

# Konzept zur vernetzten Mobilität in Minden-Lübbecke



IKU GmbH · Olpe 39 · 44135 Dortmund · Tel. 0231\_931103-0 · Fax. 0231\_931103-50

info@dialoggestalter.de · www.dialoggestalter.de · Geschäftsführung: Marcus Bloser · Kerstin Stegemann

Steuernummer: 314/5701/4494 · UID (VAT): DE124654039 · Amtsgericht Dortmund · HRB 9583

Dortmunder Volksbank · Konto 2606066900 · BLZ 44160014 · IBAN DE09441600142606066900 · BIC GENODEM1DOR



## Inhalt

Inhalt .....	1
Aufgabenstellung, Ziele und Arbeitsprozess .....	4
Steuerungsgruppe.....	4
Auftaktveranstaltung .....	5
Bestandsaufnahme und Analyse .....	6
Pläne und Konzepte .....	6
Raumstruktur .....	8
Bevölkerungsstruktur .....	8
Mobilitätsverhalten.....	10
Pendlerverflechtungen.....	13
Analyse der Verkehrsmittel .....	14
Vernetzte Mobilität .....	17
Radverkehr.....	25
Motorisierter Individualverkehr.....	27
SWOT-Analyse .....	29
Best Practice, Benchmark und Visionen.....	31
Carsharing in Osnabrück.....	31
Schulzeitstaffelung Herford .....	32
On-Demand in Cloppenburg und Vechta .....	33
RailCampus OWL.....	35
Ergebnisse der Workshops .....	37
1. Workshop: Vernetzte Mobilität .....	37
2. Workshop: Der ÖPNV als Rückgrat des Mobilitätskonzeptes.....	39
3. Workshop: Konkretisierung von Maßnahmen für das Mobilitätskonzept .....	40
4. Workshop: „Kommunalworkshop“ – Sachstand Mobilitätskonzept und erste Überlegungen zu einem Kreisbedarfsnetz.....	42
Abschlussveranstaltung.....	43
Das Maßnahmen- und Handlungskonzept.....	44
Maßnahmensteckbriefe .....	46
Schnelle Verbindungen durch neue Buslinien .....	46



# Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Ergänzende Mobilitätsangebote in der Fläche .....	52
Vernetzte Mobilität durch Mobil- und Teilhabestationen.....	55
Umsetzungsstrategie.....	64
Fazit und Ausblick .....	65
Quellenverzeichnis.....	67



## Aufgabenstellung, Ziele und Arbeitsprozess

Der Kreis Minden-Lübbecke hat IKU\_Die Dialoggestalter und die Planersocietät beauftragt, ein Konzept zur vernetzten Mobilität zu entwickeln. Das Vorhaben war prozessorientiert angelegt. So wurden gemeinsam mit wichtigen Akteuren vor Ort realistische Maßnahmen entwickelt, wie die Mobilität im Kreis verbessert werden kann. Nachfolgend beschreiben wir den Arbeitsprozess und die Ergebnisse.

### Steuerungsgruppe

Steuerungsgruppe begleitet den Prozess

Zu Beginn des Arbeitsprozesses wurde eine Steuerungsgruppe gebildet. Sie hatte die Aufgabe, den Prozess zu begleiten und Beteiligungselemente vor- und nachzubereiten. Über die verschiedenen Sichtweisen war die Steuerungsgruppe ein Resonanzraum, welche Mobilitätsthemen / -bedarfe für Minden-Lübbecke wichtig sind und welche weiteren Schwerpunktthemen bearbeitet und Akteure einbezogen werden sollen. Die Steuerungsgruppe tagte monatlich und bei Bedarf.

Mitglieder der Steuerungsgruppe waren:

Oliver Gubela:	Kreis Minden-Lübbecke, Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung
Reiner Riemenschneider:	Kreis Minden-Lübbecke, Amt für Wirtschaftsförderung und Kreisentwicklung
Beatrix Aden:	Bau- und Planungsamt Minden-Lübbecke
Stefanie Zienc:	Kreis Minden-Lübbecke, Radverkehrsplanung
Stefan Honerkamp:	VVOWL, Geschäftsführer
Timon Winter:	Stadt Minden, Sachbearbeitung ÖPNV
Nils Krenz:	Stadt Espelkamp, Stadtentwicklung und Mobilität
Achim Overath:	mhv, Geschäftsführer
Kay Busche:	Stadt Petershagen, Bauverwaltung
Bianca Bendisch:	IKU_Die Dialoggestalter
Martin Enderle:	IKU_Die Dialoggestalter
Rolf Alexander:	Planersocietät Dortmund
Florian Rehmstedt:	Planersocietät Dortmund



### Auftaktveranstaltung

Im Rahmen einer Auftaktveranstaltung wurden der Arbeitsprozess zum Mobilitätskonzept, seine Ziele und erste Ergebnisse aus der Analyse einem breiten Kreis von Interessierten vorgestellt. Landrat Ali Doğan begrüßte die rund 60 Teilnehmenden am 14. März 2023 im Kreishaus in Minden und betonte die Chancen eines kreisweiten Vorgehens im Bereich Mobilität in Zusammenarbeit mit den Kommunen.

Vorstellung und Diskussion der SWOT-Analyse

Die Planersocietät stellte ihre Analyse (Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken) zur Mobilität in Minden-Lübbecke (vgl. Ausführungen zur SWOT weiter unten) und gute Beispiele aus anderen Regionen vor, die für den Kreis potenziell übertragbar sein könnten (vgl. Dokumentation Auftakt).

Die Teilnehmenden fanden sich in der Analyse grundsätzlich wieder (siehe Schaubild auf der nächsten Seite). Es gab punktuelle Ergänzungen: Blick auf Pendlerströme aus Stemwede nach Niedersachsen in den Blick nehmen, insbesondere Route Osnabrück – Bremen und die lokale Mobilität in Stemwede fördern (den bestehenden Seniorenfahrdienst Stemwede als ehrenamtliches Modell einbeziehen)



Durch die Gespräche zur SWOT-Analyse im Rahmen des Auftakts zog sich die Einschätzung der Akteure, dass im Rahmen des Mobilitätskonzeptes thematische Fokusthemen gesetzt werden sollen. Ziel sollte sein, in diesen Fokusthemen auf konkrete Maßnahmen/Maßnahmenpakete zu orientieren, mit denen die Mobilität im Kreis verbessert werden kann. Außerdem sollte „Doppelarbeit“ vermieden werden (Abgrenzung von bzw. gezielter Lückenschluss zu anderen Konzepten/Plänen wie z. B. das kreisweite Radwegenetz).

Schwerpunkthemen

Es kristallisierten sich drei Schwerpunkthemen heraus:

1. Vernetzte Mobilität
2. ÖPNV als Rückgrat des Umweltverbundes
3. Zukunftsfähige Verkehrssysteme



Die Basis für diese drei „Säulen“ bildete das Thema „Organisation, Struktur, Rollen, und Finanzierung“. Hierzu sollten möglichst konkrete Absprachen getroffen werden (z. B. Kreis, Kommunen, weitere Akteure, ...). Die kommunale Familie habe begrenzte Möglichkeiten, es müssten ggf. auch Aufgaben an Land und Bund weitergegeben werden. Wichtig sei ein politischer Impuls für eine höhere Grundausstattung des ÖPNV.

Workshops zu  
Schwerpunktthemen

Die Steuerungsgruppe entwickelte auf dieser Basis verschiedene Workshopformate, in denen ausgewählte Schwerpunktthemen mit einem breiteren Kreis von Akteuren vertieft bearbeitet wurden (vgl. Workshopergebnisse weiter unten). Im Rahmen dieser Workshops wurden die Schwerpunktthemen kontinuierlich weiterentwickelt.

Dabei zeigte sich nach der Rückschau auf die beiden ersten Workshops, dass das Handlungsmaterial ausreichend umfangreich war, dass der dritte Workshop kein neues Thema behandeln sollte, sondern für eine Bündelung und Konkretisierung genutzt werden sollte. Zum Thema „zukunftsfähige Verkehrssysteme“ wurde deshalb im Rahmen dieses Konzepts kein eigener Workshop durchgeführt. Die Workshops und ihre Ergebnisse bilden die Basis für die Maßnahmenempfehlungen im Rahmen dieses Berichts.

## Bestandsaufnahme und Analyse

Analyse des Status  
Quo

Die Erfassung der Ausgangslage zur Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke erfolgte durch eine Einordnung in Stärken (strengths), Schwächen (weaknesses), Möglichkeiten (opportunities) und Risiken (threats): SWOT-Analyse. Dazu wurden aktuelle Unterlagen und Konzepte genauso wie die Raumstruktur und die derzeitigen Mobilitätsangebote berücksichtigt, die zusammen maßgeblich die Verkehrsmittelwahl beeinflussen.

## Pläne und Konzepte

Der Kreis Minden-Lübbecke verfügt bereits über zahlreiche Planwerke auf Kreis- und Gemeindeebene. Hinzu kommen Unterlagen weitere Akteure, die das Kreisgebiet umfassen.

Abbildung 1: Bestehende Planwerke für den Kreis Minden-Lübbecke



Quelle:

Eigene Darstellung

Sichtung bestehender Konzepte

Dazu zählt z. B. das NWL-weite Konzept zur Errichtung von Mobilstationen, mit dem bis 2030 an 17 Standorten des Kreises Minden-Lübbecke Mobilstationen errichtet werden sollen. Ziel ist die Verknüpfung verschiedener Verkehrsangebote und die Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Mobilität. Darüber hinaus sieht der gemeinsame Nahverkehrsplan für den gesamten Verkehrsverbund Ostwestfalen-Lippe sowie auch der Nahverkehrsplan für die Kreise Herford und Minden-Lübbecke vor, den ÖPNV attraktiver und nachhaltiger zu gestalten. Dazu sollen unter anderem die Taktung verbessert und neue Angebote geschaffen werden.

Zudem hat das integrierte Klimaschutzkonzept des Kreises als Schwerpunkt, die CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2050 um 80 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Dazu sollen unter anderem Maßnahmen in den Bereichen Energie, Mobilität, Gebäude und Industrie umgesetzt werden.

Die Masterpläne Mobilität der Städte Minden und Bad Oeynhausen verfolgen zusätzlich auf kommunaler Ebene das Ziel, den Anteil des umweltfreundlichen Verkehrs zu erhöhen. Dazu sollen unter anderem der ÖPNV ausgebaut, der Radverkehr gefördert und die Verkehrsinfrastruktur für Fußgänger verbessert werden. Das Radverkehrskonzept für den Kreis Minden-Lübbecke wurde bis Ende 2023 erarbeitet und sieht vor, mit verschiedensten Maßnahmen den Anteil des

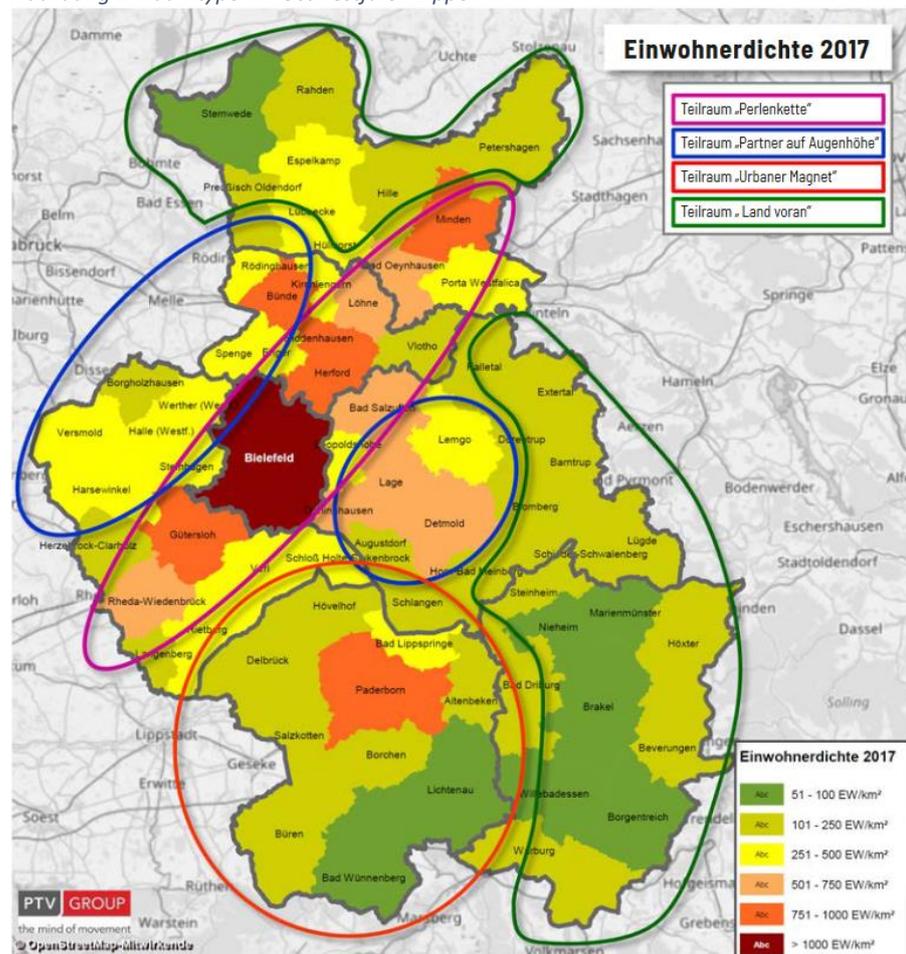
Radverkehr zu erhöhen und die Radverkehrsinfrastruktur auszubauen und zu verbessern.

