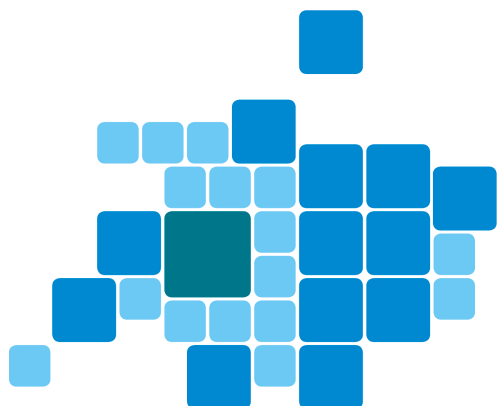




regiopolREGION
PADERBORN

Fachwerkstatt der regiopolREGION Paderborn
„Mobilstationen“

Protokoll zur Fachwerkstatt am 05. November 2020

Protokoll zur Werkstatt der regiopolREGION am 05. November 2020

Datum: Donnerstag, 5. November 2020

Beginn: 10:00 Uhr

Ende: 13:00 Uhr

Ort: digital über die Kommunikationsplattform ZOOM

Teilnehmende: insg. 22 TN

ABLAUF:

Begrüßung

› Herr Jürgen Geisler – regiopolREGION Paderborn e.V.

Einleitende Worte; Vorstellung des Gesamtprojektes, Erläuterung der Werkstatt

› Frau Ronja Decker und Frau Daniela Gaspar – Büro scheuven + wachten plus

Vorstellungsrunde

Inhaltliche Einführung

› Herr Jürgen Geisler, Geschäftsstelle des Vereins der regiopolREGION Paderborn

TEIL A: Worum geht es? Mobilstationen als Bestandteil multimodaler Mobilität in den Regionen

› Externer Experte: Thorsten Koska (Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik; Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH)
+ Anschließende Diskussion: Ergänzungen, Nachfragen, Erfahrungsaustausch

– Kurze Kaffeepause –

TEIL B: Was ist Stand der Dinge in der regiopolREGION Paderborn?

› Regionaler Experte: Stefan Atorf (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter (nph); Geschäftsstelle des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL))
+ Anschließende Diskussion: Ergänzungen, Nachfragen, Erfahrungsaustausch, Blitzumfrage

– Kurze Kaffeepause –

TEIL C: Wie sehen konkrete Umsetzungsschritte aus, welche Handlungsoptionen gibt es?

› Regionaler Experte: Stefan Atorf
+ Anschließende Diskussion: Ergänzungen, Nachfragen, Erfahrungsaustausch,

Resümee und Abschluss

Einführung (von Ronja Decker, Büro scheuevens + wachten plus)

Nach einer kurzen Begrüßung von Jürgen Geisler (Geschäftsstelle des Vereins der regiopolREGION Paderborn e.V.) führte zunächst das Büro scheuevens + wachten plus in die Veranstaltung ein. Neben dem Tagesablauf wurde ein Blick auf die Einbettung der Fachwerkstatt in den gesamten regiopolREGION-Prozess geworfen. Zudem wurden ein paar Spielregeln zum Umgang mit dem digitalen Format erläutert (*für weitere Inhalte und Details: sh. Download-Link zur Präsentation auf der Website der regiopolREGION PADERBORN*).

Darauf folgte die Vorstellungsrunde, in der die Teilnehmenden sich kurz vorstellten und in wenigen Sätzen den Grund für das Interesse an der Veranstaltung mit den anderen Teilnehmenden teilten.

Inhaltliche Einführung (von Jürgen Geisler, Geschäftsstelle des Vereins der regiopolREGION Paderborn)

Jürgen Geisler gab daraufhin eine kurze inhaltliche Einführung – umriss dabei die Rolle der regiopolREGION sowie den hohen Stellenwert, den die Mobilität (mit Mobilstationen) in diesem Zusammenhang einnimmt. Zudem gab er einen groben Überblick über die Institutionen und Instrumente, die es zum Thema „Mobilstationen“ in der Region gibt:

