

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	06.06.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

Modellprojekt „Regiopolen und Regiopolregionen für Deutschland“ – Bielefelder Ergebnisse für den Infrastrukturbereich Mobilität

Betroffene Produktgruppe

11.12.03 Verkehrsentwicklungsplanung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

Keine Auswirkungen

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

Keine Auswirkungen

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

HWBA, 23.06.2021, DS-Nr.: 1655/2020-2025

Sachverhalt:

Ausgangslage

Das „Deutsche Regiopole Netzwerk“ (DRN) hat sich 2016 gegründet. Die Städte Bielefeld, Erfurt, Koblenz, Paderborn, Rostock, Siegen, Trier und Würzburg sind Teil des Netzwerkes. Unter der Federführung der Stadt Trier wurde ein Antrag für das Modellvorhaben „Regiopolen und Regiopolregionen für Deutschland“ aufbereitet. Es gelang, aus dem Bundesprogramm für ländliche Entwicklung (BULE) entsprechende Fördermittel zu gewinnen.

Das Modellvorhaben hat das Ziel, Leitprojekte für acht verschiedene Infrastrukturbereiche zu entwickeln und für eine mögliche Umsetzung vorzubereiten. Diese Projekte sollen letztendlich für die Bürger*innen in den jeweiligen Regiopolräumen einen Mehrwert in der Versorgung mit Infrastrukturangeboten schaffen und zudem auf weitere Regiopolen übertragbar sein. Jede Stadt des DRN übernahm im Rahmen des Modellprojektes ein Teilprojekt, in dem ein spezifischer Infrastrukturbereich bearbeitet wurde (siehe Abb. 1).

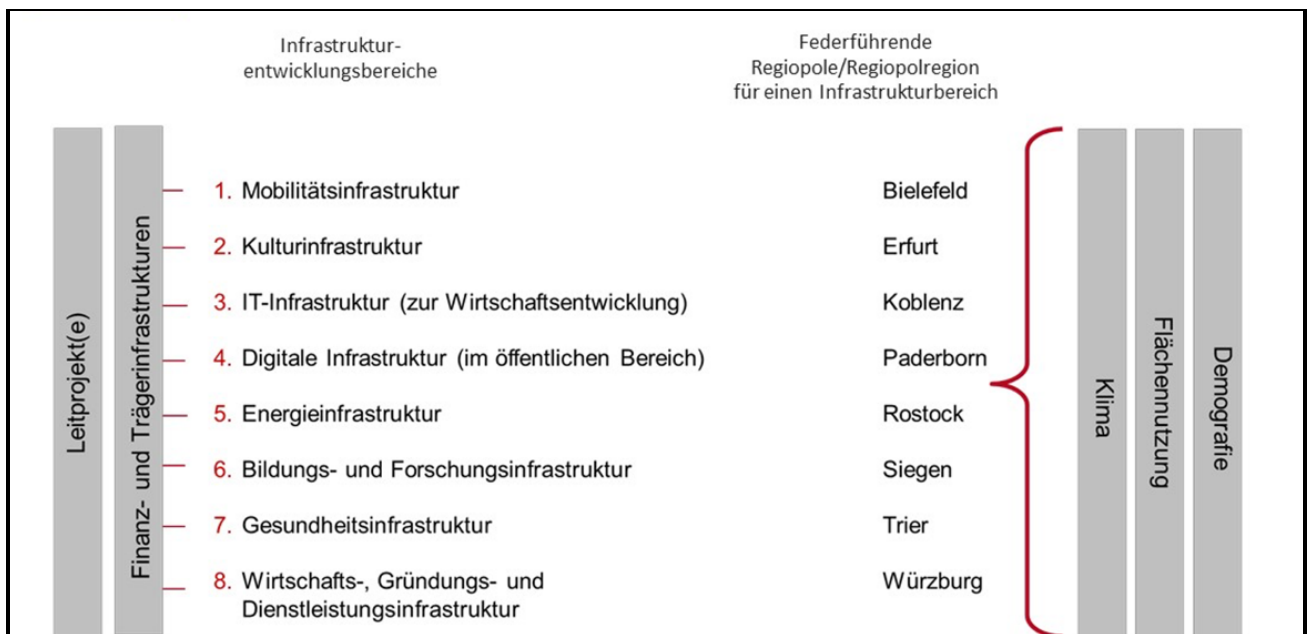


Abbildung 1: Thematische Schwerpunkte der Infrastrukturentwicklung in den Regiopolen und Regiopolregionen

Die Regiopolregion Bielefeld untersuchte im Rahmen des Gesamtprojektes das Themenfeld Mobilitätsinfrastruktur. Es wurden Teilbereiche untersucht, die insbesondere in den kommenden Jahren vor dem Hintergrund der Herausforderungen durch Wandlungsprozesse die Lebenswirklichkeit der Bürger*innen wesentlich betreffen werden.

