenario



3.4 Moderates Szenario 2040

Abbildung 14: Moderates Szenario

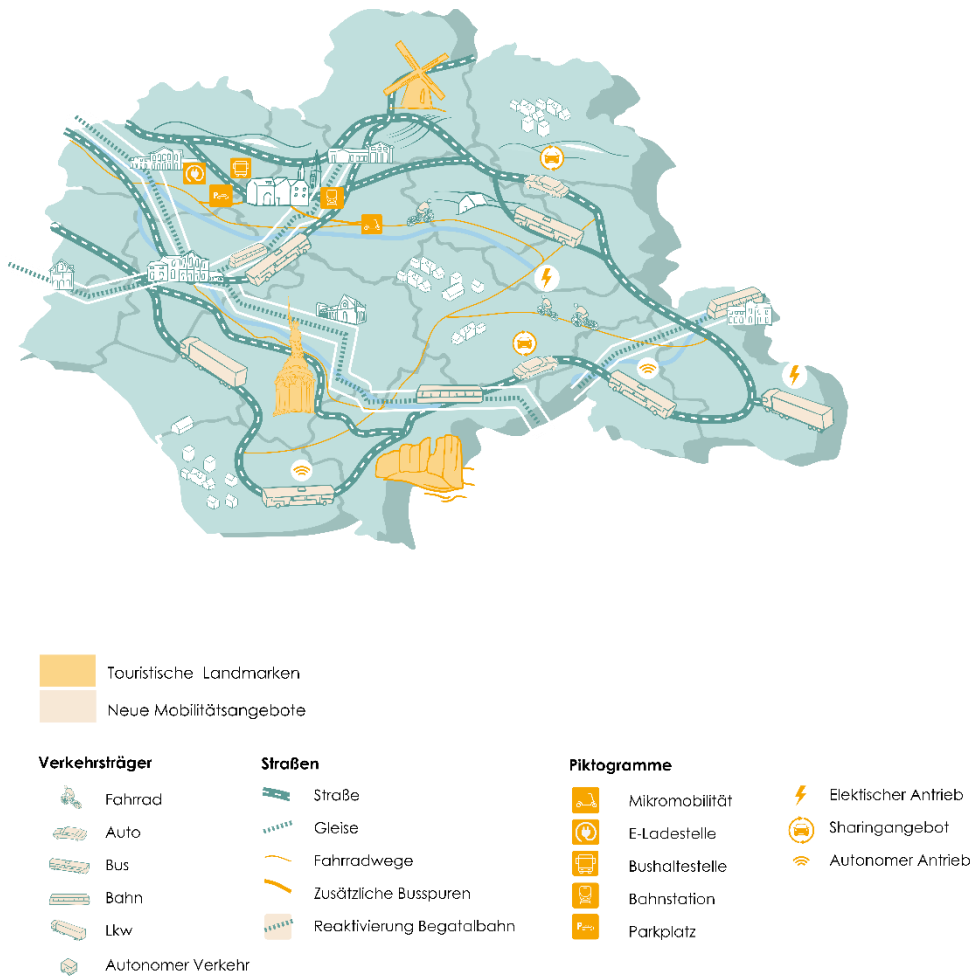


Tabelle 3: Beschreibung moderates Szenario

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
Verkehrssparsame räumliche Orientierung (statt Pendeln über lange Strecken)	<p>Die Gesamtverkehrsleistung des Personenverkehrs bewegt sich in etwa auf dem Niveau von 2010, hat sich also geringfügig verringert.</p> <p>Die Zahl der gleichzeitig fahrenden Fahrzeuge hat sich verringert, die Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen und die Wohnqualität hat zugenommen. Weiterhin hoch ist die Pendlerquote auch über weitere Distanzen, auch wenn nicht mehr jeden Tag gependelt wird. In ländlichen Bereichen und zwischen den ländlichen Zentren der Region sind ebenfalls erste Anzeichen einer</p>