- + Die Stadt Paderborn ist eine Regiopole. Das bedeutet, sie ist eine kleine Großstadt mit hoher Zentralität. Gleichzeitig ist Paderborn ein Oberzentrum, umgeben vom ländlichen, kleinstädtisch geprägten Umland.
- + Paderborn als Regiopole und als Oberzentrum kommt entsprechend eine hohe Bedeutung für das Umland zu – u.a. aufgrund zentraler Einrichtungen in Paderborn (beispielsweise aus den Bereichen Bildung, Kultur und Infrastruktur).
- + Paderborn ist Standort bedeutender Arbeitgeber und hält ein vielfältiges Einzelhandelsangebot bereit. Andererseits hängt aber die Tragfähigkeit Paderborns von Studierenden, Arbeitskräften, Kaufkraft und Besuchern aus dem Umland ab. In diesem befinden sich zentrale Einrichtungen, wie z.B. der Flughafen Paderborn-Lippstadt, verschiedene Hochschulstandorte und erfolgreiche mittelständische Unternehmen, häufig bekannt unter dem Schlagwort „Hidden Champions“. Die sich hieraus ergebende Abhängigkeit und Verflechtung von Stadt und Umland, wird in der regiopolREGION besonders deutlich.
- + Die regiopolREGION Paderborn umfasst 30 Kommunen und ist geprägt durch urbane und ländliche Räume, sowie durch wachsende und schrumpfende Kommunen. Aufgrund dieser differenzierten wirtschaftlichen und demographischen Perspektive ist der Bedarf an Wohnen- und Gewerbeflächen in den einzelnen Kommunen sehr unterschiedlich. Im Oberzentrum Paderborn gibt es eine steigende Nachfrage nach Wohnraum, dem gegenüber stehen viele Leerstände in den ländlichen Regionen.
- + Die Siedlungsentwicklung stellt ein zentrales Element im Wettbewerb um neue Einwohnerinnen und Einwohner und neue Unternehmen dar, zu der auch eine enge Verknüpfung mit der Verkehrsinfrastruktur und der Verkehrsentwicklung zählt. Deshalb müssen öffentliche Verkehrsmittel ein zentraler Faktor bei der Flächenentwicklung werden, um zusätzliche Verkehrsbelastungen zu vermeiden.

- + Insbesondere im Hinblick auf den ländlichen Raum, spielen Verbindungen zum ÖPNV und zum SPNV eine große Rolle, um zentrale Einrichtungen der Daseinsvorsorge für alle Bürgerinnen und Bürger erreichbar zu halten.
- + An der regiopolREGION wird deutlich, dass der Verkehr an den Stadt- und Gemeindegrenzen nicht endet, sondern es eine regionale Abstimmung bedarf.
- + Mobilstationen können einen Beitrag zur verbesserten Erreichbarkeit leisten und zur Herstellung sowie zur Sicherung kostengünstiger und flexibler Mobilität im urbanen aber auch im ländlichen Raum beitragen.
- + Im urbanen Raum weisen Mobilstationen vor allem eine Funktion im Binnenverkehr der Stadt auf, im ländlichen Raum sind vor allem interkommunale Verkehre ins Oberzentrum bzw. in andere Kommunen im ländlichen Raum von Bedeutung.
- + In den letzten zwei Jahrzehnten hat sich einiges im Bereich der Mobilität verändert. Die Verwendung lediglich eines Verkehrsmittels hat abgenommen und die Menschen greifen häufiger auf mehrere und verschiedene Verkehrsmittel zurück. Dabei handelt es sich um eine intermodale Verkehrsnutzung. Dies bedeutet, dass auf einem Weg verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden.
- + Mobilstationen können als Verknüpfungspunkte und Umsteigemöglichkeiten dienen.
- + Im ländlichen peripheren Raum tragen Mobilstationen dazu bei, Mobilität für breite Bevölkerungsschichten zu erhalten. Deshalb sollten diese auch möglichst barrierefrei und einfach gestaltet werden.
- + Mit dem *Nahverkehrsbund Paderborn Höxter (nph)* findet eine hochstiftweite Nachverkehrsplanung statt (Verweis auf Nahverkehrsplan 2018).
- + *Zukunftsnetz Mobilität NRW*: Standort OstWestfalenLippe spielt eine besondere Rolle in der Region. Dieses Netzwerk dient als Kommunikationsplattform und organisiert Informations- und Erfahrungsaustausch sowie Kooperationen zwischen den Mitgliedern des Zukunftsnetzes.
- + Im Rahmen der *Regionale 2022 „UrbanLand OstWestfalenLippe“* wurde bereits eine Mobilitätsstrategie entwickelt, die den Rahmen für Mobilitätsprojekte im Bereich OWL zur Stärkung der Verknüpfungen von Stadt und Land setzt (z.B. Projektkandidat: Ostwestfälische Mobilitätsplattform)