### Raumstruktur

Raumtypen: Zwischen Stadt und Land

Der Kreis Minden-Lübbecke ist geprägt von unterschiedlichen Raumtypen. Diese wurden bereits im Rahmen der Mobilitätsstrategie OWL und der REGIONALE 2022 eingeordnet. Dabei wird der Südosten des Kreises mit den Städten Minden, Bad Oeynhausen und Porta Westfalica dem Teilraum *Perlenkette* zugeordnet, der enge Pendlerverflechtungen mit deutlicher Ausrichtung auf die Zentren Bielefeld, Gütersloh und Minden aufweist. Das weitere Kreisgebiet wird dem Teilraum *Land voran* zugeordnet, in dem die Pendlerströme eher schwach ausgeprägt sind und sich dispers über diesen Teilraum verteilen.

Abbildung 2: Raumtypen in Ostwestfalen-Lippe



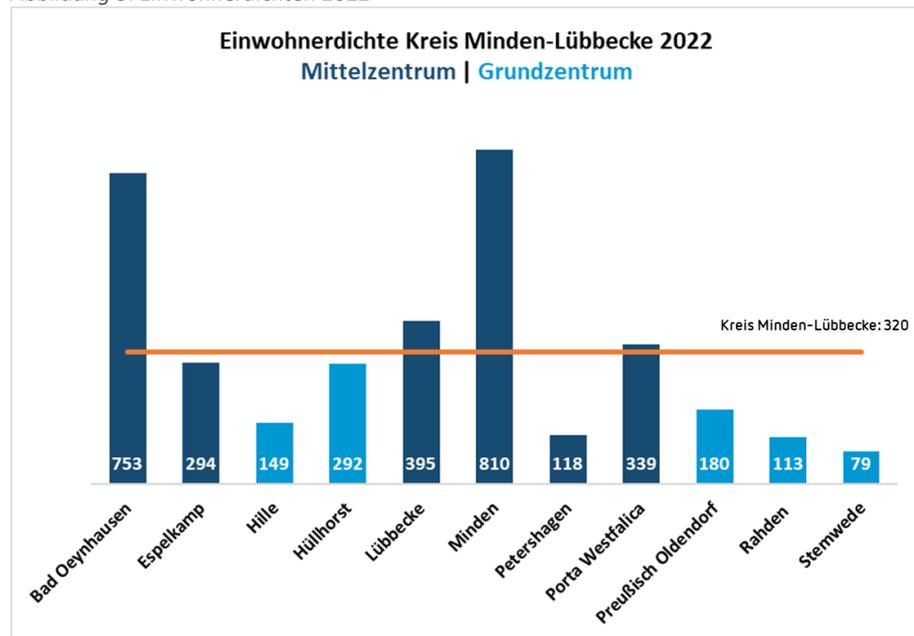
### Bevölkerungsstruktur

Schwankungen in der Bevölkerungsdichte



Der Kreis Minden-Lübbecke weist in seinen kreisangehörigen Städten und Gemeinden hohe Schwankungen in der Bevölkerungsdichte auf, die sich teilweise um den Faktor zehn unterscheiden. Die durchschnittliche Einwohnerdichte über das gesamte Kreisgebiet liegt bei 320 Personen pro Quadratkilometer. Dies wird maßgeblich durch die beiden Städte Bad Oeynhausen und Minden beeinflusst. Rund 42% aller Einwohner im Kreis Minden-Lübbecke leben in einer dieser beiden Städte. Sieben Kommunen liegen dagegen teils deutlich unter dem kreisweiten Mittelwert der Einwohnerdichte.

Abbildung 3: Einwohnerdichten 2022



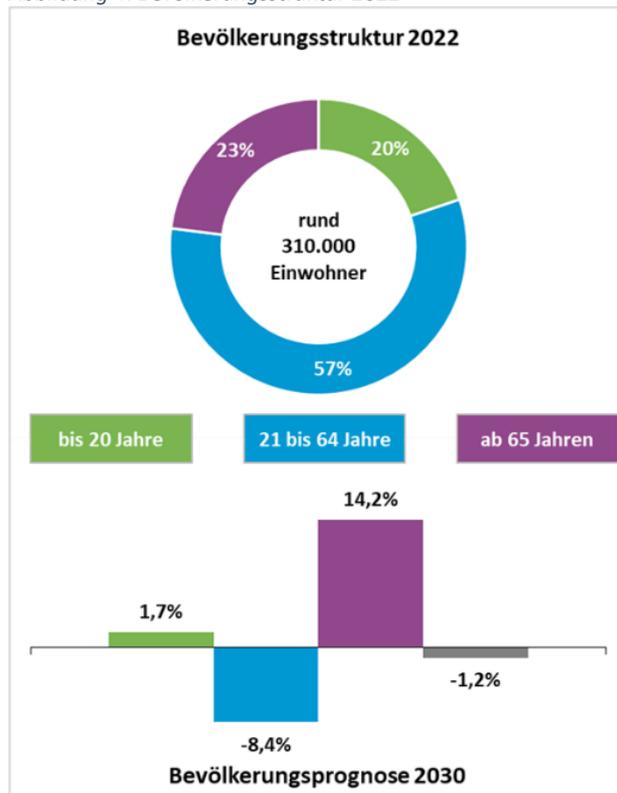
Quelle: Eigene Darstellung, Daten IT NRW (2023)

Auswirkungen des  
demografischen  
Wandels

Die demografische Struktur wird kreisweit vom demografischen Wandel geprägt. Dieser Wandel zeichnet sich vor allem durch zwei parallel verlaufende Entwicklungen in der Bevölkerungsprognose aus. Die Bevölkerungszahl nimmt insgesamt ab, während der Anteil der älteren Generation deutlich zunimmt. Auch für den Kreis Minden-Lübbecke ist von einer deutlichen Zunahme bei der Anzahl der Menschen ab 65 Jahren auszugehen; bis 2030 rund +14%. Allerdings bleibt die Bevölkerungszahl insgesamt kreisweit annähernd stabil. Dazu trägt bei, dass für die jüngeren Generationen bis 20 Jahre ein leichtes Wachstum prognostiziert wird.



Abbildung 4: Bevölkerungsstruktur 2022



Quelle: Eigene Darstellung, Daten IT NRW (2023)

## Mobilitätsverhalten

### Modal-Split

Der Modal-Split nach Wegen vermittelt einen Eindruck über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Dazu wurden in der Vergangenheit Mobilitätshebungen im gesamten Kreis Minden-Lübbecke (2017) sowie den Städten Espelkamp (2017) und Minden (2015) durchgeführt.

### Mehr Pkw-Nutzung im ländlichen Raum

Aus diesen drei Erhebungen zeichnet sich ab, dass die Nutzung des Autos mit der Zunahme der ländlichen Strukturen zunimmt. So ist der Modal-Split-Anteil des motorisierten Individualverkehrs für den gesamten Kreis Minden-Lübbecke deutlich größer als für die Stadt Minden. Dies korrespondiert mit deutlich geringeren Anteilen in der Nahmobilität (zu Fuß und Fahrrad) kreisweit. Die Anteile sind ein Drittel bis zur Hälfte geringer gegenüber der Stadt Minden. Der Anteil des ÖPNV ist kreisweit zwar höher, aber stark durch den Schulverkehr in den ländlich geprägten Räumen beeinflusst.

Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs ist auch im Vergleich mit den Raumtypen der Studie ‚Mobilität in Deutschland‘ hoch. Im Vergleich mit den Raumtypen *Ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen und dünn besiedelter ländlicher Kreis* wird besonders der Effekt durch eine niedrige Fahrzeugbesetzung (Anzahl Personen pro Fahrt) deutlich. Im Kreis Minden-Lübbecke liegt dieser Anteil bei rund 4%, in den beiden Vergleichsraumtypen bei 14% bis 15%. Höher dagegen ist der Anteil beim Radverkehr mit 2%- bis 4%-Punkten. Auch der

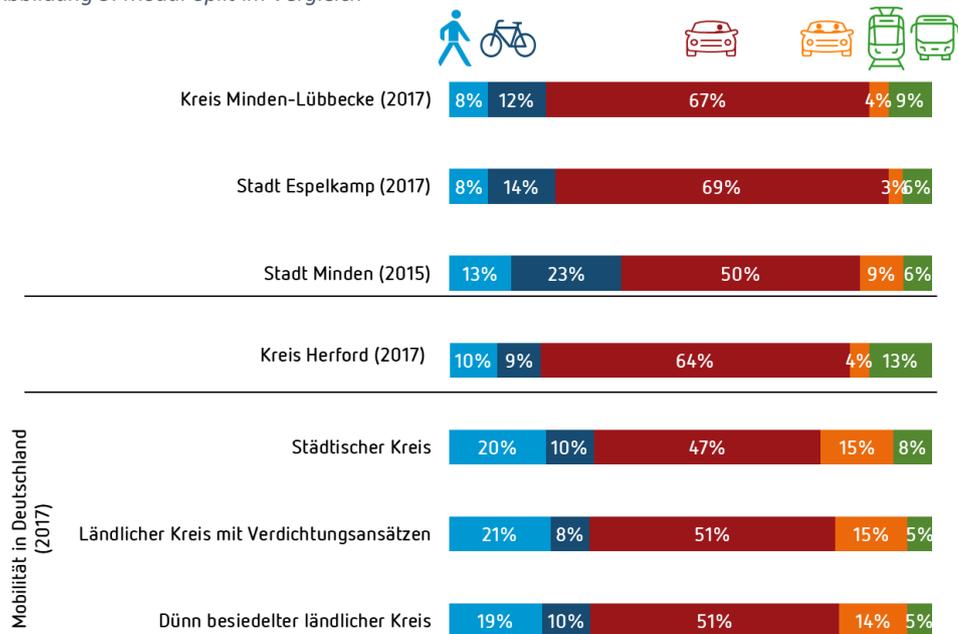
# Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Anteil beim ÖPNV ist im Vergleich fast doppelt so hoch, allerdings außerhalb des Schienenverkehrs in weiten Teilen durch den Schulverkehr geprägt.

Der hohe Anteil des motorisierten Individualverkehrs geht vor allem zu Lasten des Anteils beim Fußgängerverkehr. Der Anteil von 8% im Kreis Minden-Lübbecke ist deutlich niedriger als in den beiden Vergleichsräumen mit 19% und 21%.

Abbildung 5: Modal-Split im Vergleich



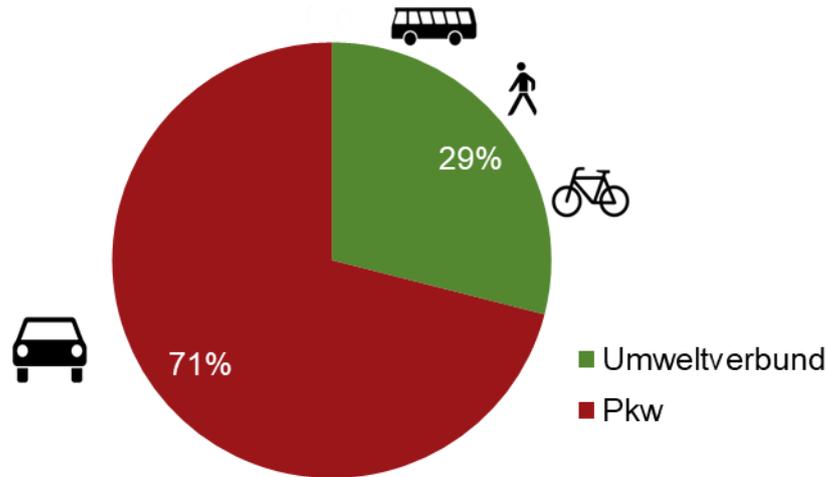
Quelle: Eigene Darstellung, Daten BMDV (2017), mhv (2018a), Stadt Minden (2015), Stadt Espelkamp (2022a)

## Umweltverbund

Im Kontext einer vernetzten Mobilität verschiedener klimaschonender Mobilitätsangebote ist weniger die Nutzung nach einzelnen Verkehrsmitteln relevant, sondern die Nutzung eines zusammenhängenden Verkehrssystems als Ganzes. Der Umweltverbund definiert sich über die Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsformen zu Fuß, Fahrrad und ÖPNV. Hier kann auch eine Schnittstelle zur Mobilität mit dem Auto bestehen wie zum Beispiel Taxi, Hol-/Bringdienste und Carsharing.

Ausgehend von der Mobilitätshebung für den gesamten Kreis Minden-Lübbecke wird auch bei einer Auswertung nach Umweltverbund deutlich, dass die Mobilität stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt ist. So nimmt der Umweltverbund – obwohl dieser die Summe aus drei Mobilitätsformen bildet – weniger als ein Drittel bei der Verkehrsmittelwahl für einen Weg ein.

Abbildung 6: Modal-Split-Anteil Kreis Minden-Lübbecke im Umweltverbund



Quelle: Eigene Darstellung, Daten mhv (2018a)

## Wegezwecke

Die Mobilitätsbefragung der Stadt Minden umfasst weitere, detailliertere Angaben zum Wegeanlass. Alle Anlässe für einen Weg lassen sich in drei Kategorien zusammenfassen: Ausbildung und Arbeit, Versorgung und Erledigung sowie Freizeit und Tourismus. Die Kategorie Ausbildung und Arbeit umfasst nahezu die Hälfte aller Wege und ist auch erkennbar größer als im Vergleich zur Studie Mobilität in Deutschland (rund 39%). Ein Drittel aller Wege erfolgt in der Kategorie Versorgung und Freizeit, was etwa dem gleichen Anteil in der Studie Mobilität in Deutschland entspricht. Deutlich geringer fällt im Vergleich der Anteil in der Stadt Minden für die Kategorie Freizeit und Tourismus aus.