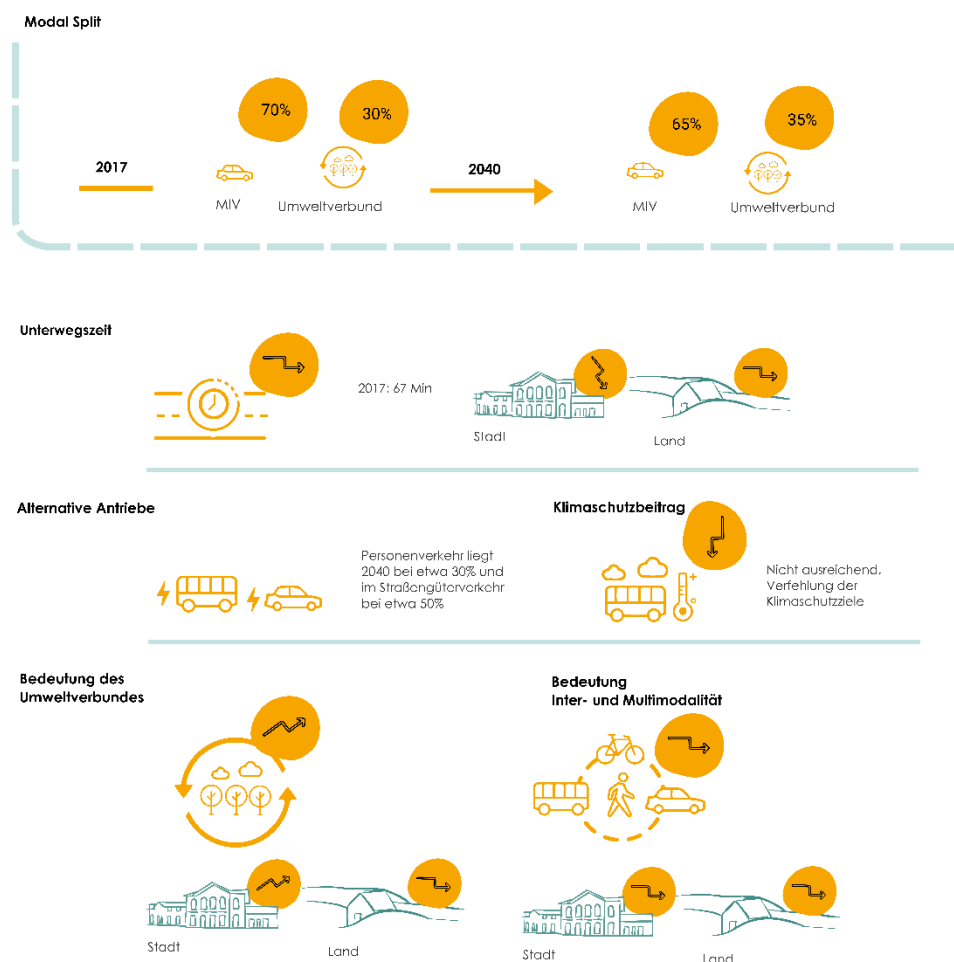
	<p>Verringerung der Verkehrsbelastungen erkennbar.</p> <p>Es entsteht eine oft arbeitsteilige, kombinierte Nutzung verschiedener Mobilitätsangebote, wobei das (geteilte) Auto das Rückgrat des Systems bleibt.</p>
Öffentlicher Verkehr	<p>Der ÖPNV wird ergänzend zum SPNV in schienenfernen Räumen mit Schnellbussen (mit perspektivisch gesonderten Busspuren) ausgebaut, um die Erreichbarkeit im Kreis Lippe und in die Nachbarkreise zu sichern und die zunehmenden Pendelndenverflechtungen aufzunehmen.</p> <p>Die zunehmende Automatisierung des ÖV (erste fahrerlose Fahrzeuge und höhere Verbreitung flexibler Zubringerverkehre) werden durch eng vertaktete, starke ÖPNV-Achsen ergänzt. Der ÖPNV-Anteil am Modal Split hat gegenüber dem Pkw zugenommen.</p>
Nahmobilität	<p>Deutliche Steigerung der Qualität des Fuß-/Radverkehrsnetzes durch geschlossene Netze auch zwischen den hierarchischen Schnittstellen (Land, OWL, Kreis, Kommunen). Kürzere Wege werden zumindest im Sommerhalbjahr verstärkt auf das Fahrrad verlagert. Die durchschnittliche Wegelänge mit dem Fahrrad reduziert sich dadurch, dass mehr Menschen mit dem Fahrrad im Nahbereich unterwegs sind.</p> <p>Intermodalität v. a. mit dem Pedelec als Zubringer spielt eine wichtige Rolle.</p>
Auto	<p>Es fallen höhere Kosten für die Nutzung des MIV an.</p> <p>Es ist eine generelle Abkehr von immer größeren Fahrzeugen erfolgt. Der Besitz eines eigenen Pkws steht nicht mehr im Vordergrund, sondern die möglichst flexible bedarfsgerechte Verfügbarkeit und Nutzung von Fahrzeugen in unterschiedlichen Größen und für den jeweiligen Zweck.</p> <p>Die Zweit- und Drittautoquote hat sich verringert.</p>

<p>Sharing</p>	<p>Die Sharing Economy hat sich konstant weiterverbreitet. Sie ist für breite Teile der Bevölkerung attraktiv geworden, so dass das Car-sharing sogar in zentralen ländlichen Orten eine hohe Marktdurchdringung erzielt hat. Förderlich ist hierbei die Digitalisierung und Automatisierung, so dass die Bestellung und Rückgabe der Fahrzeuge (auch „one way“) einfach und bequem per App erfolgen. Darüber hinaus kann durch das Angebot verschiedener Fahrzeugklassen die Größe flexibel an den jeweiligen Bedarf angepasst werden.</p> <p>Grundlage für die skizzierte Entwicklung sind veränderte gesetzliche Rahmenbedingungen, so dass Car- und Bikesharing-Anbieter regional und überregional kooperieren und logistisch wie tariflich mit ÖPNV-Anbietern und anderen Mobilitätsdienstleistern über Flatrate-Tarife und umfassende, integrierte Informationsangebote verknüpft sind.</p>
<p>Alternative Antriebstechnologien (für alle Verkehrsmittel)</p>	<p>Es besteht eine Effizienzsteigerung bei allen motorisierten Verkehrsmitteln.</p> <p>Der Elektroanteil im Personenverkehr liegt 2040 bei 30 % und im Straßengüterverkehr bei etwa 50 %. Die Marktdurchdringung reicht aber nicht an die ursprünglichen Zielstellungen heran.</p> <p>Die durchschnittliche Nutzungsdauer beispielsweise eines Pkw liegt bei rund 15 Jahren, sodass zusätzliche Maßnahmen gesetzt werden müssen, die einen beschleunigten Austausch verbrennungsmotorisch angetriebener Fahrzeuge im Zeitraum 2030 bis 2040 zu erreichen.</p>
<p>Multi-/Intermodalität</p>	<p>Die Verknüpfung von ÖPNV und Sharing-Angeboten verschiedener Art ist etabliert, die Übergänge sind fließend und erleichtern die flexible Nutzung. Attraktiv gestaltete Mobilstationen mit unterschiedlichen Ausstattungskategorien, je nach Bedarf als räumliche Bündelungspunkte sind sichtbar verteilte Anlaufpunkte geteilter öffentlicher Mobilität.</p>

	Die ÖPNV-Betreiber sehen sich so auch für Bikesharing-Angebote für die letzte Meile mit zuständig, damit optimale Gesamtreisezeit gelingen kann.
Güter-/ Wirtschaftsverkehr	Die Güter- und Wirtschaftsverkehrsleistung steigt um etwa 50 %. Zugleich bleibt die Straße im Güterverkehr dominierend, kleinteilige Verteilungsstrukturen mit dem Fahrrad, Kleinfahrzeugen und -transportern verringern die verkehrlichen Belastungen. Da der Güterverkehr künftig auf der Schiene an Bedeutung gewinnen und Marktanteile hinzugewinnen soll, ist die Infrastrukturentwicklung für intermodale Schnittstellen in vollem Gange; dies braucht jedoch wegen der Anforderungen des SPNV und längerfristiger Flächenvorratspolitik noch etwas länger.
Qualitative Rahmenaspekte	
Konsequenz des Handelns	Die Sparmaßnahmen aufgrund der Haushaltslagen und allgemeinen Kostensteigerungen wurden erst Ende der 2020er Jahre aufgegeben. Da die langfristigen Ziele der Mobilitätsentwicklung stets beibehalten wurden, wurde bis 2040 mit Konsequenz an der Erreichung der formulierten Zielsetzungen gearbeitet. Die Jahre des Stillstandes und nur geringen Fortschrittes konnten jedoch nicht aufgeholt werden, die gestellten Ziele wurden verfehlt.
Wertewandel des Mobilitätsverhaltens im Alltag in Richtung umweltverträglich und Umweltverbund	„Auto haben und Bus fahren“ wird der Mainstream, jedoch wird Autobesitz mit dem damit verbundenen Parkplatzproblem erst langsam durch autonomes Fahren abgelöst, wobei Pkw-Stellplätze vermehrt frei bleiben.
Integrierte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung	Es bleibt bei der gängigen Praxis einer Zuständigkeitsübergreifenden Flächenbevorratung und -nutzungszuweisung, ohne verbindliche Erreichbarkeitsvorgaben oder konkrete Vorgaben für die Schaffung von Mobilitätsangeboten bei der Flächenentwicklung.
Bezahlbare Mobilität, sozialer Ausgleich	Die Nutzungskosten öffentlicher Mobilität liegen auf dem Niveau von 2020