Video vom Zukunftsnetz Mobilität NRW

(Link zum Video: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/vernetzte-mobilitaet>)

- + Immer mehr Menschen wünschen sich eine flexible und vernetzte Mobilität. Diesen Wunsch können Mobilstationen erfüllen.
- + Mobilstationen haben einen attraktiven und festen Punkt zum Umsteigen und in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus und Bahn sind verschiedenste Verkehrsmittel wie z.B. Car-Sharing, Fahrräder und E-Scooter möglich. Somit ist eine Mobilstation ein wichtiger Standort zur Lösung der Verkehrsprobleme in einer Kommune und in der Region.
- + Um Mobilstationen für eine Kommune zu einem zusätzlichen Treffpunkt, in einem attraktiven und städtebaulichen Umfeld, zu gestalten, könnten weitere Angebote wie z.B. eine Paketstation, Geldautomaten oder ein Café dienen.
- + Bei der Umsetzung berät das Zukunftsnetz Mobilität NRW. Ein Handbuch gibt schrittweise wertvolle Tipps, ein Gestaltungsleitfaden liefert Gestaltungsvorschläge für das Design und Workshops bringen alle Beteiligten zusammen. Außerdem gibt es Beratungen zu Fördermitteln.

(Hinweis zum Handbuch: Kann ebenfalls unter dem o.g. Link heruntergeladen werden; 2021 wird es dazu sogar noch eine überarbeitete Auflage geben)

Teil A: Worum geht es? Mobilstationen als Bestandteil multimodaler Mobilität in den Regionen

Thorsten Koska (Co-Leiter des Forschungsbereichs Mobilität und Verkehrspolitik; Abteilung Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik; Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie gGmbH) wurde als externer Experte zur Fachwerkstatt eingeladen und gab den Teilnehmenden in seinem Input einen ausführlichen Überblick zum Thema der Mobilstationen. In seinem Vortrag ging er u.a. auf folgende Fragestellungen ein:

- + Welche Chancen ergeben sich für eine Region, welche Herausforderungen kommen auf die Region zu? Welche Formen und Ausstattungsmerkmale gibt es für Mobilstationen? Welche Best Practice Beispiele gibt es?

(für weitere Inhalte und Details: sh. Download-Link zur Präsentation auf der Website der regiopolREGION PADERBORN).

TEIL B: Was ist Stand der Dinge in der regiopolREGION Paderborn?

Stefan Atorf (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter(nph) sowie Geschäftsstelle des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)) konnte als regionaler Experte für die Veranstaltung gewonnen werden. In seinem Input richtete er seinen Blick auf die regiopolREGION PADERBORN und befasste sich dabei u.a. mit folgenden Fragestellungen:

- + Was ist Stand der Dinge in der regiopolREGION Paderborn? Welche Erfahrungen wurden bereits mit Mobilstationen gemacht? Welche Planungen gibt es im Hinblick auf Mobilstationen?

(für weitere Inhalte und Details: sh. Download-Link zur Präsentation auf der Website der regiopolREGION PADERBORN).

Anschließende Diskussion: Ergänzungen, Nachfragen, Erfahrungsaustausch

- + „Gibt es weitere Bikesharing-Stationen in den Ortslagen, wo das Rad wieder abgestellt werden kann?“
 - + Aktuelle gibt es noch keine weiteren Bikesharing-Stationen in den Ortslagen. Das qualifizierte Fahrradabstellmodul ist eine Komponente einer Mobilstation und es macht natürlich immer Sinn, diese an Bahnhöfen zu stationieren, ist aber auch in Dörfern ohne SPNV möglich. In Dörfern könnten kleine Mobilstationen, mit einer Bushaltestelle und beispielsweise Fahrradabstellmodulen bereits ausreichend sein, denn dadurch wird eine intermodale Wegekette realisiert. Fahrradabstellmodule sollen die Fahrrad-Mobilität weiter in den Fokus rücken.
 - + Ein möglicher Grund, warum das Bikesharing noch nicht so stark angenommen wird, könnte sein, dass es schwer ist, diese Stationen zu finden. Diese Problematik bietet Möglichkeiten zur Öffentlichkeitsarbeit im Marketingbereich. Es muss noch Bewusst-

seinsarbeit geleistet werden, um die Bikesharing-Stationen präsenter zu machen. Hilfreich dabei ist, dass das Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie der nph direkt mit den Kommunen in Kontakt stehen und am weiteren Marketing arbeiten können.