Mobilitätsinfrastruktur ist die notwendige materielle, personelle und institutionelle Voraussetzung für den Verkehr von Personen, Gütern und Nachrichten. Der öffentliche Verkehr und die Bereitstellung von Mobilitätsinfrastruktur sind Teil der Daseinsvorsorge und Mittel für die Erreichbarkeit von Quell- und Zielorten. Dabei ist die Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsarten für die Regiopolregion Bielefeld als Flächenregion mit 860 km² besonders essenziell.

Mobilitätsinfrastruktur materialisiert sich in ortsfesten Verkehrsanlagen wie Verkehrswegen (Straßen, Schienen, Wasserwegen etc.) und notwendigerweise in Zugangs- bzw. Verknüpfungsstellen (Bahnhöfe, Terminals, Flug-, See und Binnenhäfen). Darüber hinaus gewinnen neben dem ÖPNV und SPNV auch neue Mobilitätsdienstleistungen wie z.B. Sharing-Angebote immer mehr an Bedeutung.

Letztlich sind die konzeptionellen Grundlagen und Zielvereinbarungen der handelnden Akteure und die Vereinbarungen zur regional koordinierten Umsetzung dieser – also die Governance – eine relevante öffentliche Leistung, die die Ausgestaltung der Mobilitätsinfrastruktur maßgeblich beeinflusst. Sie bedingen ein strategisches Vorgehen bei der Entwicklung, Ordnung und Steuerung dieser Infrastrukturen.

Diese Ausführungen stellen den Rahmen für die erfolgte Projektarbeit in der Regiopolregion Bielefeld dar.

Ergebnisse des Bielefelder Teilbereiches Mobilitätsinfrastruktur

Das Modellprojekt ist entsprechend des gemeinsamen Antrages in vier Module unterteilt. Dabei zielte das Modul 1 auf eine empirische Ableitung und Analyse eines Verflechtungsraumes der Regiopol und der Definition von oberzentralen bzw. regiopolitänen Funktionen im Infrastrukturbereich Mobilität ab. Das Modul 2 hatte die Analyse von zukünftigen, den Infrastrukturbereich betreffenden Entwicklungen zum Ziel. In Modul 3 sollten Zielvorstellungen zur Infrastrukturentwicklung definiert und in den Regiopolen verbindlich festgelegt werden.

Schlussendlich zielte Modul 4 auf die Entwicklung und Vereinbarung von regionalbedeutsamen Leuchtturmprojekten ab.

Modul 1

In einem ersten Schritt sollte der Regiopolraum, also der Verflechtungsbereich der Regiopole Bielefeld, aus Mobilitätssicht definiert werden. Dazu wurde zunächst der Untersuchungsraum abgegrenzt. Um alle potentiellen regionalen Wechselbeziehungen zu berücksichtigen, wurde dieser größer gewählt, als der Verflechtungsbereich der Regiopole Bielefeld eingeschätzt wird. Als räumliche Abgrenzung für die weitere Untersuchung wurde der Raum zwischen den nächsten Metropolen (Ruhr, Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg) bzw. (potentiellen) Regiopolen (Osnabrück, Paderborn, Münster) gewählt.

Als erstes Zwischenergebnis wurde ersichtlich, dass die Regiopole Bielefeld für knapp 40 Kommunen die oberzentrale Funktion übernimmt. Die derzeit definierte Regiopolregion umfasst aktuell jedoch nur 12 weitere Städte und Gemeinden. Darüber hinaus übernimmt sie auch viele Funktionen, die in anderen Räumen Metropolen übernehmen. Zusammenfassend lassen sich dabei vier Hauptfunktionen identifizieren:

- Versorgungsfunktion mit Kultur, Bildung, Arbeit und Gütern,
- Gatewayfunktion in das überregionale Verkehrsnetz,
- Anker- und Koordinierungsfunktion für den Regiopolraum sowie eine
- Vorbildfunktion.

Aus diesen vier Funktionen wurden Mobilitätsbedarfe abgeleitet, die in zwölf Leitsätzen im Folgenden dargestellt sind.