	Für Mobilität und Verkehr muss insgesamt weniger Geld ausgegeben werden, das zugunsten anderer Bedarfe rund ums Wohnen, Essen, Freizeit eingesetzt werden kann.
Erreichung der Klimaziele / THG-Ausstoß	Die Maßnahmen und der Wandel im Mobilitätsverhalten reichen nicht aus, um die Klima- und THG-Ziele zu erreichen.
Gleichwertiger Lebensraum von Stadt und Land	Die Erreichbarkeit wichtiger Ziele ist zu den Hauptzeiten gewährleistet, dennoch wird keine Mobilitätsgerechtigkeit erzielt. Die Fortbewegung weist weiterhin eine hohe Autoabhängigkeit auf.

Abbildung 15: Bewertung moderates Szenario



3.5 Ambitioniertes Szenario 2040

Abbildung 16: Ambitioniertes Szenario

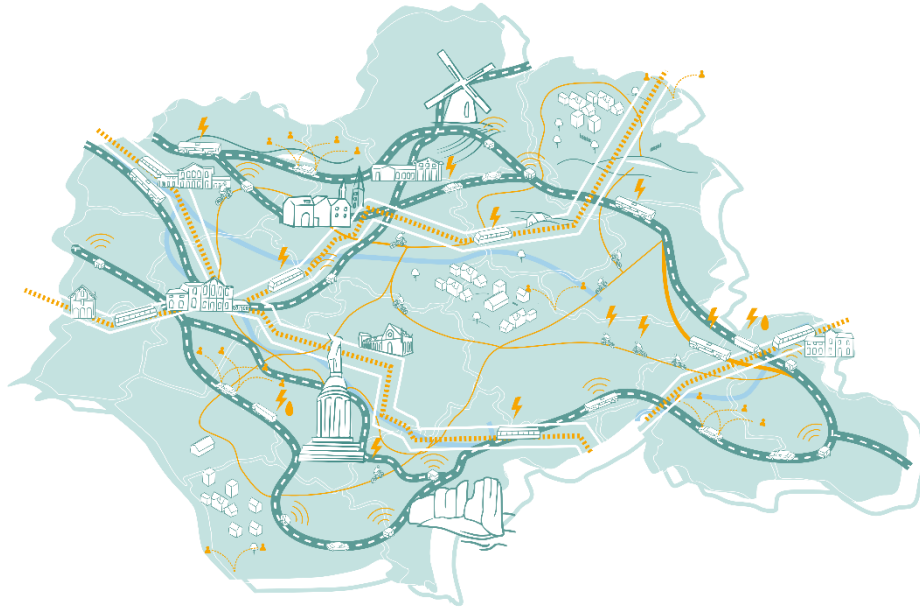


Tabelle 4: Beschreibung ambitioniertes Szenario

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
Verkehrssparsame räumliche Orientierung (statt Pendeln über lange Strecken)	Die Gesamtverkehrsleistung des Personenverkehrs sinkt unter das Niveau von 2010. Beschleunigt durch die gesellschaftlichen Auswirkungen der Corona-Pandemie hat sich der Trend zu naturnahem Wohnen und Arbeiten fortgesetzt und zu einer Profilierung lokaler Lebens- und Wirtschaftsweisen geführt. Dezentrale Konzentration als Leitbild der Siedlungsentwicklung zeigt den Weg zu einem Netz von durchaus urbanen Kleinstädten mit gutem sozialen Zusammenhalt, verbunden durch attraktive Landschaftsräume und vielfältige autounabhängige Mobilität
Öffentlicher Verkehr	Verdopplung der Fahrgastzahlen durch signifikante Angebotsverbesserungen. Durch zunehmende Automatisierung erfährt das Angebot an differenzierten kleinteiligen ÖPNV-Angeboten an Bedeutung. Neben leistungsfähigen SPNV-Trassen (u. a. die reaktivierte Begatalbahn) sorgen hochwertige