Abbildung 7: Wegezwecke im Vergleich

	Stadt Minden (2015)	Mobilität in Deutschland (2017)
Ausbildung + Arbeit	45%	39%
Versorgung + Erledigung	33%	31%
Freizeit + Tourismus	23%	30%

Quelle: Eigene Darstellung, Daten BMDV (2017), Stadt Minden (2015)

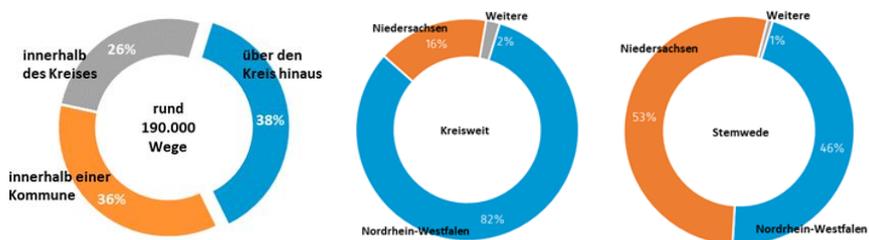
## Pendlerverflechtungen

Pendlerverkehre über Kreis- und Landesgrenzen

Der größte Teil der Verflechtungen im Berufsverkehr erfolgt innerhalb des Kreises Minden-Lübbecke im östlichen Teil des Kreisgebiets. Er umfasst vor allem Relationen mit der Stadt Minden. Einen größeren Anteil bei den Verkehrsverflechtungen im Berufsverkehr über die Kreisgrenze hinaus besteht in Richtung Süden in den Kreis Herford und die Stadt Bielefeld.

Rund 80% des Kreisgebietes grenzen an das Land Niedersachsen. Dies wirkt sich auf die Verflechtungen im Berufsverkehr bei einer Betrachtung auf Ebene der Kommunen aus. So hat die Gemeinde Stemwede nur einen geringen Anteil an allen Verflechtungen im Berufsverkehr kreisweit. Bezogen auf das Gemeindegebiet erfolgen über 50% aller Pendlerverflechtungen mit Kommunen auf der niedersächsischen Seite.

Abbildung 6: Pendlerverflechtungen im Berufsverkehr



Quelle: Eigene Darstellung, Daten IT NRW (2023), Geofabrik (2023)

Auswirkungen der Pandemie

Seit der Corona Pandemie hat die Vermeidung von Wegen durch das Arbeitsmodell Homeoffice stark zugenommen. Im Bundesdurchschnitt wird dies täglich von ca. 25 % der Arbeitnehmenden genutzt. Dabei muss allerdings zwischen den



Berufsbranchen unterschieden werden. Während es im tertiären Sektor (Dienstleistungen) von bis zu 50% der Beschäftigten genutzt wird, ist dies in anderen Bereichen deutlicher geringer und berufsbedingt teils auch nicht möglich; zum Beispiel im sekundären Sektor bei Anlagen- und Maschinenbau mit 2%. Die Möglichkeit, von zu Haus zu arbeiten, wird zusätzlich durch die digitale Infrastruktur beeinflusst, d.h. Mobilfunk, Glasfaser- und Breitbandausbau.<sup>1</sup>

## Analyse der Verkehrsmittel

### SPNV-Anbindungen

Der Nahverkehr auf der Schiene (Regional Express, Regional Bahn, S-Bahn) ermöglicht schnelle und umsteigefreie Verbindungen, die teils weit über das Umland des Kreises Minden-Lübbecke hinausführen. Drei Kommunen des Kreises Minden-Lübbecke haben keinen eigenen Anschluss an den Nahverkehr auf der Schiene im Gemeindegebiet: Stemwede, Hüllhorst und Hille. Die nächsten Zugangspunkte zum Nahverkehr auf der Schiene müssen nicht zwangsläufig in den weiteren Kommunen des Kreisgebiets liegen. So ergibt sich zum Beispiel für die Gemeinde Stemwede auch ein Zugangspunkt im niedersächsischen Lemförde (Linie RE9: Osnabrück – Bremen – Bremerhaven).

### SPNV-Anbindung mit Halt im Kreis Minden-Lübbecke:

#### **RE6 (Rhein-Weser-Express)**

**Minden – Porta-Westfalica – Bad Oeynhausen – Herford – Bielefeld – Gütersloh – Hamm – Dortmund – Bochum – Essen – Mülheim (Ruhr) – Duisburg – Düsseldorf – Neuss – Köln**

#### **RE60 (Ems-Leine-Express)**

Rheine – Osnabrück – **Bad Oeynhausen – Porta-Westfalica – Minden** – Hannover – Braunschweig

#### **RE70 (Weser-Leine-Express)**

Bielefeld – Herford – **Bad Oeynhausen – Porta-Westfalica – Minden** – Hannover – Braunschweig

#### **RE78 (Porta-Express)**

Bielefeld – Herford – **Bad Oeynhausen – Porta-Westfalica – Minden – Petershagen** – Nienburg

#### **RB71 (Ravensberger Bahn)**

Bielefeld – Herford – **Preußisch Oldendorf – Lübbecke – Espelkamp – Rahden**

#### **RB77 (Weser-Bahn)**

Herford – **Bad Oeynhausen** – Hameln – Hildesheim

#### **S1 (S-Bahn Hannover)**

**Minden** – Haste – Hannover – Weetzen – Barsinghausen – Haste

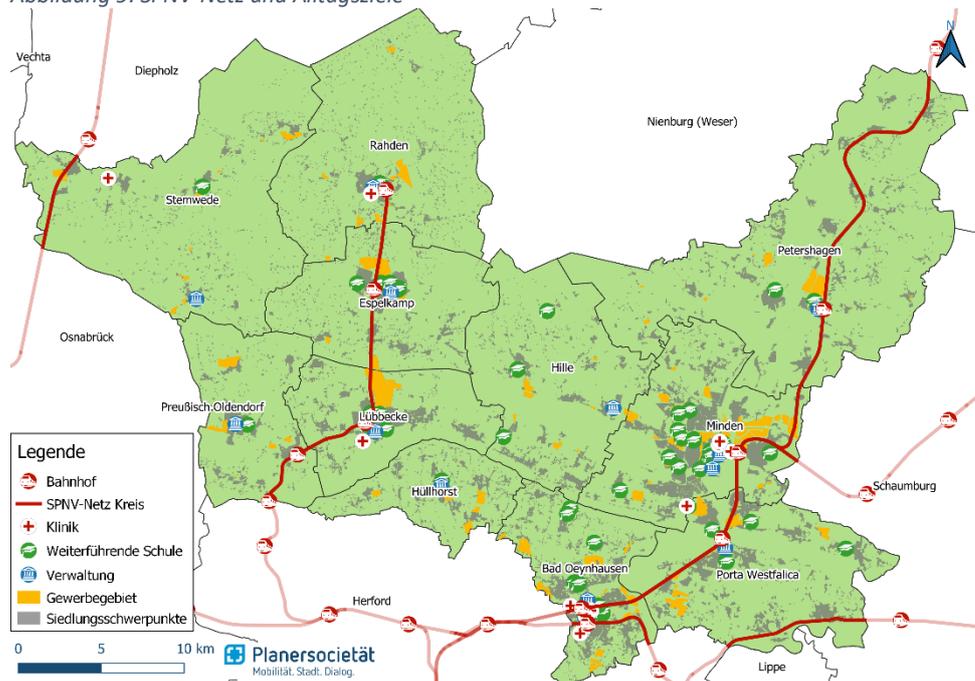
*Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe (2023)*

---

<sup>1</sup> Statistisches Bundesamt (2023)

Die Erschließung durch SPNV-Linien erfolgt innerhalb des Kreises vor allem in Nord-Süd-Richtung. Mit Ausnahme des Haltepunkts Petershagen-Lahde erfolgen in diesem Korridor mehrere Abfahrten pro Stunde durch mehrere Bahnlinien. Im westlichen Kreisgebiet erfolgt ein stündliches Angebot nur durch eine Bahnlinie mit regionaler Bedeutung (RB71). Eine den westlichen und östlichen Teil des Kreisgebiets verbindende Bahnlinie besteht derzeit nicht. Als West-Ost-Verbindung verkehrt die Buslinie 513 zwischen Minden, Hille, Lübbecke und Preußisch Oldendorf.

Abbildung 9: SPNV-Netz und Alltagsziele



Quelle: Eigene Darstellung, Daten Deutsche Bahn (2023), Geofabrik (2023)

Die innerstädtische Mobilität in den kreisangehörigen Kommunen wird im Rahmen öffentlicher Verkehrsmittel von mehr als 80 – größtenteils regionalen – Buslinien mehrerer Verkehrsunternehmen in der Zuständigkeit des Kreises Minden-Lübbecke als Aufgabenträger bedient. Nachfolgend sind die wichtigsten Buslinien mit regionalem Charakter aufgeführt, die u. a. bereits heute wichtige Achsen für die Ost-West Verbindungen im ÖPNV sowie in den Nachbarraum Niedersachsen, insbesondere an den SPNV in Lemförde Bf. für die Weiterreisemöglichkeit in Richtung Bremen und Osnabrück darstellen.



## Busverbindungen

Regionale Busverbindungen im Kreis Minden-Lübbecke:

**461** Minden – Porta Westfalica – Bad Oeynhausen

**513** Minden – Hille Eickhorst – Lübbecke – Pr. Oldendorf

**530** Minden – Petershagen – *Uchte (Nds.)*

**605** Minden- Hille Zentrum – Espelkamp – Rahden Bf.

**613** Minden – Hille Rothenuffeln – Bad Oeynhausen Bergkirchen – Bad Oeynhausen ZOB

**621** Lübbecke - Stw Levern – *Lemförde Bf.*

**623** Rahden Bf. – Stw Wehdem – *Lemförde Bf. (Nds)*

Darüber hinaus bestehen in den Städten Minden und Bad Oeynhausen eigene Stadtbusnetze mit knapp 30 bzw. 15 Linien in der Zuständigkeit der städtischen Aufgabenträgerschaft. Das beschriebene Busangebot wird durch weitere Angebote wie Taxi-Busse in Rahden, Petershagen, Minden, Porta Westfalica sowie durch den Rufbus und Seniorenfahrdienst in Stemwede und den Bürgerbussen in Hille und Espelkamp zum Teil durch ehrenamtliches Engagement ergänzt.

Ergänzende Angebote  
auch durch Ehrenamt

**Akteurslandschaft**

Der Kreis Minden-Lübbecke gehört dem NWL an und ist Teil des Verkehrsverbundes Ostwestfalen-Lippe. Zudem bestehen mit der mindenherforder Verkehrsgesellschaft (mhv) für die Kreise Minden-Lübbecke und Herford und mit der OWL Verkehr GmbH für den nördlichen Teil von Ostwestfalen-Lippe einschließlich der Großstadt Bielefeld Verkehrsgesellschaften, die für die Organisation & Information des Linienbusverkehrs, regionale Tarifgestaltung, Verwaltung von Abonnementverträgen sowie Förderungen verantwortlich sind.

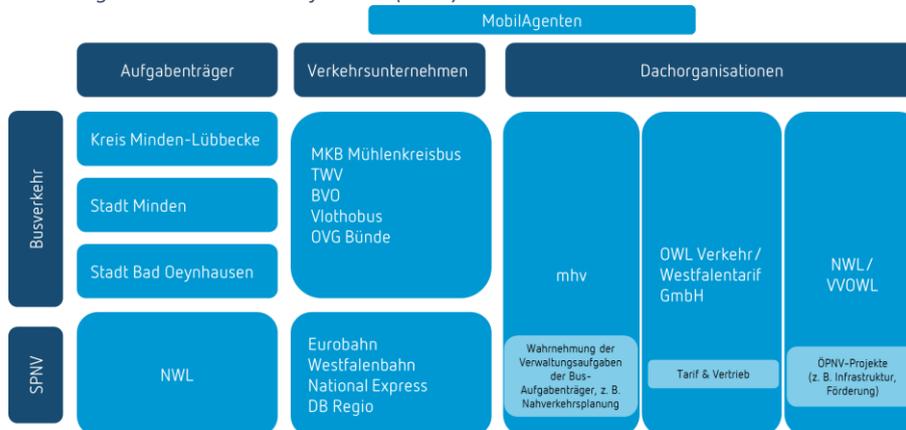
Große  
Akteurslandschaft im  
Kreis

Der Kreis Minden-Lübbecke zeichnet sich demnach durch eine große Akteurslandschaft aus. Zu ihr zählen nicht nur Aufgabenträger von Bus und Bahn, sondern auch die Verkehrsunternehmen und verschiedenen Dachorganisationen. Hinzu kommen ehrenamtliche MobilAgenten, die insbesondere im ländlichen Raum mit ihrem lokalen Wissen Fahrgäste bei der Organisation ihrer ÖPNV-Fahrt unterstützen.

# Planersocietät

Mobilität. Stadt. Dialog.

Abbildung 10: Akteurslandschaft ÖPNV (2023)



Quelle: Eigene Darstellung

## Tarifstrukturen

Als Teil des Zweckverbands Nahverkehr Westfalen-Lippe ist der gesamte Kreis Minden-Lübbecke Teil des WestfalenTarifs, der bis an das östliche Ruhrgebiet reicht. Für Fahrten über diesen Tarifverbund hinaus können der NRW-Tarif und eazy.NRW (beides ganz Nordrhein-Westfalen) und das Deutschlandticket genutzt werden.