Die Regiopole sollte ...

... für alle Bewohner*innen des Regiopolraumes in angemessener Zeit erreichbar sein.	... Ansprechpartnerin, Koordinatorin und Gesprächspartnerin für alle regionalen Prozesse im Bereich Mobilität sowie Kommunen im Einzugsbereich sein.	... einen Zugang zu den überregionalen Hochgeschwindigkeitsverkehrsnetzen besitzen.	... Vorreiterin bei der Verkehrs- und Mobilitätswende sein und den ÖPNV und die Nahmobilität fördern.
... ein breites, dichtes und verträgliches Mobilitätsangebot in der Regiopole insbesondere aber in den zentralen Versorgungsbereichen bereitstellen.	... durch Mobilitätsmanagement Anreize und Rahmenbedingungen für eine Verkehrs- und Mobilitätswende schaffen.	... eine direkte Verbindung in die nächste Metropole haben.	... vernetzte, verkehrsmittel-übergreifende Mobilität besonders in Kombination mit dem ländlichen Raum fördern.
... als zentraler Wirtschaftsstandort ein zentraler, bi- (tri-)modaler Wirtschaftsverkehrsknoten (Schiene, Straße, Wasser, Luft) darstellen.	... nahtlos und ohne Barrieren zu erreichen sein. Dies gilt nicht nur für die physische Infrastruktur, sondern gilt auch im Bereich Organisation, Information, Orientierung und Tarife.	... einen Zubringer zum internationalen Flugverkehr besitzen (z.B. Hochgeschwindigkeitsverbindung ÖPNV, Regionalflughafen).	... Vorreiterin in Bezug auf Innovation im Mobilitätssektor für den Verflechtungsbereich sein und bspw. Themen wie Sharing, Mobilität 4.0, E-Mobilität aktiv auch als regionalen Ansatz weiterentwickeln.
VERSORGUNG DER REGION MIT BILDUNG, EINKAUF, KULTUR, WIRTSCHAFT UND ARBEIT	ANKER UND KOORDINIERUNGS FUNKTION FÜR DIE REGIOPOLREGION	GATEWAY-FUNKTION IN DIE ÜBERREGIONALEN VERKEHRSNETZE	VORBILD- UND INNOVATIONS-TREIBER FÜR DEN REGIOPOLRAUM

Um diese Leitsätze messbar zu machen, sind Indikatoren nach dem SMART-Prinzip entwickelt worden. Diese machen Stärken, Schwächen und Potenziale anhand der identifizierten Bedarfe für Regiopole und deren Regiopolräume messbar. Am Beispiel des Regiopolraumes Bielefeld wurden diese anschließend angewendet.

Im Ergebnis zeigt sich, dass die Regiopole Bielefeld in Bezug auf die Gatewayfunktion im SPfV und im Kfz-Verkehr gut aufgestellt ist. Defizite zeigen sich insbesondere für den Flugverkehr. Intraregional (Versorgungsfunktion) sind die Infrastrukturen bereits in großen Teilen vorhanden. Es zeigen sich jedoch punktuelle Anbindungsdefizite im ÖPNV, wodurch für die Teilräume eine hohe Abhängigkeit besteht, Wege mit dem Individualverkehr zurückzulegen. Die Region Bielefeld ist einerseits in Teilbereichen bereits heute eine Vorreiterregion (Bike-Sharing, Gatewayfunktion im SPfV und MIV, regionale Radverkehrskonzepte), andererseits aber auch eine Nachzüglerregion, z.B. in Bezug auf die E-Mobilität und alternativer Antriebstechniken, der Förderung multimodaler Mobilität oder dem Car-Sharing Angebot. Bezugnehmend auf die vernetzte Mobilität ist die Region in Bewegung. Mit der Mobilitätsplattform, der Planung von Mobilstationen und dem Ausbau der intermodalen Schnittstelle (Rad/ÖV) werden viele derzeitige Defizite adressiert.

Modul 2

Aufbauend auf den empirischen Analysen für den Regiopolraum in Modul 1 wurden in Modul 2 Entwicklungstrends und -bedarfe abgeleitet. In zwei Zukunftswerkshops diskutierten Wissenschaftler*innen und Fachakteure aus der Region und aus anderen Regiopolräumen gemeinsam über Infrastrukturbedarfe, Zukunftstrends und Organisationsstrukturen in den Regiopolräumen. Impulsvorträge dienten dabei als Diskussionsanreger.