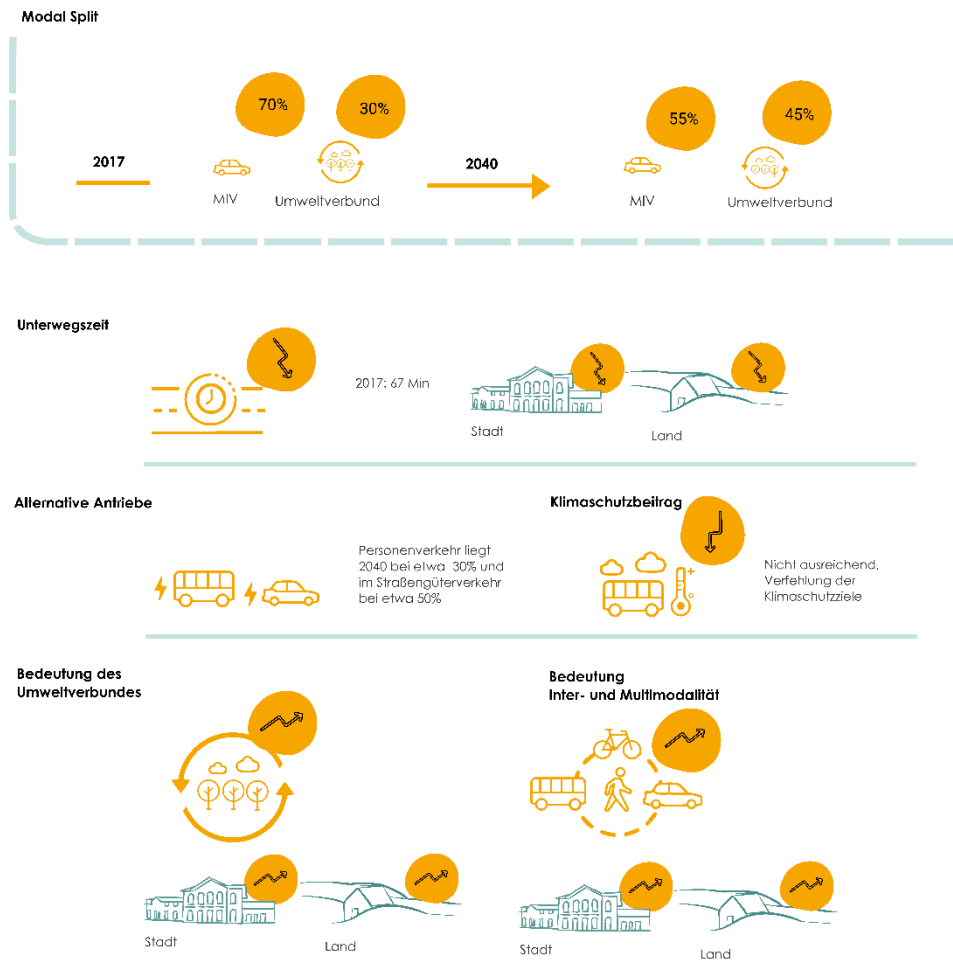
Indikator / Entwicklung	Ausprägung
	<p>Bussysteme für ein attraktives Angebot auf starken Achsen. Für die Feinverteilung fungiert ein umfangreiches Zubringersystem aus (fahrergestützten oder autonom verkehrenden) Kleinbussen in Flächenbedienung in den Zwischenräumen bis in die Wohnquartiere.</p>
Nahmobilität	<p>Deutliche Steigerung der Qualität des Fuß-/Radverkehrsnetzes durch geschlossene Netze – auch zwischen den hierarchischen Schnittstellen (Land, OWL, Kreis, Kommunen). Durch erhöhte Betriebskosten im MIV, aber auch durch die stärkere Berücksichtigung integrierter Siedlungsentwicklung und steigendes Umweltbewusstsein, sowie die verbesserte Radinfrastruktur werden kürzere Pkw-Fahrten verstärkt auf das Fahrrad verlagert, die durchschnittliche Wegelänge mit dem Fahrrad reduziert sich.</p> <p>Pedelecs ergänzen die Angebote der Flächenerschließung auf Dorf-/Quartierebene.</p>
Auto	<p>Höhere Kosten für die Nutzung des MIV fallen an. Aufgrund der nahräumlichen Orientierungen und verbreiteter Homeoffice-Routinen ist insgesamt von einer Verkürzung der durchschnittlichen Wegelänge auszugehen. Die höheren Kosten und die guten Alternativen führen dazu, dass das Auto öfter stehen gelassen wird. Zugleich ist ein Anstieg des Besetzungsgrades im Pkw festzustellen, der auch auf die Möglichkeit zurückzuführen ist, die fahrleistungsabhängigen Mehrkosten aufzuteilen.</p>
Sharing	<p>Fördermaßnahmen für Carsharing werden verstärkt und tragen auch zu einer Verbreitung bei. Die Routinen zur Nutzung des eigenen Pkw als „Grundverkehrssystem“ schwinden. Das Teilen der Fahrzeuge ist sowohl in ländlichen als auch in den städtischen Strukturen weiterverbreitet.</p> <p>Grundlage für die skizzierte Entwicklung sind veränderte gesetzliche Rahmenbedingungen, so dass Car- und Bikesharing-Anbieter regional und überregional kooperieren und</p>

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
	logistisch wie tariflich mit ÖPNV-Anbietern und anderen Mobilitätsdienstleistern über Flatrate-Tarife und umfassende, integrierte Informationsangebote verknüpft sind.
Alternative Antriebstechnologien (für alle Verkehrsmittel)	<p>100 % emissionsfreie Neuzulassungen ab 2035 (gesetzliche Vorgabe).</p> <p>Die durchschnittliche Nutzungsdauer beispielsweise eines Pkw liegt bei rund 15 Jahren, sodass zusätzliche Maßnahmen gesetzt werden müssen, die einen beschleunigten Austausch verbrennungsmotorisch angetriebener Fahrzeuge im Zeitraum 2030 bis 2040 zu erreichen.</p>
Multi-/Intermodalität	<p>Ride-Sharing wird zum zentralen Betriebskonzept des öffentlichen Verkehrs, besonders durch die Verknüpfung von Car- und Bike-sharing-Angeboten. Die Ausweitung der Verfügbarkeit und Zugänglichkeit zu einem öffentlichen Verkehrsangebot (ÖV-Haltestelle, Car-/Bikesharing) binnen max. 5 Gehminuten mit einem kreisweiten Netz an Verknüpfungs- und Umstiegspunkten schafft ein attraktives Grundangebot.</p> <p>Die Kundenorientierung und unkomplizierten Zugangssysteme gelten für die gesamte Mobilitätskette, sodass keine Zugangshürden bestehen und eine Verlässlichkeit bei Umstieg und Verkehrsmittelwechsel bestehen.</p>
Güter-/ Wirtschaftsverkehr	<p>Die Güter- und Wirtschaftsverkehrsleistung steigt um etwa 50 %. Der Güterverkehr erfolgt wo möglich im Kombiverkehr. Verteilstationen für die Anlieferung mit kleineren Fahrzeugen mit umweltfreundlichem Antrieb sorgen für eine Verbesserung der Verkehrssituationen in den Städten und Gemeinden. Der Anteil der Bahn an der gesamten Güterverkehrsleistung steigt deutlich.</p> <p>Erste Lieferdrohnen finden ihren regelmäßigen Einsatz.</p>
Qualitative Rahmenaspekte	