- + Im Stadtgebiet Paderborn werden schwerpunktmäßig die SPNV Haltestellen Standpunkte für Mobilstationen sein. Es wird noch mal darauf hingewiesen, dass Mobilstationen auch unabhängig vom SPNV etabliert werden können – z.B. in Form von Stationen in Mitten von Quartieren o.ä. Die Elemente können pro Station individuell nach Bedarf zusammengestellt werden.
- + Es muss nicht zwangsläufig überall ein Sharing-Angebot vorhanden sein, ausreichend kann auch ein ganz normaler Verknüpfungspunkt für Fahrradpendler sein. Solche Verknüpfungspunkte kommen oftmals zu kurz und es ist manchmal auch gut, die kleinen Dinge mehr zu fördern, anstatt immer das Optimum zu erschaffen. Es kann nicht alles gleichzeitig realisiert werden, wie z.B. Sharingstationen und Apps, sondern es muss alles stückchenweise geschafft werden.
- + Manche Kommunen sehen die Herausforderung der Ortswahl: Es fehlt häufig der Platz dazu, Mobilstationen zu bauen, denn dort müssen viele Komponenten an einem Ort untergebracht werden.
- + Standardisierung von Ausstattungsmerkmalen im Kreis Gütersloh: Der Kreis Gütersloh versucht gemeinsam mit seinen Kommunen ein Standardwerk mit unterschiedlichen Mobilstationsgrößen zu erstellen und somit Standards zu vereinheitlichen. Mobilstation XL hätte beispielsweise Fernverkehrsanschluss, die Mobilstation L nicht. Außerdem möchte der Kreis Gütersloh die Beschaffung eines BikeSharing-Systems in die Hand nehmen, da es Sinn macht einen Anbieter für die Region zu akquirieren. Darüber hinaus macht sich der Kreis Gedanken über vereinheitlichte Standards.
- + Die Erneuerung und der Ausbau der Bahnstrecke Harsewinkel – Gütersloh – Verl (TWE-Strecke) könnte als Musterprojekt dienen. Dort werden die Bahnhöfe als Drehscheiben des Verkehrs verwendet und sollen als zentrale Punkte, als sog. Verkehrs-Hubs, dienen und Anlaufstellen der einzelnen Verkehrsträger sein. Außerdem sollen die Siedlungs- und Gewerbegebiete mit angebunden und der gesamte Zubringerverkehr darauf ausgerichtet werden.
- + Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat aktuell einen Förderwettbewerb entwickelt, in dem es um Carsharing im ländlichen Raum geht. Dazu gibt es zwei Infoveranstaltungen, wo der Wettbewerb und die Teilnehmerbedingungen vorgestellt werden. Eine ist am 05.11.2020 um 14.00 und die andere am 13.11.2020 um 10.00 Uhr. Der folgende Link enthält weitere Informationen zum Förderwettbewerb: <https://www.zukunftsnetzmobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/>

Blitzumfrage aller kommunalen Teilnehmenden

- + Während der Blitzumfrage wird über die folgenden Fragen im Plenum diskutiert:
 - + Wo steht unsere Kommune derzeit beim Thema „Mobilstationen“?
 - + Warum wollen wir eine Mobilstation?
 - + Warum haben wir noch keine Mobilstation? Was fehlt uns dazu? Welche Herausforderungen stehen uns im Weg?
 - + Ggf. Warum hat der Aufbau einer Mobilstation nicht funktioniert?
- + In Steinheim sind zwei Mobilstationen geplant. Am Bahnhof in der Kernstadt soll eine größere Mobilstation und am Bahnhof in Sandebeck soll eine kleinere errichtet werden. Dieser Bahnhof wird als Pendlerparkplatz, vor allem von den umliegenden Dörfern genutzt. Momentan

ist die Stadt Steinheim dabei, sich Gedanken darüber zu machen, welche Ausstattung wo und wie sinnvoll ist, denn die Gestaltung der Mobilstationen ist sehr breit gefächert. Ein abgestimmtes Vorgehen ist dabei entscheidend – die geplanten Stationen sollen in das lokale, regionale und überregionale Gesamtkonzept passen und eingegliedert sein.