Überregionale und lokale Tarifangebote

Diese beiden Tarifangebote richten sich an Gelegenheitskunden (eazy.NRW) und regelmäßiger ÖPNV-Kunden (Deutschlandticket). Sie werden um lokalere Angebote zusätzlich zum WestfalenTarif (Gelegenheits- und regelmäßiger ÖPNV-Kunden) im Kreisgebiet ergänzt, v.a. das Angebot LandEi Abo. Dieses Abo gilt im Altkreis Lübbecke (Espelkamp, Lübbecke, Hüllhorst, Rhaden, Stemwede und Preußisch-Oldendorf) sowie der Gemeinde Hille. Es kann am Wochenende für den gesamten Kreis Minden-Lübbecke und damit verbundenen Übergangsbereichen genutzt werden. Am Wochenende und Feiertagen ganztägig sowie in der Woche ab 19:00 Uhr können bis zu vier Personen oder ein Fahrrad ohne Zusatzkosten mitgenommen werden.

## Vernetzte Mobilität

Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsmittel

Unter dem Begriff der vernetzten Mobilität wird die Kombination verschiedener Verkehrsmittel für eine Verbindung verstanden, insbesondere Pkw oder Fahrrad als Zubringer zum ÖPNV. Die Bus- und insbesondere Bahnhofpunkte sind dabei wichtige Verknüpfungspunkte. Eine attraktive und nutzerorientierte Ausgestaltung trägt dazu bei, mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Dies gilt sowohl für Verkehre innerhalb eines Kreises als auch im regionalen Zusammenhang. Während die Verkehrsmittel des Umweltverbundes einzeln auf vielen Relationen nicht konkurrenzfähig zum Auto sind, können sie durch eine sinnvolle Verknüpfung eine konkurrenzfähige Alternative zur monomodalen Auto-Nutzung darstellen. Das Zusammendenken der verschiedenen Mobilitätsangebote ist deshalb ein wichtiger Schritt, um die Potenziale eines gesamtheitlichen Mobilitätssystems auszuschöpfen.



Die Herstellung intermodaler Wegekette trägt dazu bei, multimodales Mobilitätsverhalten, also die regelmäßige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel, zu fördern. Das Ziel besteht darin, dass sich Nutzende nicht mehr automatisch auf ein Verkehrsmittel festlegen, sondern bedarfs- und wegebezogen ihre Verkehrsmittelwahl tätigen. Angebote der vernetzten Mobilität ermöglichen zudem eine verbesserte Erreichbarkeit für Personen ohne permanente Pkw-Verfügbarkeit und leisten damit einen Beitrag zur Daseinsvorsorge sowie der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse.

Abbildung 11: Wegekette mit dem Umweltverbund (Beispiel)



Quelle: Eigene Darstellung

### Teilen anstatt Besitzen

Wachsende Bedeutung von Sharing-Angeboten

Öffentlicher Verkehr kann in diesem Zusammenhang mehr sein als Bus und Bahn. Insbesondere als flexible Zu- und Abbringer zum ÖPNV sind ergänzende Angebote von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund kommt das Prinzip „Teilen statt Besitzen“ (Sharing) zum Tragen. Mithilfe von Sharing-Angeboten können Wege mit dem privaten Pkw ersetzt bzw. Menschen ohne eigenen Pkw eine weitere Option geboten werden. Im Kreis Minden-Lübbecke bestehen derzeit Sharing-Angebote mit individuellen Apps und Buchungsplattformen. Neben Carsharing über die Anbieter MindenGo (Kooperation der Stadtwerke Minden und der MK Autovermietung) und des DB-Tochterunternehmens Flinkster, bestehen die Möglichkeiten des Scootersharings über den Anbieter nextbike by TIER sowie E-Bikesharing über den Anbieter der Minden Marketing GmbH in Kooperation mit Movelo. Zudem bieten der VCD mit der Initiative milla.bike an den Standorten Preußisch Oldendorf, Rahden, Petershagen und Hille sowie der Westfälisch-Lippischer LandFrauenverband e. V. in Kooperation mit LandEi mobil und OWL mobil in Lübbecke den Verleih von Lastenrädern an.

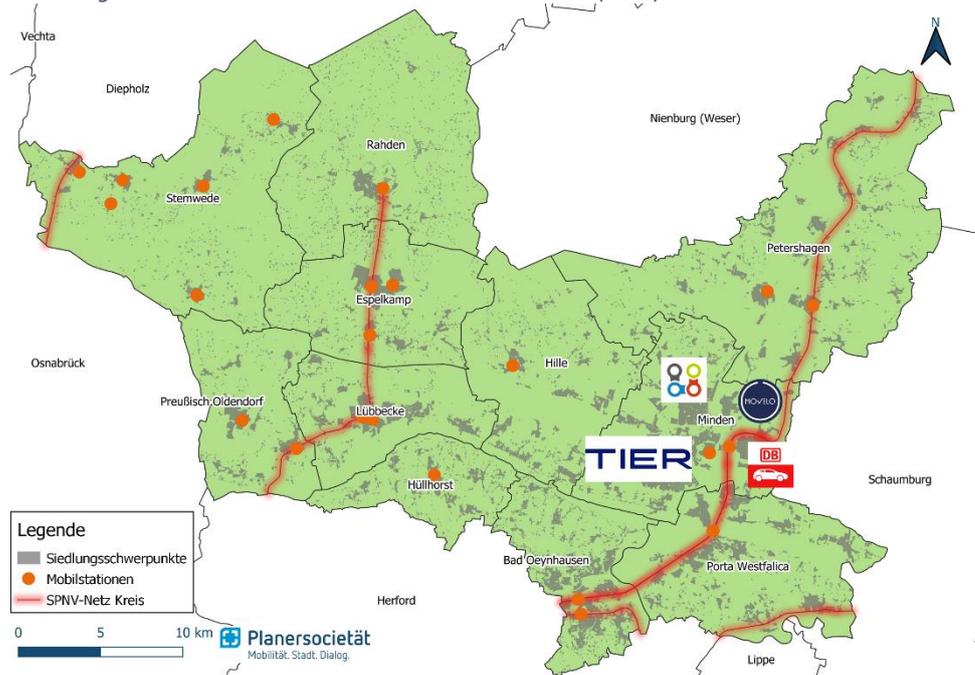
Abbildung 12: Sharing-Angebote am Bahnhof Minden



Quelle: Eigene Aufnahmen (2023)

In Bad Oeynhausen war zwischen 2020 und 2023 das Oeynrad ebenfalls über den Anbieter nextbike by TIER nutzbar, dessen Kooperationsvertrag jedoch aus wirtschaftlichen Gründen auslief. Minden ist derzeit die einzige kreisangehörige Kommune mit Sharingoptionen und dies in einer hohen Konzentration zwischen Car-, E-Bike- und Scootersharing.

Abbildung 7: Vernetzte Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke (2023)



Quelle: Eigene Darstellung, Daten Deutsche Bahn (2023), Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022), Geofabrik (2023)

**Mobilstationen als Verknüpfungspunkte**

Eine Mobilstation fungiert im Kontext der vernetzten Mobilität als Verknüpfungspunkt zwischen mehreren Mobilitätsangeboten. Ausgangspunkte zur Umsetzung sind Bahnhöfe und Haltestellen des ÖPNV. Mit Bahn- und Buslinien als Verkehrsmittel für längere Distanzen bildet der ÖPNV das Rückgrat intermodaler Wegekettens. Dem Fahrrad und weiteren Mobilitätsangeboten kommen dabei die Rolle zur Überwindung der ersten bzw. letzten Kilometer zu einem Bahnhof



### Mögliche Standorte für Mobilstationen

oder eine Haltestelle zu. Gerade in ländlichen, dünn besiedelten oder Räumen abseits der zentralen, regionalen ÖPNV-Achsen übernehmen diese Verkehrsmittel somit eine wichtige Verknüpfungsfunktion zum ÖPNV. Indem diese Mobilitätsangebote und Verkehrsmittel sowie weitere Angebote an Mobilstationen angeschlossen werden, kann sich Nutzungspotenzial einer Mobilstation erhöhen und so auch die Angebotsqualität des Umweltverbundes insgesamt steigern.

Zur Stärkung der Vernetzung hat die mhv bereits 2018 im Vorfeld des Projektes LandEi mobil ein Mobilstationskonzept für den Altkreis Lübbecke erarbeitet, welches folgende Standorte vorsah:

- Espelkamp:  
Bahnhof, Gestringer Hof, ZOB
- Hüllhorst:  
Mitte, Gesamtschule, Hüllhorst-Schnathorst Schule
- Lübbecke:  
Bahnhof, ZOB
- Minden:  
Bahnhof, ZOB
- Petershagen:  
Markplatz, Bahnhof Lahde
- Porta-Westfalica:  
Bahnhof
- Preußisch-Oldendorf:  
Bad Holzhausen Bahnhof, Markplatz/Stadtzentrum
- Rahden:  
Bahnhof, Rahden-Preußisch Ströhen Stadtparkasse (Variante 1), Rahden-Preußisch Ströhen Aue Markt (Variante 2), Spargelhof Winkelmann (ergänzend)
- Stemwede:  
Levern Schule, ZOB/Schulzentrum

*Quelle: mhv (2018b)*

Nach der detaillierten Abstimmung mit den beteiligten Kommunen wurden Gesamtkosten ermittelt, für die eine Förderung über den VVOWL mit einer Förderquote von 90% ersucht werden sollten. Dafür sollten zunächst die Standorte mit den Kommunen priorisiert werden, um eine realistische schrittweise Umsetzung über einen Zeitraum von mehreren Jahren zu ermöglichen.

Dieses Vorhaben kam jedoch aus unterschiedlichen Gründen und anderweitig priorisierten Themenbereichen in Kreis und Kommunen zum Stocken.

Der nächste Anlauf wurde folglich 2022 seitens des NWL unternommen, der ein verbundweites Gutachten zum Thema Mobilstationen veröffentlichte, das erneut potenziellen Standorte von Mobilstationen für den Kreis Minden-Lübbecke



identifiziert und auf mögliche Ausstattungsmerkmale untersucht hat. In diesem Zusammenhang hat das Zukunftsnetz Mobilität NRW in einem Gestaltungsleitfaden sowie einem Handbuch Mobilstationen Rahmenbedingungen für die Ausstattung und für die Gestaltung von Mobilstationen veröffentlicht. Ein einheitliches Design der Stationen erleichtert die Auffindbarkeit auch für Ortsfremde. Durch den Wiedererkennungswert wird letztlich auch die Nutzung im Tourismus gefördert. Die im NWL-Gutachten empfohlenen Standorte sind der folgenden Auflistung zu entnehmen:

- Bad Oeynhausen:  
Bahnhof/ZOB, Südbahnhof
- Espelkamp:  
Bahnhof, Gestringen Post, ZOB
- Hille:  
Schulzentrum
- Hüllhorst:  
Hüllhorst Mitte (Gesamtschule)
- Lübbecke:  
Bahnhof, ZOB
- Minden:  
Bahnhof, ZOB
- Petershagen:  
Markplatz, Bahnhof Lahde
- Porta-Westfalica:  
Bahnhof
- Preußisch-Oldendorf:  
Bad Holzhausen Bahnhof, Markplatz/Stadtzentrum
- Rahden:  
Bahnhof
- Stemwede:  
Grundschule, Haldemer Straße, Levern Schule, Rathaus, Oppenwehe  
Grundschule, ZOB/Schulzentrum

*Quelle: Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022)*

Im Kreis Minden-Lübbecke wurden seitens des NWL insgesamt 23 geeignete Standorte für Mobilstation im Kreisgebiete identifiziert, von denen bis dato ein Standort in Stemwede in Form des ZOB/Schulzentrum umgesetzt wurde. Charakteristisch hierfür ist die Stele mit der Kennzeichnung von mobil.nrw.

Abbildung 14: Mobilstation Stewede Schulzentrum



Quelle: Gemeinde Stewede (2023)

Darüber hinaus sind in zahlreichen weiteren kreisangehörigen Kommunen vereinzelt Ausstattungselemente wie z. B. Radabstellanlagen und Park&Ride-Anlagen vorhanden – diese sind zukünftig durch weitere Ausstattungsmerkmale für den Produktcharakter einer Mobilstation zu ergänzen und marketingwirksam auf Landesebene als Mobilstation NRW zusammenzuführen (s. Vernetzte Mobilität durch Mobil- und Teilhabestationen).