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
Konsequenz des Handelns	Die Mobilitätsentwicklung erfolgt in konsequenter Ausrichtung auf die übergeordneten Zielsetzungen. Für ein gemeinsames und abgestimmtes Vorgehen erfolgen Planung und Umsetzung im Kreis Lippe interkommunal und integriert zwischen den Akteuren der Kommunalfamilie, den regionalen Akteuren und dem Land NRW.
Wertewandel des Mobilitätsverhaltens im Alltag in Richtung umweltverträglich und Umweltverbund	<p>Der Anteil an Fuß- und Radverkehr hat dank durchgängiger Elektrifizierung (Pedelects vielfacher Art) und entsprechendem Mobilitätsmanagement zugenommen. Auch (verkehrs-)politisch wird der Nahmobilität mit dem Fokus auf lebenswerte Dörfer und Stadtquartiere ein höherer Stellenwert beigemessen als noch vor wenigen Jahren. Wenn auch nicht konfliktfrei, hat sich ein breiter gesellschaftlicher Konsens für Klimaschutz und Nachhaltigkeit ergeben, der auch Push-Maßnahmen bei Parken/Motorisierung ermöglicht. So sind Strategien zur Verkehrswende (auch nicht-technische, restriktive Maßnahmen zur Vermeidung umweltschädlicher Verkehrsformen) nicht mehr tabuisiert. Die Politik begreift Mobilität (in enger Verzahnung mit der Siedlungsentwicklung) als ganzheitliche Gestaltungsaufgabe, die gesetzlichen und fiskalischen Rahmenbedingungen wurden entsprechend angepasst.</p> <p>Autoorientierte Investitionen haben sich auf umweltfreundliche Mobilität verlagert. Es bestehen somit kaum noch Anreize für weite Wege und Zersiedlung.</p>
Integrierte Siedlungs- und Gewerbeentwicklung	<p>„Region der kurzen Wege“</p> <p>Verdichtung der Ortskerne und Durchmischung der Angebote und Nutzungen (vrs. auf Basis veränderter Rechtsgrundlagen und einer nachhaltigen Raumentwicklung). Dies ermöglicht kürzere Wege und damit in weiterer Folge eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl, insbesondere zugunsten mehr räumlicher Mobilität. Neubau erfolgt nur noch auf Flächen, die schon heute gut mit</p>

Indikator / Entwicklung	Ausprägung
	<p>Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs erschlossen sind, oder die im Zuge der Siedlungsentwicklung mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen werden können.</p> <p>Der Trend der Zersiedelung wird gestoppt und langfristig umgekehrt, Einrichtungen der Grundversorgung sind nahräumlich erreichbar.</p>
Bezahlbare Mobilität, sozialer Ausgleich	<p>Die Nutzungskosten öffentlicher Mobilität liegen im Durchschnitt 50 % unter dem Niveau von 2020</p> <p>Für Mobilität und Verkehr muss insgesamt weniger Geld ausgegeben werden, das zugunsten anderer Bedarfe rund ums Wohnen, Essen, Freizeit eingesetzt werden kann.</p>
Erreichung der Klimaziele / THG Ausstoß	Die Ziele werden erfüllt.
Gleichwertiger Lebensraum von Stadt und Land	Auch in ländlichen Räumen sind wichtige Ziele ohne eigenen Pkw komfortabel und schnell erreichbar ohne Einschränkung der individuellen Mobilität. Der Kreis Lippe ist daher ein lebenswerter und wettbewerbsfähiger Wohn- und Arbeitsstandort.

Abbildung 17: Bewertung ambitioniertes Szenario



4 Handlungsfelder und zugehörige Maßnahmen

Der übergeordnete Slogan „Lippe mobil: Menschen verbinden. Ziele erreichen“ fasst die Zielrichtung der künftigen Mobilitätsentwicklung für den Kreis Lippe bis 2040 zusammen. Die Konkretisierung erfolgt in acht Handlungsfeldern, die verkehrspolitische und klimaschonende Ziele sowie die Sicherung der Mobilität für Alle aufgreifen. Die acht Handlungsfelder im Masterplan Mobilität dienen der Zuordnung der im Leitbild definierten Ziele.

Maßnahmen mit einer gemeinsamen Strategie oder einer besonders wirkungsvollen Kombination werden gebündelt, um Synergieeffekte optimal zu nutzen. Durch die enge Zusammenarbeit der Akteure, gemeinsame Förderanträge, eine koordinierte Pflege von Datenbanken, abgestimmte Analysen und Öffentlichkeitsarbeit sowie politische Abstimmungen wird die Effizienz gesteigert. Dies ermöglicht eine schnellere und parallel verlaufende Umsetzung der Maßnahmen. Zudem entlastet die Bündelung in Paketen die personellen Ressourcen innerhalb der operativen Einheiten.

Insgesamt wurden im Prozess zum Masterplan Mobilität **35 Maßnahmen** im Rahmen von vorliegenden Planungen und Konzepten, Beteiligungsformaten sowie bestehenden politischen Beschlüssen gesammelt und durch das Planungsbüro entwickelt. Nicht alle Maßnahmen sind neu; sie beinhalten auch bereits praktizierte Ansätze, die jedoch regelmäßig überprüft und gegebenenfalls weiter optimiert werden können. Die Maßnahmen werden dabei nicht rein sektoral nach Verkehrsträgern behandelt, sondern in den acht Handlungsfeldern nach abgeleiteten Themenfeldern gebündelt.