Im Ergebnis wurde als großes Zukunftsthema für den Regiopolraum Bielefeld die vernetzte Mobilität herausgestellt. Intermodale Wegeketten werden gerade in Bezug auf Stadt-Land Beziehungen als zukunftsfähige Alternative gesehen, die nicht nur einen Teil zur Daseinsvorsorge leisten, sondern darüber hinaus dazu beitragen können, dass die Regiopole alle Kernfunktionen für den Regiopolraum wahrnehmen kann.

Es zeigte sich, dass Mobilität in erster Linie eine Konsequenz aus den Aktivitätsmustern und den Lebensstilen von Menschen ist. Damit verändert sich das Mobilitätsverhalten, wenn sich gesellschaftliche Trends verändern. Multilokalität oder die Spezialisierung der Arbeitswelt sind gesellschaftliche Trends, die einen erheblichen Einfluss auf die Mobilität haben. Dabei stellen sich die Rahmenbedingungen im ländlichen Raum anders dar als in urban geprägten Räumen. Zukünftige Entwicklungen im urbanen Raum erfordern postfossile, klimaneutrale und lokal emissionsfreie Mobilitätslösungen. Ressourcen- und Raumsparbarkeit ebenso wie Resilienz sind dabei von Bedeutung. Dabei gilt es, ein hohes Mobilitätsniveau mit wenig Verkehrs- und Transportaufwand zu erzeugen.

In ländlichen Regionen wird auch zukünftig eine hohe Autoaffinität bestehen, bedingt durch eine geringere räumliche Dichte und starke multidirektionalen Verbindungen. Daraus resultieren längere Strecken und Zeitaufwände, die sich kaum mit der vergleichsweise schlechteren Ausstattung bzw. Bedienbarkeit durch den ÖPNV aufwiegen lassen. Potenzial gibt es durchaus für Radinfrastruktur, Sharing Mobility und die Förderung intermodaler Wegeketten.

Aus dieser Gemengelage wurden mehrere für die Mobilität im Regiopolraum Bielefeld wesentliche Entwicklungen abgeleitet:

Es wird deutlich, dass Mobilitätsbedürfnisse unabhängig von Stadtgrenzen sind. Vielmehr nehmen die Verflechtungen innerhalb der Region, aber auch zu den Metropolregionen, weiter zu. Hieraus ergeben sich Mobilitätsansprüche und -bedarfe, die sich nicht allein auf kommunaler Ebene lösen lassen. Mobilität braucht interkommunale Planung, die den gesamten Verflechtungsraum abdeckt. Kommunale Konzepte und Planungen müssen diese interkommunalen Verflechtungen berücksichtigen.

Eine Kernherausforderung ist hierbei die Fragestellung, wie die regionale Mobilitätsplanung in der Region gesteuert wird. Es müssen Formen der regionalen Zusammenarbeit/Governance weiterentwickelt werden, die es ermöglichen, die regionale Entwicklung wirksam zu steuern und im Bereich Mobilität Stadt-Umland Verkehre effizient und stadtverträglich abzuwickeln.

Modul 3

Hieran anknüpfend befassten sich die Module 3 und 4 insbesondere mit der Festlegung von Zielen und der Entwicklung von strukturell bedeutsamen Leitprojekten der Mobilitätsinfrastruktur.

In Modul 3 wurden dazu im Rahmen von Ziele-Workshops vorhandene regionale Mobilitätsziele überprüft, diskutiert und neu abgestimmt.

Hierzu war vorab festzustellen, dass bereits verbindlich festgelegte Zielsetzungen für die Bereiche Mobilität, Wirtschaft und Forschung, Verwaltungskooperation, Kultur und Gesundheit und Pflege

in der Regiopolregion Bielefeld existieren. Diese Ziele wurden im Sommer 2018 im Steuerungskreis der Regiopolregion verbindlich festgelegt. Die Ziele im Bereich Mobilität wurden im Rahmen des Moduls 3 überprüft, diskutiert und neu abgestimmt.

Abgeleitet aus der Zieldiskussion wurden Handlungsfelder definiert, die den Ausgangspunkt für die weitere Projektentwicklung bilden. Diese sind

- a) der öffentliche Nahverkehr
- b) multimodale Verkehrslösungen und
- c) Mobilität auf Wasserstoffbasis.

Diese Handlungsfelder wurden in Form eines Letter of Intent verbindlich auf der Lenkungsebene der Regiopolregion festgelegt (siehe Anhang).