- + Im Bahnhof in Steinheim gibt es grundsätzlich schon eine Mobilstation, es fehlt im Prinzip noch die qualifizierte Fahrradabstellanlage und die digitale Vernetzung. Im Grundsatz ist der Bahnhof Steinheim schon fast eine Mobilstation und in Zukunft könnte beispielsweise noch ein Kiosk oder eine Paketstation dazukommen – „Man muss nicht immer Luftschlösser bauen“.
- + In Sandebeck gibt es einen kleinen Bahnhof mit einseitigem Bahnsteig. Dort gibt es keinen unmittelbaren direkten Busanschluss, jedoch soll der Park & Ride Parkplatz erneuert werden. Wenn jetzt noch beispielsweise die Fahrradabstellanlagen dazukommen würde, hätte der Bahnsteig in Sandebeck bereits eine kleine Mobilstation. Der Sandebecker Bahnhof liegt etwas abseits des Ortes und deshalb würden dort auch keine weiteren Angebote wie z.B. eine Paketstation unbedingt benötigt werden – dennoch macht es Sinn, die Palette an Möglichkeiten zu überprüfen und zu schauen, was die Optionen sind.

TEIL C: Wie sehen konkrete Umsetzungsschritte aus, welche Handlungsoptionen gibt es?

Stefan Atorf (Nahverkehrsverbund Paderborn/Höxter(nph) sowie Geschäftsstelle des Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)) hielt auch für den Teil C einen Vortrag. Hierbei wurden insbesondere die konkreten Umsetzungsschritte aufgezeigt, die eine Kommune gehen kann, um eine Mobilstation zu realisieren /auszubauen:

- + Wie sehen konkrete Umsetzungsschritte aus und welche Handlungsoptionen gibt es?

(für weitere Inhalte und Details: sh. Download-Link zur Präsentation auf der Website der regiopolREGION PADERBORN).

Anschließende Diskussion: Ergänzungen, Nachfragen, Erfahrungsaustausch

- + Ergänzung Zukunftsnetz Mobilität NRW:
 - + Der VRR hat seit zwei Jahren das System „DeinRadschloss“ und die anderen beiden Zweckverbände NWL und der NVR sind gerade in der Ausschreibung, aus Kundensicht das gleiche System zur Verfügung zu stellen. Es gibt jedoch noch keinen Anbieter.
 - + Wenn qualifizierte Fahrradabstellanlagen geplant werden, sollte die Software und das Hintergrundsystem nicht mit ausgeschrieben werden. Stattdessen sollte das Interesse am System und an der Lizenz beim nph oder bei anderen Mitgliedszweckverbänden angemeldet werden, da das System kostenlos zur Verfügung gestellt werden kann.
 - + Es ist hilfreich den Förderfinder zu nutzen. Der Förderfinder ist das Programm, mit dem man sich alle Fördermittel im Themenbereich Mobilität übersichtlich konfigurieren kann und dieser stellt direkt alle Voraussetzungen, Fördergegenstände und Förderangebote dar. Den Förderfinder kann man auf der Internetseite des Zukunftsnetzes aufrufen und nutzen.
 - + Das Handbuch zu Mobilstationen ist momentan noch in Überarbeitung. Es wird neu strukturiert und die einzelnen Schritte, die eine Kommune auf dem Weg zu einer Mobilstation gehen

muss, werden genauer herausgehoben. Zusätzlich wird eine Checkliste erstellt, der man entnehmen kann, worauf man achten und welche Zeiträume man einhalten muss. Das Erscheinungsdatum ist voraussichtlich Anfang des Jahres 2021.

Resümee und Abschluss

- + Die digitale Werkstatt war laut der Teilnehmenden eine gut strukturierte Veranstaltung mit hilfreichen Inputs. Ein großer Dank geht vor allem an die externen und regionalen Experten, Herrn Atorf und Herrn Koska.
- + Der Verein der regiopolREGION Paderborn beabsichtigt, das Format der AG / Fachwerkstatt auch zu anderen Themen fortzuführen.
- + Der Tag der regiopolREGION, der für den 25. November geplant war, kann aufgrund der derzeitigen Corona-Pandemie nicht stattfinden. Bei dieser Veranstaltung ist es von Bedeutung sich persönlich zu treffen und neben dem formellen Programm auch in einen informellen Austausch zu kommen – das ist digital in dem notwendigen Ausmaß nicht möglich. Die Veranstaltung soll voraussichtlich im Frühjahr des Jahres 2021 nachgeholt werden.