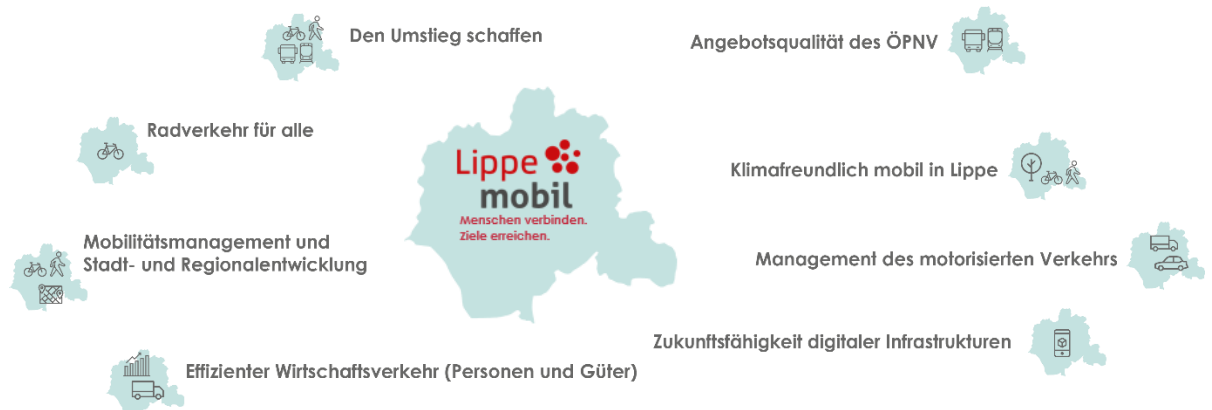


Abbildung 18: Übersicht der 8 Handlungsfelder

Die 35 Maßnahmen werden gesondert in Steckbriefen detailliert beschrieben, mit einer Einschätzung zur Nutzen-Kosten-Wirkung hinterlegt sowie mit Blick auf die nächsten Schritte zur Umsetzung erläutert. Die Steckbriefe finden Sie in Band 3 „Maßnahmensteckbriefe“.

Die folgenden Übersichten zeigen die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen sowie deren Beitrag zu den Wirkungszielen des Leitbildes. Diese sind:

Tabelle 5: Wirkungsziele Masterplan Mobilität

	Wirkungsziel
I	Steigerung des Anteils des Umweltverbundes am Modal Split bis 2040 von 30 % auf 40 %
II	Reduzierung der täglichen Unterwegszeit im Kreis Lippe bis 2040 um 10 % im Umweltverbund
III	Zugang für jede Bürgerin und jeden Bürger zu einem öffentlichen Verkehrsangebot (ÖV-Haltestelle, Car-/Bikesharing) binnen max. 5 Gehminuten bis 2040)
IV	Baulastträgerübergreifend lückenlose Netze für den Rad- und Fußverkehr bis 2045
V	Anbindung großer Arbeitgeber/Gewerbegebiete bis 2030 an den ÖPNV im Halbstundentakt
VI	Klimaneutral bis 2045 im Alltags-, Freizeit- und Wirtschaftsverkehr
VII	Reduzierung der Kosten für Mobilität des Umweltverbundes (ggü. dem Pkw) bis 2030
VIII	Anteil Kraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben bis 2040 auf 50 % steigern
IX	Vision Zero im Kreis Lippe bis 2035 (keine Verkehrstoten)

Die meisten Maßnahmen sind nicht in alleiniger Zuständigkeit durch den Kreis Lippe durchzuführen. Kooperationen sowie gemeinsames Handeln mit den Kommunen und weiteren Akteuren und Organisationen ist unabdingbar. Um diese Zuständigkeiten und Abläufe zu verdeutlichen, wird dieses Themenfeld in jeder einzelnen Maßnahme dargestellt und im Umsetzungskonzept noch einmal näher beleuchtet.

4.1 Radverkehr für alle

Das Handlungsfeld „Radverkehr für alle“ zielt darauf ab den Radverkehr im Kreis Lippe für alle, von Alltagsfahrerinnen und -fahrern über Freizeitfahrerrinnen und -fahrer sicher, komfortabel und attraktiv zu gestalten. Dies umfasst insbesondere den regionsweiten Ausbau von schnellen und sicheren Verbindungen zwischen urbanen und ländlichen Gebieten. Mit wachsendem Aufkommen der Elektrounterstützung bei Fahrrädern werden zukünftig aber auch Verbindungen bis zu 15 oder gar 20 km Länge verstärkt mit dem Fahrrad möglich, auch bei bewegter Topografie.

Durch die Förderung der gemeinsamen Steuerung von Bau- und Umgestaltungsprojekten im Straßenraum wird eine koordinierte Planung und Umsetzung von Maßnahmen sichergestellt, die den Radverkehr fördern und gleichzeitig andere Verkehrsträger berücksichtigen. Ergänzende Radinfrastruktur wie Abstellmöglichkeiten, Reparaturstationen und Wegweisung werden gezielt ausgebaut, um die Nutzung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel zu unterstützen. Neben der physischen Infrastruktur spielen betriebliche Maßnahmen eine wichtige Rolle, um das Bewusstsein für den Radverkehr zu stärken und Akzeptanz zu schaffen. Dazu gehören beispielsweise gezielte Informations- und Sensibilisierungsmaßnahmen sowie die Förderung von Radverkehrskampagnen.

Dem Handlungsfeld ‚Radverkehr für alle‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 6: Handlungsfeld Radverkehr für alle

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
1.1	Regionsweiter Ausbau von Radschnellwegen und Radvorrangrouten									
1.2	Ausbau von Radwegen an Landes- und Kreisstraßen									
1.3	Gemeinsame Steuerung der Bau- und Umgestaltungsvorhaben im Straßenraum									
1.4	Ausbau der ergänzenden Radinfrastruktur und Umsetzung betrieblicher Maßnahmen									

4.2 Den Umstieg schaffen

Ein großes Potenzial liegt in der intelligenten Vernetzung der verschiedenen Angebote im ÖPNV und der intermodalen Kombination z. B. mit dem Pedelec. Durch den Ausbau von Verknüpfungspunkten als Systemknoten wird eine durchgängige, komfortable und effiziente Mobilitätskette geschaffen. Die gut organisierte, nahtlose Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel erleichtert ein multimodales Alltagsverhalten und mehr Unabhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr. Die gezielte Förderung von Park-and-Ride-Angeboten (P+R) sowie Bike-and-Ride-Angeboten (B+R) stellt eine weitere strategische Maßnahme dar, um den Umstieg auf den Umweltverbund zu erleichtern.

Neben infrastrukturellen Maßnahmen sind auch verkehrspolitische Anreize erforderlich. Die Bevorrechtigung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes kann die Attraktivität nachhaltiger Mobilitätsalternativen erhöhen. Darüber hinaus ist eine frühzeitige Bewusstseinsbildung essenziell, um langfristig eine Verhaltensänderung in der Bevölkerung zu erreichen und den Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätsformen zu vereinfachen.