Abbildung 15: Auto- und Fahrradparken am Bahnhof Minden



Quelle: Eigene Aufnahme (2023)

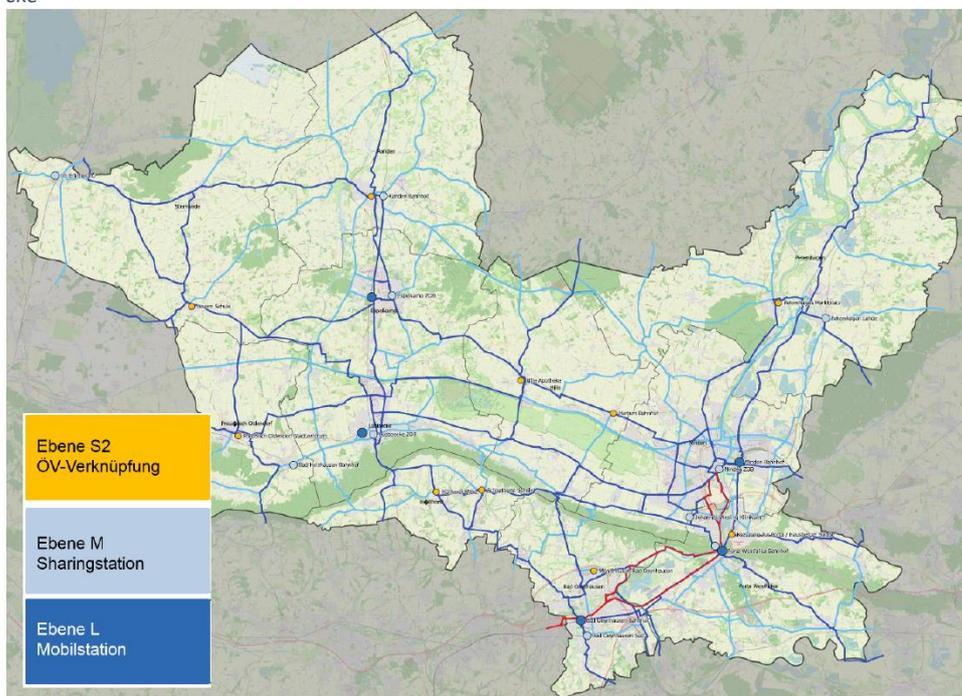
Im Jahr 2023 wurden im Zuge des Radverkehrskonzeptes des Kreises Minden-Lübbecke aufbauend auf den bisherigen Aktivitäten zum Thema Mobilstation erneut geeignete Standorte analysiert und hinsichtlich notwendiger Ausstattungsmerkmale bewertet, die lediglich geringfügig von den Empfehlungen des NWL abweichen. Dies umfasst folgende 25 Standorte in drei verschiedenen Ebenen der Ausbauempfehlung:

- Bad Oeynhausen:  
Bahnhof/ZOB, Südbahnhof, Mönichhusen
- Espelkamp:  
Bahnhof, ZOB
- Hille:  
Apotheke, Hartum Bahnhof (Bus)
- Hüllhorst:  
Hüllhorst Mitte, Schnathorst Schule
- Lübbecke:  
Bahnhof, ZOB
- Minden:  
Bahnhof, ZOB, Johannes Wesling Klinikum
- Petershagen:  
Markplatz, Bahnhof Lahde



- Porta-Westfalica:  
Bahnhof, Unterm Willem, Kreuzung Zur Porta/Hausberger Straße
- Preußisch-Oldendorf:  
Bad Holzhausen Bahnhof, Markplatz/Stadtzentrum
- Rahden:  
Bahnhof, Kirche
- Stemwede:  
Levern Schule, ZOB/Schulzentrum

Abbildung 8: Lage und Hierarchie der multimodalen Verknüpfungspunkte im Kreis Minden-Lübbecke



Quelle: Kreis Minden-Lübbecke (2023)

Letztendlich zeigen die bestehenden Konzepte und Gutachten die Wichtigkeit, die vernetzte Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke mittels Mobilstationen zu fördern. Allerdings wurde dabei aus unterschiedlichen Gründen (wie z. B. finanzielle und personelle Ressourcen, Prioritätensetzung in Verwaltung und Politik) bisher noch kein „Durchbruch“ einer flächendeckenden Umsetzung erzielt. Dies kann und sollte sich jedoch unter Berücksichtigung des Maßnahmensteckbriefes Vernetzte Mobilität durch Mobil- und Teilhabestationen ändern und ein weiterer Anlauf der Umsetzung durch die neuen Impulse des vorliegenden Konzeptes gewagt werden. Dabei ist auf den jüngsten Ergebnissen des Radverkehrskonzeptes und den für den Kreis Minden-Lübbecke priorisierten Standorten aufzubauen.



### Zusammenführung auf digitaler Plattform

Mit OWL mobil (auch als App) steht eine digitale übergeordnete Informations- und Buchungsplattform zur Verfügung, die im Zusammenschluss zwischen den Kreisen Minden-Lübbecke, Gütersloh und Herford entwickelt wurde. Über sie sind Online-Buchungen von ÖPNV-Tickets, Fahrplanauskünfte und weiterführende Informationen sowie weitere Serviceleistungen auf einer einheitlichen Datenbasis abrufbar.

### Radverkehr

Der Kreis Minden-Lübbecke verfügt mit dem Radnetz OWL, dem Weser-Radweg als zertifizierter überregionaler Fernradweg sowie dem vorläufigen Trassenverlauf des Radschnellweges RS 3 OWL eine umfangreiche Radverkehrsinfrastruktur für den Alltagsverkehr. Letzterer soll die Städtekette zwischen Minden und Herford perspektivisch miteinander verbinden und dahingehende Potenziale der starken Pendlerbeziehungen über eine Gesamtdistanz von ca. 50 km ausschöpfen. Im regionalen Kontext wurden über das im REGIONALE-Prozess entstandene Radnetz OWL regionale bedeutsame Radverkehrsverbindungen untersucht und Qualitätsstandards sowie Ausbauumfang zur Orientierung aufgezeigt. Zuletzt wurde im Zuge des Radverkehrskonzeptes für den Kreis Minden-Lübbecke ein Alltags-Radverkehrsnetz konzipiert, welches die im Radnetz OWL regionalen Alltags-Radverkehrsverbindungen als Grundgerüst eines Alltagsnetzes für das Kreisgebiet übernommen hat. Die beschriebenen Infrastrukturen des Alltags-Radverkehrs stellen das Fundament für eine zukünftige Ausrichtung des Radverkehrs im Kreis Minden-Lübbecke dar.

Darüber hinaus bestehen mit dem Netz der wegweisenden Beschilderung des Landes (HBR-NRW), dem grobmaschigeren touristischen Knotenpunktnetz und einzelnen touristischen Themenrouten wie z. B. der Mühlenroute jedoch auch Radverkehrsinfrastrukturen touristischer Natur, die das Alltagsnetz weiter verdichten.

In der Bestandsanalyse des Radverkehrskonzeptes werden nicht nur Defizite, sondern gleichzeitig Potenziale aufgezeigt, den Radverkehr mit geeigneter Netzsystematik, Wegeinfrastruktur sowie zusätzlichen Serviceelementen im Kreis Minden-Lübbecke weiterzuentwickeln.

Dichtes Netz an  
Radverkehrsrouten

Abbildung 16: Fahrradparken am Bahnhof Porta Westfalica



Quelle: Eigene Aufnahme (2023)

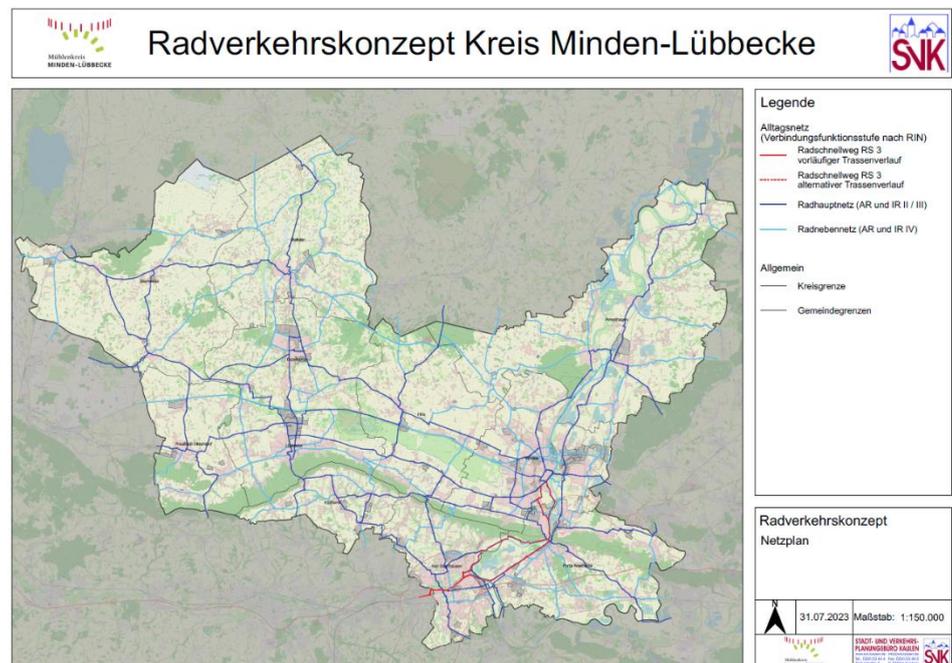
Potenziale für  
Pendler:innen

Wie bereits im Rahmen der Pendlerverflechtungen ersichtlich wurde, sind die Verbindungen zwischen Lübbecke, Espelkamp, Rahden sowie die Bewegungen aus den Kommunen Petershagen, Porta-Westfalica und Hille in Richtung Minden für die Pendler:innen besonders relevant. Diese Strecken sind aufgrund ihrer Distanzen gut mit Fahrrad oder Pedelec zu bewältigen. Obgleich die topographisch bewegten Gegebenheiten des Kreises durch das Wiehengebirge eine Herausforderung darstellen, bieten sie gleichzeitig Potenzial für die Nutzung von Pedelecs und E-Bikes. Zudem nimmt das Fahrrad eine wichtige Rolle im Zubringerverkehr des ÖPNV ein, wie bereits im Kapitel Vernetzte Mobilität beschrieben.

Aufgrund der für Radfahrer:innen günstigen Lage von ÖPNV-Haltepunkten besteht in der verbesserten Anbindung von Mobilitätsknoten und Ausstattungen vor Ort wie z. B. Mobilstationen/Radabstellanlagen großes Potenzial, den Radverkehrsanteil am Modal Split zu steigern. Insbesondere zeigt sich, dass neben der Infrastruktur auch Service und Information auf Kreisebene stärker auf den Alltagsverkehr ausgerichtet werden müssen. Dazu zählen nicht nur die Reservierung und Buchung sicherer Radabstellanlagen (Radboxen), sondern auch öffentlich zugängliche Ladestationen und leicht zugängliche Informationen über direkte Radwegeverbindungen. Auch das Melden von Schäden, die von Alltags-Radfahrern festgestellt werden, sollte erleichtert werden. Darüber hinaus wurde eine Unfallanalyse durchgeführt, die jedoch keine auffälligen Ergebnisse im Vergleich zu anderen Regionen aufzeigt. Nichtsdestotrotz liegen charakteristische Probleme des Radverkehrs vor, wie etwa Knotenpunkte und Einmündungen innerorts, die detailliert zu bewerten sind und in einem nächsten Schritt passgenaue Lösungsansätze erfordern.

Die Förderung des Alltags-Radverkehrs und der Ausbau entsprechender Infrastruktur wurden bisher nur vereinzelt in einigen Kommunen angestoßen. Seit 2023 besteht allerdings nun für den Radverkehr ein politisch beschlossenes kreisweites Radverkehrskonzept, in dem ein Alltags-Radverkehrsnetz für den Kreis Minden-Lübbecke konzipiert wurde. Dieses wurde untersucht und je Streckenabschnitt mit Maßnahmen versehen, die wiederum priorisiert wurden. Somit konnten für alle beteiligten Straßenbaulastträger sogenannte Startermaßnahmen definiert werden. Der Kreis Minden-Lübbecke beginnt in diesem Jahr mit den ersten baulichen Maßnahmen der Lückenschlüsse und Markierungen um die Sichtbarkeit zu erhöhen und wird dieses sukzessive in den nächsten Jahren weiterführen.

Abbildung 17: Alltags-Radverkehrsnetz Kreis Minden-Lübbecke



Quelle: Kreis Minden-Lübbecke (2023)

Ziel: Anteil des Radverkehrs erhöhen

Das Ziel wird für die nächsten Jahren darin bestehen, durch den Ausbau der Infrastruktur, Verbesserung der Serviceeinrichtungen und einer umfassenden Informations- und Kommunikationsstrategie den Alltags-Radverkehr im Kreis zu fördern und den Anteil des Radverkehrs signifikant zu erhöhen.

### Motorisierter Individualverkehr

Das Straßennetz im Kreis Minden-Lübbecke zeichnet sich durch eine gute Erreichbarkeit über ein umfangreiches Netzwerk von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen aus. Die Verkehrsstärken variieren entlang dieser Straßen und reichen von weniger als 1.000 Fahrzeugen pro Tag bis hin zu über 18.000 Fahrzeugen pro Tag an den Hauptverkehrsstraßen. Besonders stark befahrene Bundesstraßen



wie die L 876 und die B 65 verzeichnen häufig Verkehrsaufkommen von mehr als 10.000 Fahrzeugen pro Tag.<sup>2</sup>

Einzelne Verkehrsachsen sind besonders stark frequentiert, wie etwa die Route von Rahden über Espelkamp nach Lübbecke sowie die Ost-West-Verbindung durch Lübbecke entlang der B 65. Ebenso verzeichnen die parallel verlaufenden Ost-West-Verbindungen in Richtung Minden hohe Verkehrsbelastungen, insbesondere entlang der L 876, B 65 und L 766.