Modul 4

Gegenstand von Modul 4 war es, Leitprojekte für die zuvor definierten Handlungsfelder zu definieren. Hier wurde in Form von Workshopformaten mit Akteuren der Regiopolregion ein breites Spektrum an Vorschlägen und Ideen erarbeitet. Dabei bauen die Projektvorschläge auf früheren Erhebungen und Beteiligungen in der Regiopolregion sowie konzeptionellen Vorarbeiten auf. Zudem sind solche Projekte gewählt worden, die im Einfluss- und Wirkungsbereich der Regiopolregion liegen, sodass bei eigenverantwortlichen Umsetzungsbemühungen Erfolgsaussichten bestehen.

Die so herbeigeführte Projektsammlung fügt sich daher in die 2018 vereinbarten Entwicklungsziele der Regiopolregion sowie den o.g. Erhebungen im Modul 1 (Funktionen und Leitsätze einer Regiopolregion) ein.

Für die vorgenannten drei Handlungsfelder wurden insgesamt fünf Leit- bzw. Leuchtturmprojekte abgeleitet. Diese sind:

Handlungsfeld 1 – Öffentlicher Nahverkehr:

- Verbesserung interkommunaler ÖPNV-Verbindungen (insb. Ausbau von Schnellbussen, ggf. mit On-Demand-Verkehr)
- Verbesserung der Reisequalität im ÖPNV (insb. Anhebung der Haltestellen- bzw. Fahrzeugausstattung, WLAN, Verfügbarkeit übergreifender Verkehrsinformationen)

Handlungsfeld 2 – Multimodale Verkehrslösungen:

- Etablierung regiopoler Standards bei Mobilstationen als Schnittpunkte multimodaler Mobilität (insb. Erscheinungsbild, Ausstattung, Marketing)
- Etablierung eines Fahrradverleihsystems in der Regiopolregion (auf Basis des Bielefelder Fahrradverleihsystems)

Handlungsfeld 3 – Mobilität auf Wasserstoffbasis:

- Koordination regiopoler Infrastrukturlösungen für wasserstoffbasierte Mobilität (insb. Nutzung der Bielefelder Wasserstofftankstelle für regiopole Schnellbusverbindungen)

Für die Leitprojekte wurden Zeithorizonte, Umsetzungsstrukturen, die zu beteiligende Akteure und Schritte für eine weitere Konkretisierung benannt. Diese Inhalte wurden in Projektsteckbriefen zusammengeführt.

Weiteres Vorgehen

Die Regiopole Bielefeld wird nach Ablauf des Förderzeitraumes die Leitprojekte konkretisieren. Dazu werden die bestehenden Arbeitsstrukturen innerhalb der Regiopolregion genutzt. Wie im Letter of Intent angedeutet, sollen dazu auch punktuell Akteure außerhalb der Regiopolregion mit einbezogen werden. Diese werden als Schlüsselakteure der Mobilitätsinfrastruktur fachlich benötigt. Zu nennen sind hier Aufgabenträger des ÖPNV oder Straßenbaulastträger. In Betracht kommen hier insbesondere die angrenzenden Kreise, welche heute keine Mitglieder der Regiopolregion sind.

Bereits in der Projektlaufzeit sind ausgewählte Kommunen auf eine Mitwirkung in Pilotmaßnahmen angesprochen worden. Ansatzpunkte waren deren jeweilige lokale Voraussetzungen sowie die jeweilige Interessen- und Beschlusslage. Dieses Vorgehen entspricht dem im Letter of Intent vereinbarten Ansatz, die Umsetzung der Leitprojekte über Prototypen und Pilotphasen zu beschleunigen.

In jedem Fall ist die Förderlandschaft auf EU- Bundes- und Landesebene auf Möglichkeiten der Projektunterstützung abzuscanen. Erfahrungsgemäß stellen die Verfügbarkeit gemeinsamer Mittel und die entsprechenden Umsetzungsverpflichtungen wesentliche Treiber für den Umsetzungserfolg dar.

Insofern ist die Regiopolregion optimistisch, aus dem Modellprojekt heraus bereits kurz- und mittelfristig zu verbesserten regiopolen Infrastrukturlösungen zu gelangen.

Anlage:

Letter of Intent

Beigeordneter

Adamski

Wenn die Begründung länger als drei Seiten ist, bitte eine kurze Zusammenfassung voranstellen.