Dem Handlungsfeld ‚Den Umstieg schaffen‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 7: Handlungsfeld Den Umstieg schaffen

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
2.1	Ausbau von Verknüpfungspunkten als Systemknoten									
2.2	Regionalstrategischer Ansatz Bike- und Carsharing									
2.3	Schnittstellen schaffen – Regionalstrategischer Ansatz P+R und B+R									
2.4	Maßnahmen zur Bevorrechtigung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes									
2.5	Frühzeitige Bewusstseinsbildung									

4.3 Klimafreundlich mobil in Lippe

Der Kreis Lippe setzt auf eine nachhaltige und emissionsfreie Mobilität, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Der Einsatz von Batteriebusen ist ein entscheidender Schritt zur Emissionsminderung und unterstreicht die Vorreiterrolle des Kreises auf dem Weg zu einer klimafreundlichen Verkehrsgestaltung.

Um den Anteil von E-Pkw an der Gesamtflotte zu erhöhen, ist eine Ausweitung der Ladeinfrastruktur und der Stromnetze erforderlich. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit aller relevanten Akteure, darunter Stromanbieter, Kommunen und Kreis.

Ein zentraler Bestandteil der klimafreundlichen Mobilität ist die schrittweise Umstellung auf postfossile Fahrzeugflotten. Der Kreis Lippe geht mit gutem Beispiel voran und stellt seine eigene Fahrzeugflotte sukzessive auf alternative Antriebsformen um.

Dem Handlungsfeld ‚Klimafreundlich mobil in Lippe‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 8: Handlungsfeld Klimafreundlich mobil in Lippe

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
3.1	Postfossile Fahrzeugflotten im Kreis Lippe									
3.2	Ausbau der Infrastruktur für E-Mobilität									

4.4 Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung

Die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote steigt, wenn Nutzerinnen und Nutzer gut informiert sind. Hierfür sind gezielte Maßnahmen im Mobilitätsmanagement essenziell, um Bewusstsein zu schaffen und eine breitere Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel zu fördern. Regionales Mobilitätsmanagement steigert durch verbesserte Erreichbarkeit die Standortattraktivität und das Image des Kreises. Eine gut vernetzte und nachhaltige Mobilitätsinfrastruktur bietet Unternehmen wirtschaftliche Vorteile und fördert die Fachkräftegewinnung. Innovative Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing, Jobtickets und Mobilitätsbudgets erhöhen die Mitarbeiterzufriedenheit und stärken die Wettbewerbsfähigkeit.

Durch eine enge Verzahnung von Mobilitätsentwicklung sowie Stadt- und Regionalentwicklung werden Angebote des Umweltverbundes frühzeitig mitgedacht und Wege reduziert. Dies schafft nicht nur eine höhere Lebensqualität, sondern auch wirtschaftliche und ökologische Vorteile für den gesamten Kreis.

Dem Handlungsfeld ‚Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung‘ sind folgende Maßnahmen zugeordnet:

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 9: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
4.1	Mobilitätsmarke und Kommunikationskonzept „Lippemobil Menschen verbinden. Ziele erreichen.“									
4.2	Integrierte Gewerbe-/Siedlungsentwicklung berücksichtigt Mobilität									
4.3	Kreisweites Mobilitätsmanagement									
4.4	Konzept zur Verringerung motorisierter individueller Hol- und Bringverkehre insbesondere im Schulverkehr									

4.5 Angebotsqualität des ÖPNV

Um den ÖPNV-Anteil am Modal Split zu erhöhen, muss dieser für die Fahrgäste attraktiv gestaltet sein. Dazu tragen Maßnahmen zur Verbesserung und Ausweitung des bereits bestehenden Angebotes, der Zugänglichkeit sowie der Vernetzung der einzelnen Angebote untereinander bei.

Die flexible Erreichbarkeit von Zielen spielt eine wesentliche Rolle für die Attraktivität des Kreises Lippe als Wohn- und Wirtschaftsstandort. Ein einfach und intuitiv nutzbares Grundmobilitätsangebot ist besonders für ländliche Gebiete von Bedeutung, um allen Bürgerinnen und Bürgern eine zuverlässige und komfortable Alternative zum motorisierten Individualverkehr zu bieten.

Das Rückgrat eines zukunftsfähigen Mobilitätssystems ist ein leistungsstarker ÖPNV auf den Hauptverkehrsachsen im Bahn- und Busverkehr. Ergänzend dazu fungieren verschiedene öffentliche Mobilitätsangebote als Zubringersysteme, die bereits heute genutzt werden und weiter ausgebaut werden sollen (siehe dazu auch Handlungsfelder 1 und 2).

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 10: Handlungsfeld Angebotsqualität des ÖPNV

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
5.1	Sicherung des SPNV-Angebotes									
5.2	Ausbau des SPNV-Angebotes									
5.3	Optimierte Verknüpfung von ÖPNV- und SPNV-Angeboten									
5.4	Stärkung der bestehenden Stadt-Umland-Achsen im ÖPNV									
5.5	Verbesserung des Nord-Süd-Angebotes und Einführung ausgewählter Schnellbuslinien									
5.6	Vorantreiben Fortschreibung Nahverkehrsplan Kreis Lippe									
5.7	Berücksichtigung und Integration touristischer Nachfrage in Bestandsangebote des ÖPNV									
5.8	Förderung von Pilotbetrieben und Versuchsfeldern									
5.9	Entwicklung neuer Finanzierungsquellen für den Umweltverbund									
5.10	Datenoptimierter Schulverkehr									

4.6 Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen

Die Erfassung und intelligente Verknüpfung von Daten sind wesentliche Voraussetzungen für eine effiziente und nachhaltige Verkehrssteuerung. Eine umweltsensitive Verkehrsflusssteuerung ermöglicht es, durch die Nutzung aktueller Verkehrs- und Umweltdaten Wartezeiten zu reduzieren, Einsatzfahrzeuge und den ÖPNV gezielt zu priorisieren und den Verkehrsfluss insgesamt zu optimieren. Die Entwicklung eines intelligenten Verkehrssystems mit direkter Einbindung in die Lippemobil-App trägt dazu bei, den Umweltverbund attraktiver zu machen und eine nahtlose Nutzung verschiedener Verkehrsträger zu ermöglichen.