E-Mobilität und  
Ladeinfrastruktur

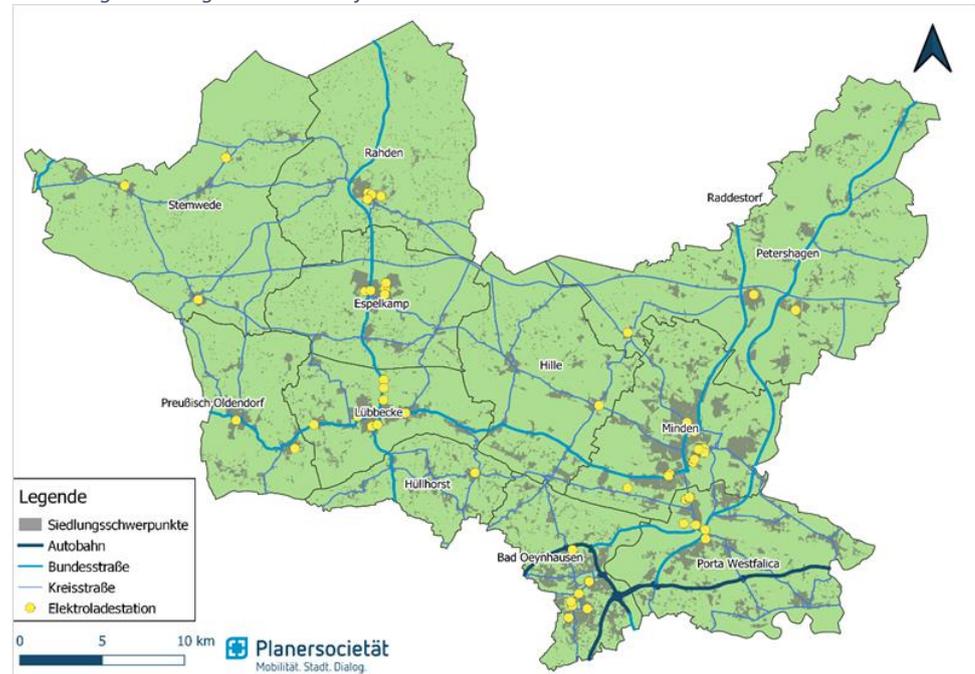
Um den Anforderungen an moderne Mobilität gerecht zu werden, sind im Kreis Minden-Lübbecke kreisweit Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge vorhanden. Diese umfassen insgesamt 64 Ladestationen von 19 verschiedenen Anbietern, die gemäß den Richtlinien der Ladesäulenverordnung (LSV) öffentlich zugänglich sind. Zudem sind Mitfahrerparkplätze an den Autobahnabfahrten Porta Westfalica an der A2 sowie an den Abfahrten Bünde (HF) und Löhne (HF) an der A30 vorhanden, was die Intermodalität und Vernetzung im Verkehrssystem unterstützt.

Durch die direkten Anschlussstellen an die Autobahn A2 ist eine schnelle Anbindung an das überregionale Straßennetz gewährleistet, was die regionale Wirtschaft und die Mobilität der Einwohner fördern.

---

<sup>2</sup> Kreis Minden-Lübbecke (2023)

Abbildung 18: Übergeordnetes Straßennetz im Kreis Minden-Lübbecke



Quelle: Eigene Darstellung, Daten Geofabrik (2023), Esri Deutschland (2023)

## SWOT-Analyse

Zusammenfassung der Ergebnisse

Abschließend sind die gewonnenen Erkenntnisse im Rahmen einer zusammenfassenden SWOT-Analyse dargestellt:

### Stärken:

- Gute regionale Erreichbarkeit über ein umfangreiches Straßennetz von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen
- Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge
- Dichtes Netz an Radverkehrsrouten bisher mit Schwerpunkt auf den Freizeitverkehr
- Sharing-Angebote wie Carsharing, E-Bikesharing und Scootersharing
- Aktiver Ausbau von Mobilstationen als Verknüpfungspunkte und intermodale Wegeketten

### Schwächen:

- Komplexe Akteurslandschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs
- Herausforderungen bei der Integration von ÖPNV, Sharing-Angeboten und Mobilstationen in ein Angebot des Umweltverbundes
- Komplexe Tarifstrukturen außerhalb des Deutschlandtickets
- Schwächen im Busverkehr in einigen Teilen des Kreises, insbesondere in ländlichen Räumen



- Sehr lange Grenze zu Niedersachsen, was grenzüberschreitende Planungen (z. B. im ÖPNV-Tarif) erschwert

### Chancen:

- Schaffung eines kreisweiten Alltags-Radverkehrsnetzes und begleitender Maßnahmen
- Verbesserung der Intermodalität und Erreichbarkeit durch die Integration von Sharing-Angeboten und Mobilstationen
- Weiterentwicklung digitaler Plattformen für die Buchung und Information verschiedener Verkehrsmittel
- Optimierung der Tarifstrukturen und Einführung von vermehrt einheitlichen Tickets zugunsten einer besseren Nutzerfreundlichkeit
- Stärkung des Busverkehrs in ländlichen Gebieten durch gezielte Fördermaßnahmen und Angebotsanpassungen
- Umfangreiches Know-how bei den vielen Akteuren im ÖPNV/SPNV gezielter Nutzen, wenn deren Rollen klar definiert werden

### Risiken:

- Verschleppung von Maßnahmen zur klimaschonenden Mobilität durch lange Planungs- und Umsetzungszeitphasen
- Ineffizienz aufgrund der Komplexität der Akteurslandschaft und der Integration von Mobilitätsangeboten.
- Koordinationsprobleme und Schwierigkeiten bei der Umsetzung intermodaler Wegekettens
- Serviceeinschränkungen und Angebotskürzungen aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen sowie fehlender, notwendiger Entscheidungen.

Aus der Analyse bestehender Planwerke, Strukturdaten sowie den verschiedenen Verkehrsträgern ergibt sich ein Zielsystem mit folgenden Schwerpunkten (s. Abbildung 19). Diese werden in der weiteren Betrachtung und Erarbeitung des Konzeptes als inhaltliche Vorgaben und Leitplanken verwendet, um die Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke im Sinne einer vernetzten Mobilität nachhaltig zu entwickeln und zu verbessern.

Abbildung 19: Zielsystem



Quelle: Eigene Darstellung

## Best Practice, Benchmark und Visionen

Um sich innerhalb dieses Zielsystems konkreten Maßnahmen anzunähern, wurden im Rahmen der interaktiven Workshopprozesse gute Beispiele vorgestellt und diskutiert.

### Carsharing in Osnabrück

Die Stadt Osnabrück hat im Zuge des ersten Workshops zum Thema Vernetzte Mobilität die beispielhafte Anwendung eines Carsharing-Systems vorgestellt. Mit verschiedenen Produkten und Fahrzeugklassen hat die Stadt in enger Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Osnabrück ein Carsharing-Angebot unter dem Namen stadtteilauto für Osnabrück und Umgebung implementieren können. Dieses setzt sich in seinen Hauptprodukten aus einem stationären Angebot namens stat-k mit 150 Fahrzeugen und einem flexiblen Angebot namens flow-k mit insgesamt 30 Fahrzeugen zusammen. Wichtiges Element des flexiblen flow-k ist das Zonenkonzept, in dem der Preis je nach angefahrter Zone als Zielort steigt. Ein Fahrgast, der das in der äußersten Zone abgestellte Fahrzeug wieder in den Stadtkern überführt und dort abstellt, bekommt einen finanziellen Bonus für die nächste Fahrt gutgeschrieben. Das Konzept wird stetig angepasst und evaluiert. Ein weiterer Vorteil besteht darin, sich lediglich einmal als Nutzer:in zu registrieren und dank des Bundesverbands Carsharing deutschlandweit bei allen Partnern des Dienstleisters Cambio Carsharing Angebote nutzen zu können. Ganz nach dem Motto ‚teilen statt besitzen‘ könnte perspektivisch mit einem derartigen Carsharing-Angebot Verkehr im Kreis Minden-Lübbecke vermieden werden.

Abbildung 20: stadtteilauto Osnabrück



Quelle: Stadtteilauto OS GmbH (2023)

## Schulzeitstaffelung Herford

Schüler:innen sind nicht nur die ÖPNV-Nutzer:innen von morgen, sondern der Schülerverkehr stellt in der Regel auch das Rückgrat des ÖPNV im ländlich geprägten Räumen dar und ist somit ein essenzieller Baustein der Mobilität für den Kreis Minden-Lübbecke. Vor diesem Hintergrund wurde seitens der DB-Tochter BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH die angewandte Schulzeitstaffelung in Herford zur Optimierung des Schülerverkehrs im Rahmen des zweiten Workshops „ÖPNV als Rückgrat“ vorgestellt. Konkreter Handlungsdruck entstand durch die Corona-Pandemie mit Veränderungen wie dem Abstandsgebot und Wechselunterricht, woraus per Landesmittel finanzierte Zusatzbusse zum Einsatz kamen. Diese wären jedoch langfristig mit hohen Kosten verbunden und generierten für die Schüler:innen und Eltern eine gleichbleibende Erwartungshaltung auch nach Ende der Pandemie. Dies nahm die BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH zum Anlass, Änderungen von Anfangszeiten einzelner Schulen (max. 5 – 15 Min.) zu initiieren, sodass Fahrzeuge mehrfach für die Schülerbeförderung eingesetzt werden können. In diesem Zusammenhang wurde ein großes Augenmerk darauf gelegt, die Auswirkungen auf den Schulbetrieb und die Unterrichtsmodelle sowie auf die betroffenen Schulen, Schüler:innen, Eltern und Lehrkräfte möglichst gering zu halten. Dazu gehörte die Einhaltung der Vorgaben zu Schulanfangszeiten durch die Schülerfahrkostenverordnung Nordrhein-Westfalen.

Die Kommunikation gegenüber den Schulen, Eltern und Schüler:innen ist dabei ein entscheidender Erfolgsfaktor. Allerdings ist es mit Hilfe der Schulzeitstaffelung nicht gelungen, eine Entlastung des Haushalts herbeizuführen. Sie dient lediglich der betrieblichen Optimierung, sodass einzelne Busfahrten unter Umstän-

den eingestellt werden können. Durch die Umverteilung wurde zudem eine De-konzentration des teilweise hohen Besetzungsgrades herbeigeführt, wodurch auch das Stresslevel für Schüler:innen und Fahrpersonal reduziert wird.

Die Schulzeitstaffelung am Beispiel von Herford kann als Option mit positiven Ef-fekten dienen. Der konzeptionelle Ansatz ist auf weitere Kreise und Kommunen übertragbar, daher ist auch eine Anwendung im Kreis Minden-Lübbecke im Rah-men einer Machbarkeitsstudie perspektivisch zu prüfen und ergebnisoffen zu diskutieren.

Abbildung 21: Schülerverkehr in Herford



Quelle: BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH (2023)

## On-Demand in Cloppenburg und Vechta

Ein erstes Praxisbeispiel für das On-Demand-Angebot im ländlichen Raum zeigten die Landkreise Vechta und Oldenburg mit moobil+ ebenfalls im Workshop „ÖPNV als Rückgrat“. Zusammen mit den Kommunen und Verkehrsunternehmen bieten sie für das Oldenburger Münsterland ein innovatives Mobilitätssystem, das ein attraktives und bezahlbares Nahverkehrsangebot bereitstellt. Die Busse von moobil+ fahren einerseits montags bis freitags von 07:00 – 09:00 Uhr feste Haltestellen und andererseits abhängig der jeweiligen Linie zusätzliche Bedarfs-haltestellen an. Eine Fahrt muss eine Stunde vor Fahrtantritt gebucht werden, aber auch ohne Buchung können Fahrgäste bei Gelegenheit aufgenommen werden, sofern noch freie Kapazitäten im Fahrzeug bestehen. Die Buchung kann sowohl telefonisch, digital (Internetseite, moobil+App) oder aber analog (z. B. Mo-bilitätszentrale Vechta) vorgenommen werden, wobei auch die Bezahlung über verschiedene Kanäle in bar oder digital möglich ist. Abgerundet werden die Bu-chungsmöglichkeiten von flankierenden Social-Media-Auftritten auf Facebook und Instagram. Der Preis für eine Fahrt setzt sich aus den Tarifzonen zusammen,



welche sich an den Gemeindegebieten orientieren. Ein moobil+Ticket kostet 2 EUR in der ersten Tarifzone und erhöht sich bei jeder neuen Zone um 1 EUR. Für Fahrgäste mit regelmäßigen Fahrten werden auch Tages-, Wochen- und Monatskarten angeboten. Auch in Zusammenarbeit mit den Unternehmen kann das moobil+Jobticket angeboten werden, das eine Bezuschussung und weitere Vorteile beinhaltet.

Die Busse von moobil+ sind mit einer Klimaanlage sowie kostenlosem WLAN ausgestattet und bieten einen barrierefreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Personen. Zusätzlich zu den Bussen haben die beiden Kommunen Lohne und Dinklage mit dem Pilotprojekt moobil+Taxi eine weitere Mobilitätsoption als genehmigungsfreier Gelegenheitsverkehr im ergänzenden Flächenbetrieb eingeführt, die in Anspruch genommen werden kann, sofern keine alternative ÖPNV-Angebote bestehen. Hierbei werden nicht nur die realen virtuellen Haltestellen, sondern auch konkrete Adressen bedient. Die Kosten orientieren sich an dem moobil+Basistarif zzgl. eines Zuschlags. Durch die Kooperation mit den ansässigen Taxiunternehmen sollen durch das von der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung geförderte Pilotprojekt moobil+Taxi die bestehenden Mobilitätslücken geschlossen werden.

Abbildung 22: On-Demand-Fahrzeug des Angebots moobil+



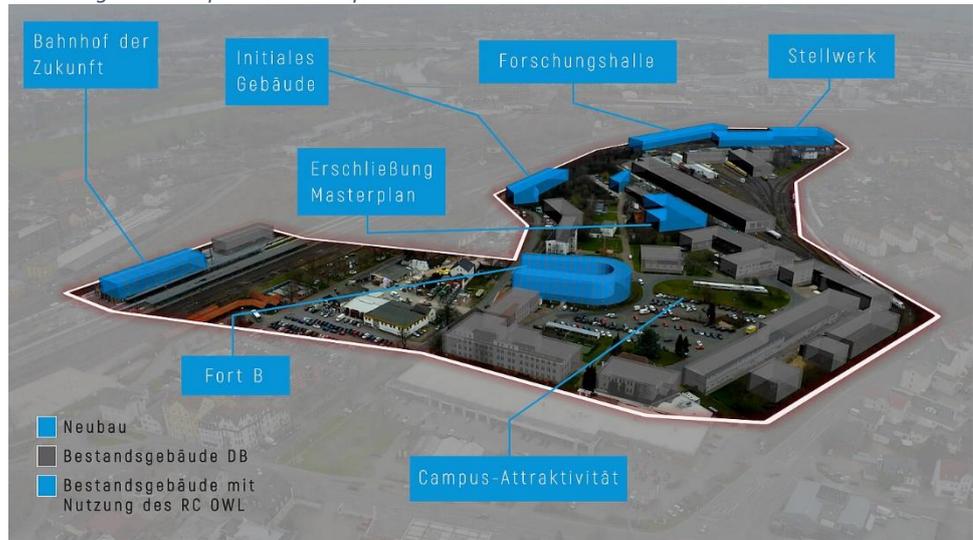
Quelle: Landkreis Vechta (2023)

## RailCampus OWL

Neben den Best-Practice-Beispielen sind zudem die Aktivitäten des RailCampus OWL anzuführen. In Kooperation zwischen dem Kreis Minden-Lübbecke, der Stadt Minden, der Universität und Fachhochschule Bielefeld, der Technischen Hochschule Ostwestfalen Lippe sowie den Unternehmen Deutsche Bahn AG, Harting und Wago wurde ein Innovationsnetzwerk Bahntechnologie auf dem Gelände der DB Systemtechnik in Minden geschaffen. Dort wird nicht nur Forschung betrieben, sondern auch automatisierte Systeme im Personen- und Güterverkehr entwickelt und erprobt. Seit 2022 hat sich der Campus außerdem als Ausbildungsstandort für den Bachelorstudiengang "Digitale Bahnsysteme" etabliert. Insgesamt kann der RailCampus OWL als moderner Kooperationspartner für Reallabore im Rahmen der Mobilitätsentwicklung im Kreis Minden-Lübbecke dienen.



Abbildung 23: Konzept des RailCampus OWL



Quelle: UrbanLand OstwestfalenLippe (2023)

## Ergebnisse der Workshops

Es folgt eine Zusammenfassung der Workshops (Einzeldokumentationen liegen vor).

### 1. Workshop: Vernetzte Mobilität

Programm

14.00	<b>Begrüßung</b>
14.15	<b>Vortrag: Herausforderungen vernetzter Mobilität vor allem in und zwischen den Verdichtungsräumen an das Mobilitätskonzept des Kreises Minden-Lübbecke</b> - Florian Rehmstedt (Planersocietät)
14.40	<b>Vortrag: Mobilstationen als Beitrag zur vernetzten Mobilität</b> - Johanna Neubert (Zukunftsnetz Mobilität NRW)
15.10	<b>Vortrag: Sharing-Angebote stationär und free floating: Das Beispiel Stadt Osnabrück</b> - Nicklas Monte (Stadtwerke Osnabrück AG)
15.40	<b>Pause</b>
16.00	<b>Arbeit an 3 Thementischen:</b> - Anforderungen an Mobilstationen als Teil der vernetzten Mobilität - Welche Sharing-Angebote für welchen Zweck? Sharing-Angebote interkommunal? - Offener Thementisch zu weiteren, möglichen Handlungsanforderungen
16.45	<b>Pause</b>
16.55	<b>Bericht der Kernergebnisse von den 3 Thementischen</b>
17.30	<b>Abstimmung der Kernbotschaften für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept und fachliche Einschätzungen des Büros Planersocietät</b>
17.45	<b>Ende der Veranstaltung</b>

Der 1. Workshop legte den Fokus auf den Themenbereich „Vernetzte Mobilität“. Die ca. 30 Teilnehmenden konnten zu Beginn durch drei Vorträge zu den Themen „Vernetzte Mobilität“, „Mobilstationen“ und „Sharing-Angebote“ die Workshop-schwerpunkte kennenlernen, erste Fragen und Anmerkungen äußern und diese im zweiten Teil des Workshops an Thementischen intensiver diskutieren.

Herausforderungen für eine vernetzte Mobilität

Planersocietät startete mit einem Input zu den Herausforderungen vernetzter Mobilität, vor allem in und zwischen den Verdichtungsräumen, an das Mobilitätskonzept des Kreises Minden-Lübbecke. Hierzu kamen aus dem Plenum vor allem Nachfragen zur kommunalen und regionalen Zusammenarbeit des Kreises sowie zur Betrachtung unterschiedlicher Altersgruppen im Mobilitätskonzept auf. Planersocietät betonte hier, dass eine regionale Zusammenarbeit im Bereich Mobilität sehr förderlich sei und derzeit angestrebt werde. Im Mobilitätskonzept würden Altersgruppen zwar nicht getrennt voneinander betrachtet, jedoch mobilitäts-vulnerable und einschränkte Gruppen besonders berücksichtigt. Hierzu zählen auch Kinder und Jugendliche.



Mobilstationen	<p>Im zweiten Vortrag ging es um das Thema „Mobilstationen als Beitrag zur vernetzten Mobilität“. Hier wurde das Konzept von Mobilstationen erläutert. Möglichkeiten und Potenziale zur Vernetzung der Mobilität wurden vorgestellt.</p>
Sharing-Angebote	<p>Im abschließenden Vortrag wurde das Beispiel von Sharing-Angeboten in der Stadt Osnabrück vorgestellt. Es wurde über den Entstehungs- und Anfangsprozess des Sharings berichtet. Aktuelle Zahlen aus Osnabrück zu den Nutzenden und Kosten des Carsharings vor Ort wurden vorgestellt. Zusätzlich wurde er ein vorstellbares Vorgehen für das Etablieren von Sharing-Angeboten in kleineren Kreisen und Kommunen wie im Kreis Minden-Lübbecke zur Diskussion gestellt. Im Anschluss an den Input Vortrag wurden weitere Fragen besonders zum Bereich der Kosten und Umsetzungsdauer von Carsharing im Plenum beantwortet.</p>
Ergebnisse	<p>Im zweiten Teil des Workshops wurden die Themenblöcke „Mobilstationen“ und „Sharing-Angebote“ an Thementischen diskutiert. Zudem gab es einen offenen Thementisch zu möglichen weiteren Handlungsanforderungen. Die Ergebnisse wurden abschließend im Plenum vorgestellt und diskutiert.</p> <p>Für das Thema „Mobilstationen“ wurde festgehalten, dass Toilettenangebote an bestehenden und neuen Mobilstationen realisiert werden und dass Mobilstationen allgemein als Orte des Angebots mit vielen Möglichkeiten wahrgenommen werden sollen.</p> <p>Beim Thema „Sharing-Angebote“ priorisierten die Teilnehmenden insbesondere das Thema der „Ankermieter“ für die Umsetzung von Carsharing im Kreisgebiet. Des Weiteren wurden „Fahrgemeinschaften“ z. B. bei der Kreisverwaltung durch Mitarbeiterbefragungen, ein einheitliches Portal sowie das Thema der Kommunikation und Bewerbung als wichtig empfunden.</p> <p>Der offene Thementisch fokussierte besonders die Themen „Barrierefreiheit“ und „Ausweitung und Ergänzung des Busgrundnetztes“. Hier soll beispielsweise On-Demand-Verkehr Lücken bzw. „Weiße-Flecken“ im Busnetz schließen und auch für Menschen mit Einschränkungen soll die Nutzung der Mobilitätsangebote im vollen Umfang nutzbar sein.</p>



## 2. Workshop: Der ÖPNV als Rückgrat des Mobilitätskonzeptes

Programm

14.00	<b>Begrüßung</b>
14.15	<b>Vortrag: Herausforderungen an den ÖPNV in einem ländlich und urban geprägten Kreisgebiet - Überlegungen aus gutachterlicher Sicht</b> - Florian Rehmstedt (Planersocietät)
14.40	<b>Vortrag: Ideen und flexible Lösungen für den ÖPNV: Projekt moobil+</b> - Andrea Pettelkau (Referat für Wirtschaftsförderung, Mobilität und Tourismus, Landkreis Vechta)
15.10	<b>Vortrag: Schülerverkehr als wesentlicher Baustein des ÖPNV</b> - Benjamin Münstermann (DB Regio Bus NRW, Marktmanagement Westfalen/OWL)
15.40	<b>Pause</b>
16.00	<b>Arbeit an 3 Thementischen:</b> - Anforderungen an die Organisation von Bedarfsverkehren - Anforderungen an die Einbindung des Schülerverkehrs in das gesamte ÖPNV-Angebot - Offener Thementisch zu weiteren, möglichen Ideen und Handlungsanforderungen
17.00	<b>Pause</b>
17.15	<b>Bericht der Kernergebnisse von den 3 Thementischen</b>
17.45	<b>Abstimmung der Kernbotschaften für die weitere Arbeit am Mobilitätskonzept und fachliche Einschätzungen des Büros Planersocietät</b>
18.00	<b>Ende der Veranstaltung</b>

Der 2. Workshop widmete sich dem ÖPNV als Rückgrat des Mobilitätskonzeptes für den Kreis Minden-Lübbecke. Die etwa 30 Teilnehmenden, darunter zahlreiche Vertreter der kreisangehörigen Städte und Gemeinden, hatten zunächst die Gelegenheit, sich mit drei Impulsvorträgen über die wesentlichen Herausforderungen sowie Lösungsansätzen im Bereich des ÖPNV zu informieren.

Herausforderungen des ÖPNV

Planersocietät erläuterte aus gutachterlicher Perspektive die Herausforderungen für den ÖPNV in einem sowohl ländlich als auch urban geprägten Kreisgebiet. Der ÖPNV umfasst viele verschiedene Mobilitätsdienstleister und Verkehrsmittel. Neben den klassischen Angeboten von Bus und Bahn gewinnen auch Sharing-Angebote für Autos, Fahrräder und E-Scooter an Bedeutung.

In der „mobilen Welt“ steigen gegenwärtig die Anforderungen an den Nahverkehr: Die Kund:innen wünschen sich mehr Flexibilität bei der Nutzung der Angebote und digitale Fahrgastinformationen in Echtzeit. Zu den weiteren Herausforderungen zählen die Antriebswende (z. B. Elektromobilität und Wasserstoff) und die Sicherstellung der Bezahlbarkeit von Mobilitätsangeboten durch neue Tarifsyste (z. B. das Deutschlandticket). Auch der ÖPNV hat mit dem Problem

des Fachkräftemangels zu kämpfen, was insbesondere eine Ausweitung von Angeboten erschwert.

On-Demand-Angebote: moobil+

Im Anschluss berichtete der Landkreis Vechta über das Projekt moobil+ als mögliches Konzept für die Organisation eines On-Demand-Angebots. Der moobil+ Bus kombiniert dabei feste Haltestellen mit Bedarfshalten, die vorab gebucht werden müssen. Das Angebot verfügt über ein eigenes, übersichtliches Tarifsyst- em, aber auch das Deutschlandticket wird inzwischen anerkannt.

Schülerverkehr & Schulzeitstaffelung

Zum Thema Schülerverkehr referierte die DB Regio Ostwestfalen-Lippe über die Schulzeitstaffelung im Kreis Herford. Durch die Veränderung der Anfangszeiten des Unterrichts konnten dort die Auslastung der Schulbusfahrten optimiert und Kapazitäten reduziert werden. Das dauerhaft geringere Fahrgastaufkommen in den Bussen, insbesondere zu den „Spitzen“ am Morgen und am Nachmittag, hatte dort auch positive Effekte für Berufspendler.

Ergebnisse

Für die Organisation von Bedarfsverkehren wurde festgehalten, dass ein kreis- weites Konzept notwendig ist, welches aber die Unterschiede der verschiedenen Kommunen bzw. Regionen des Kreises berücksichtigen muss. Darüber hinaus sprach man sich für ein einheitliches Marketing der Angebote aus. Auch die Bür- gerbusse sollen einbezogen werden.

Zum Thema Schülerverkehr wurde betont, dass dieser das Rückgrat des ÖPNV im Kreisgebiet darstelle. Das Konzept der Schulzeitstaffelung traf dabei auf große Zustimmung. Für den Kreis Minden-Lübbecke soll daher eine Machbar- keitsstudie durchgeführt und ergebnisoffen diskutiert werden. Wichtig sei da- bei eine gute Kommunikation mit den Schulen und den Eltern.

Am offenen Thementisch wurde vor allem über die Rahmenbedingungen des ÖPNV diskutiert. Das Mobilitätskonzept sollte dahingehend unbedingt die Aus- stattung der Haltestellen und eine Vereinfachung des Tarifsystems beinhalten. Zudem soll über ein Kreisbedarfsnetz eine faire Finanzierung des Angebotes zwi- schen den einzelnen Kommunen sichergestellt werden.

### 3. Workshop: Konkretisierung von Maßnahmen für das Mobilitätskonzept

Programm

14.00	<b>Begrüßung</b>
14.15	<b>Einführung und Überblick zu den Maßnahmenbündeln</b> - Florian Rehmstedt (Planersocietät)
14.45	<b>Fachliche Nachfragen aus dem Plenum</b>
15.00	<b>Arbeit an 3 Thementischen:</b> - 1 Tisch: Planung und Einrichtung einer Schnellbuslinie (Einwurf: Oliver Gubela, Kreis Minden-Lübbecke) - Tisch 2: Ergänzende Mobilität in der Fläche bzw. im ländlichen Raum (Einwurf: Carsten Busse, Fach-Leute, Hameln) - Tisch 3: Mobilstationen als Teil der Dorf- und Stadtentwicklung (Ein- wurf: Niels Krenz, Stadt Espelkamp)



17.00	Bericht der Kernergebnisse von den 3 Thementischen
18.00	Ende der Veranstaltung

Das Ziel des 3. Workshops war die Diskussion und Konkretisierung der zuvor definierten Maßnahmenbündel durch Fachleute des Haupt- und Ehrenamts sowie weiterer Interessengruppen. Die Teilnehmenden wurden bereits im Vorfeld der Veranstaltung anhand ihrer persönlichen Expertise einem der drei Thementische zugeordnete, sodass diese für die intensive zweistündige Arbeitsphase optimal zusammengesetzt waren.