Ein flächendeckendes 5G-Mobilfunknetz bildet die technologische Grundlage für die digitale Infrastruktur und gewährleistet eine stabile und durchgehende Nutzung von Mobilitäts-Apps und internetgestützten Diensten.

Zur besseren Koordination und Steuerung wird ein kreisweites Datenmanagement-System etabliert. Dieses System stellt aktuelle Daten zu ausgewählten Themenbereichen bereit und macht sie öffentlich zugänglich, um fundierte Entscheidungen und eine optimierte Verkehrsplanung zu fördern.

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 11: Handlungsfeld Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
6.1	Digitales multimodales Mobilitätsmanagement									
6.2	Umweltsensitive Verkehrsflusssteuerung									
6.3	Digitaler Zwilling									

4.7 Effizienter Wirtschaftsverkehr (Personen und Güter)

Die Optimierung und Förderung von umweltfreundlichen Güter- und Personenverkehren entlasten den Verkehrsraum und reduzieren Emissionen und Lärmbelastungen. Auch erhöhte Pendleraufkommen zu Arbeitsplatzstandorten erfordern eine umweltverträglichere Abwicklung.

Die Weiterentwicklung eines kreisweiten (und darüber hinaus) wirkenden Lkw-Führungskonzeptes kann einerseits Liefer- und Logistikverkehre effizienter und ressourcenschonender gestalten und andererseits die lokale Bevölkerung mit Hilfe der Ausweisung von Vorrangrouten für den Lkw-Verkehr von negativen Umweltauswirkungen entlasten. Emissionsarme Logistikkonzepte zielen insbesondere auf die erste und letzte Meile ab. Mit Hilfe smarter Mobilitätslösungen und intelligenter Vernetzung können der Liefer- und Logistikverkehr nachhaltiger und leistungsfähiger durchgeführt werden.

Die Förderung von multi- und trimodalen vernetzten Güterverkehren impliziert die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel über das Schienen-, Straßen und/oder Wassernetz im Kreis Lippe und darüber hinaus, mit Hilfe von automatisierten Umschlagsterminals und Mobilitätslösungen, die reibungslose Verknüpfungen gewährleisten.

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 12: Handlungsfeld Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
7.1	Weiterentwicklung von verträglichen Wirtschaftsverkehren (Personen und Güter)									
7.2	Innovative Lösungen für die Logistik im städtischen und ländlichen Raum									
7.3	Förderung von multi-/trimodalen Wirtschaftsverkehren									
7.4	Lückenschlüsse beim Lkw-Führungskonzept									

4.8 Management des motorisierten Verkehrs

Das Ziel ist die verträgliche Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs und die Entwicklung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems. Unter effektiver Ausnutzung der bereits vorhandenen Verkehrsangebote und -infrastrukturen ist der Kfz-Verkehr auf ein Netz an städtebaulich integrierten Straßen zu konzentrieren. Dabei bleibt die Erreichbarkeit aller Regionen für den notwendigen Individualverkehr gewährleistet. Die Steuerung erfolgt sowohl auf lokaler als auch auf übergeordneter Ebene – unter anderem durch intelligente Verkehrssteuerung, Parkraummanagement und Geschwindigkeitskonzepte.

Da Straßen unterschiedlichen Nutzungsansprüchen unterliegen und der verfügbare Raum begrenzt ist, erfordert dies insbesondere in kernstädtischen und verkehrssensiblen Bereichen eine Bevorzugung umweltfreundlicher und platzsparender Verkehrsarten des Umweltverbundes. Eine gezielte Verkehrssteuerung trägt dazu bei, den MIV effizient in das Gesamtverkehrssystem zu integrieren, ohne andere nachhaltige Mobilitätsformen zu benachteiligen.

Legende

- Trägt zur Erreichung des Wirkungsziels bei
- Trägt nicht zur Erreichung des Wirkungsziels bei

Tabelle 13: Handlungsfeld Management des motorisierten Verkehrs

Nr.	Maßnahme	Wirkungsziele								
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX
8.1	Regionales Parkraummanagement	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.2	Programmatischer Vorschlag für ein Geschwindigkeitskonzept	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8.3	Verbesserung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität im Verkehrsraum	■	■	■	■	■	■	■	■	■

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Leitbild	5
Abbildung 2:	Struktur des Leitbildes.....	5
Abbildung 3:	Slogan für das Leitbild.....	6
Abbildung 4:	Werte/Prämissen	7
Abbildung 5:	Wirkungsziele.....	9
Abbildung 6:	Zieldimensionen.....	11
Abbildung 7:	Bevölkerungsentwicklung bis 2040 für die Kommunen im Kreis Lippe (Referenzjahr 2023).....	19
Abbildung 8:	Bevölkerung und Altersgruppen im Vergleich im Jahr 2040.....	20
Abbildung 9:	Zögerliches Szenario	32
Abbildung 10:	Bewertung zögerliches Szenario.....	37
Abbildung 11:	Moderates Szenario	38
Abbildung 12:	Bewertung moderates Szenario	42
Abbildung 13:	Ambitioniertes Szenario	43
Abbildung 14:	Bewertung ambitioniertes Szenario	48
Abbildung 15:	Übersicht der 8 Handlungsfelder.....	49

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Stellschrauben der Szenarien	30
Tabelle 2: Beschreibung zögerliches Szenario	32
Tabelle 3: Beschreibung moderates Szenario	38
Tabelle 4: Beschreibung ambitioniertes Szenario	43
Tabelle 5: Wirkungsziele Masterplan Mobilität	50
Tabelle 6: Handlungsfeld Radverkehr für alle	51
Tabelle 7: Handlungsfeld Den Umstieg schaffen.....	52
Tabelle 8: Handlungsfeld Klimafreundlich mobil in Lippe	53
Tabelle 9: Handlungsfeld Mobilitätsmanagement und Stadt- und Regionalentwicklung.....	54
Tabelle 10: Handlungsfeld Angebotsqualität des ÖPNV	55
Tabelle 11: Handlungsfeld Zukunftsfähigkeit digitaler Infrastrukturen	56
Tabelle 12: Handlungsfeld Effizienter Wirtschafts- und Güterverkehr	57
Tabelle 13: Handlungsfeld Management des motorisierten Verkehrs	58



plan:mobil - Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 14, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 400 90 555, Fax 0561 / 7 08 41 04

info@plan-mobil.de
www.plan-mobil.de