Diskutiert wurden die grundsätzliche Zustimmung oder Ablehnung eines Maßnahmenbündels, mögliche Anpassungen, Herausforderungen bei der Umsetzung sowie der Zeithorizont für eine Implementierung.

### Schnellbuslinien

Die Einrichtung von Schnellbuslinien wurde grundsätzlich befürwortet und als Rückgrat des gesamten Mobilitätskonzeptes bezeichnet, auf dem die anderen Maßnahmenbündel aufbauen. Für ein attraktives Angebot im ländlichen Raum wird mindestens ein 30-Minuten-Takt und eine effektive Linienführung mit wenigen Haltestellen benötigt, um eine möglichst kurze Reisezeit zu gewährleisten. Neben der Verknüpfung der Kommunen sollten die Schnellbuslinien nach Möglichkeit auch Gewerbegebiete und Krankenhäuser als zentrale Reiseziele im Kreisgebiet berücksichtigen. Die Bedienzeiten sollten zudem auf 05.00 Uhr – 23.00 Uhr ausgeweitet werden. Für Haltestellen und Fahrzeuge braucht es einheitliche und hohe Qualitätsstandards und gestalterische Elemente, die zur Markenbildung des Angebots beitragen sollen. Als zentrale Herausforderungen wurden die Schaffung von Akzeptanz für das Angebot und der Personalmangel identifiziert. Zudem sei die Einführung des Kreisbedarfsnetzes die Grundlage für die Finanzierung der Schnellbuslinien. Die Umsetzung des Maßnahmenbündels sollte kurzfristig in den nächsten 2-3 Jahren erfolgen. Damit können die Schnellbuslinien als Substitution für stillgelegte Bahntrassen verstanden werden, deren Reaktivierung deutlich länger dauern würde.

### Ergänzende Mobilität in der Fläche

Eine ergänzende Mobilität in der Fläche soll auch abgelegene Gebiete an die Schnellbuslinien anbinden. Auch hier braucht es eine attraktive Taktung von Bedienzeiten. On-Demand-Angebote sollten Bestandteil des Systems sein. Vorteilhaft wäre ein Start in Form eines Pilotprojektes, um Erfahrungen zu sammeln und Aufmerksamkeit für das Angebot zu generieren. Bestehende Konzepte, z. B. Bürgerbusse, sollten als Beispiele für „good practice“ berücksichtigt werden. Die Einführung neuer Angebote könnte finanziell schwer umzusetzen sein, daher sollten auch kleinere Verbesserungsmaßnahmen in Erwägung gezogen werden, z. B. eine bessere Vernetzung der Fahrpläne oder Werbemaßnahmen für bestehende Angebote.

### Mobilstationen

Die Einrichtung von Mobilstationen kann eine Chance für die Dorfentwicklung sein. Es gilt dabei, lokale Bedarfe individuell zu betrachten: Welche konkreten Angebote ergeben vor Ort Sinn? Für welche gibt es Akzeptanz? Dahingehend sollte man die Stationen in verschiedenen Abstufungen betrachten. P+R und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sollten ebenfalls berücksichtigt werden, um den



Umstieg zum ÖPNV zu erleichtern und attraktiver zu gestalten. Der Ausbau eines attraktiven Haltestellennetzes läuft bereits. Eine Einrichtung von Mobilstationen wäre mittelfristig möglich.

Die Ergebnisse aller Thementische wurden abschließend im Plenum vorgestellt und bildeten die Grundlage für die weitere Ausarbeitung und Konkretisierung der Maßnahmenbündel.

### 4. Workshop: „Kommunalworkshop“ – Sachstand Mobilitätskonzept und erste Überlegungen zu einem Kreisbedarfsnetz

14.00	<b>Begrüßung</b>
14.10	<b>Sachstandbericht Mobilitätskonzept</b> - Florian Rehmstedt (Planersocietät)
14.30	<b>Fragen und Diskussion</b>
15.00	<b>Pause</b>
15.15	<b>Chancen eines Kreisbedarfsnetzes</b> - Oliver Gubela (Kreis Minden-Lübbecke)
15.25	<b>Folgerungen aus dem Mobilitätskonzept und erste Eckpunkte für ein Kreisbedarfsnetz</b> - Stefan Honerkamp (VVOWL) - Florian Rehmstedt (Planersocietät)
15.45	<b>Fragen und Diskussion</b>
16.30	<b>Vereinbarungen und Aufgaben</b>
17.00	<b>Ende der Veranstaltung</b>

Der 4. Workshop richtete sich gezielt an die Bürgermeister:innen und Vertreter:innen aus den kommunalen Fachverwaltungen, um diese über den aktuellen Sachstand der Maßnahmenbündel zu informieren und die Überlegungen eines Kreisbedarfsnetzes vorzustellen. Oliver Gubela (Kreis Minden-Lübbecke) skizzierte die Grundzüge eines Kreisbedarfsnetzes. Planersocietät erläuterte den aktuellen Stand des Mobilitätskonzeptes und referierte gemeinsam mit dem VVOWL, welche konkreten Folgerungen sich daraus für die Implementierung eines Kreisbedarfsnetzes ergeben.

Was ist ein Kreisbedarfsnetz?

Mit einem Kreisbedarfsnetz soll die Finanzierung des ÖPNV-Angebots im Kreis Minden-Lübbecke reformiert werden. Anstatt einer („Spitz“-)Abrechnung der Angebote je Kommune sollen zentrale interkommunale Busverbindungen über die Kreisumlage finanziert werden, um so eine Basismobilität im gesamten Kreisgebiet sicherzustellen. Ergänzende Angebote können dann je nach Bedarf mit den Kommunen abgestimmt und von diesen finanziert werden.

ExpressBus-Linien



Mit Blick auf das Mobilitätskonzept ist die Einrichtung von Schnellbuslinien, fortan als „ExpressBus-Linien“ bezeichnet, eine wichtige Grundlage für ein Kreisbedarfsnetz. Eine Anbindung an das Schienennetz bringt für eine Kommune einen großen Standortvorteil. Da die Finanzierung des Schienennetzes von staatlicher Seite erfolgt, birgt das System an dieser Stelle einen Nachteil für solche Kommunen, die nicht an eine Bahnlinie angeschlossen sind und die Kosten für den ÖPNV selbst tragen müssen. Daher sollten ExpressBus-Linien als Ersatz für fehlende Bahnanbindungen geplant werden, damit jede Kommune über mindestens ein schnelles ÖPNV-Angebot verfügt. Die tatsächlichen Bedarfe für neue Buslinien sollen dabei zeitnah über eine Auswertung von Mobilfunk-Bewegungsdaten ermittelt werden; diese Auswertung kann der VVOWL auf Basis von ihm erworbener Daten kostenfrei zur Verfügung stellen.

Pilotraum Stemwede

Für die Erprobung der weiteren Maßnahmenbündel „ergänzende Mobilität in der Fläche“ und „Mobilstationen“ wird aus gutachterlicher Sicht die Gemeinde Stemwede als Pilotraum vorgeschlagen, da dort bereits eine solche Station vorhanden ist und auf bestehende On-Demand-Angebote aufgebaut werden kann.

Finanzierung

In der Diskussion über die Maßnahmenbündel und das Kreisbedarfsnetzes wurde der Aspekt der Finanzierung hervorgehoben. Die aktuelle Haushaltssituation im Kreis und in den Kommunen würde einen Erhalt des Status Quo bereits erschweren und wenig Spielraum für einen Ausbau des Angebots bieten. Dahingehend wird betont, dass es sich bei der Einführung eines Kreisbedarfsnetzes und den ExpressBus-Linien nicht in erster Linie um eine Ausweitung des Angebotes handele, sondern um eine Umstrukturierung und Optimierung, aus der sich auch Einsparpotenziale ergeben können.

Unterschiede zwischen den Kommunen berücksichtigen

Zudem müsse ein Kreisbedarfsnetz die Unterschiede zwischen den Kommunen berücksichtigen. Insbesondere in den größeren Städten, die auch einen größeren Anteil an der Kreisumlage tragen, sollten auch die gemeindeinternen Bedarfe analysiert werden. Auch dies wird zukünftig durch die Auswertung von Mobilfunkdaten möglich sein. Das Vorhandensein eines Bahnhofs sollte bei der Planung von ExpressBus-Linien auch nicht als Ausschlusskriterium betrachtet werden. So verfüge z. B. die Stadt Petershagen zwar über eine Bahnverbindung nach Minden, diese sei aufgrund der zweistündigen Taktung für Berufspendler:innen allerdings wenig attraktiv.

Bei einer Umstrukturierung von Buslinien müssen auch die Bedarfe des Schülerverkehrs als zentraler Pfeiler des ÖPNV berücksichtigt werden.

## Abschlussveranstaltung

Die Abschlussveranstaltung fand am 16. April 2024 im Kreishaus in Minden statt. Landrat Ali Dogan erinnert sich in seinem Grußwort dran, wie er am selben Ort ein Jahr zuvor die Auftaktveranstaltung eröffnete. Inzwischen liegen die konkreten Ergebnisse und Maßnahmen des Mobilitätskonzepts vor. Die zukünftige Mobilitätsentwicklung stelle die Kommunen vor große Herausforderungen. Ein neuer Ansatz sei dringend erforderlich, der sowohl die gegenwärtigen Herausforderungen meistere als auch die Mobilität im Kreis zukunftsfähig aufstelle. Die



Abschlussveranstaltung markiert zwar das Ende des Beteiligungsprozesses, stellt aber gleichzeitig den Startschuss für die Umsetzung der Maßnahmen dar.

Die Teilnehmenden blickten positiv auf die Mitarbeit in den Workshops oder in der Steuerungsgruppe zurück. Da Mobilität eine regionale Herausforderung ist, kam dem offenen Austausch zwischen unterschiedlichen Perspektiven eine besondere Bedeutung zu. Gelobt wurde auch der Einbezug von „best practice“ Beispielen aus anderen Städten und Regionen, von denen zukünftig auch der Kreis Minden-Lübbecke profitieren kann.

Die nächsten Schritte zur Umsetzung der Maßnahmen sollen nun zeitnah erfolgen. Grundvoraussetzung dafür sind die detaillierte Bedarfsanalyse mithilfe von Mobilfunkdaten bis zum Sommer 2024 sowie die Umstrukturierung der Finanzierung des ÖPNV für ein Kreisbedarfsnetz zum nächsten Haushaltsjahr.

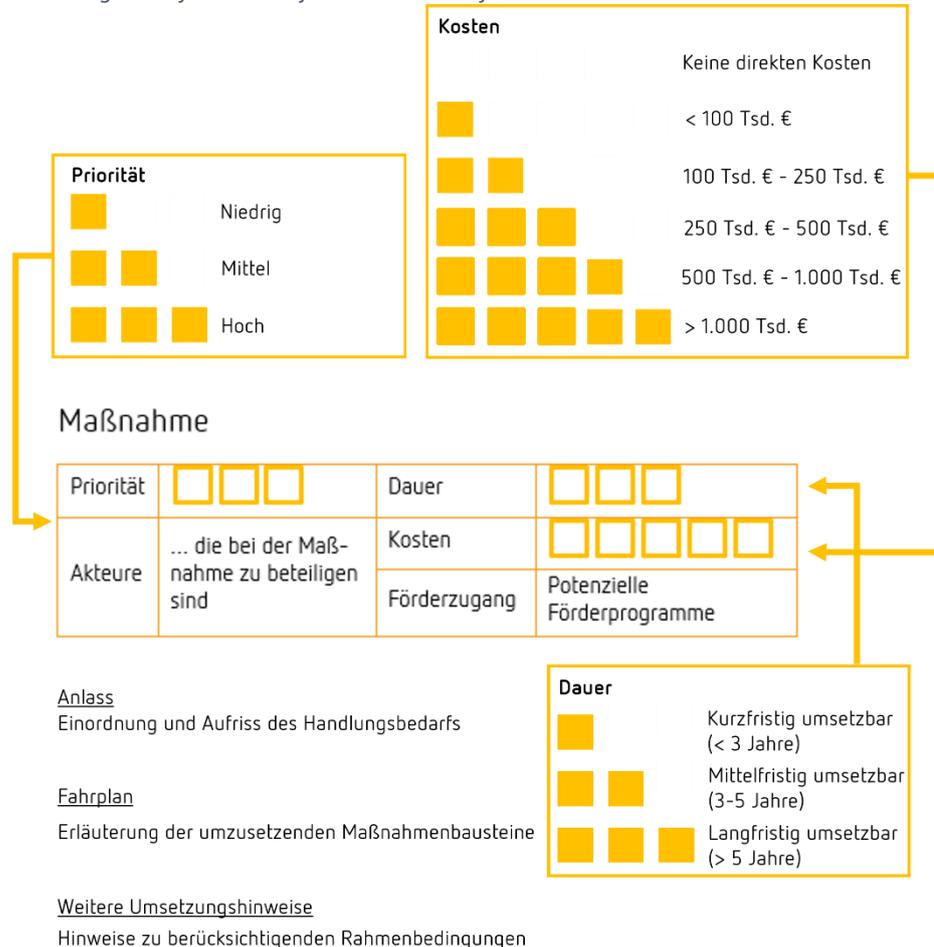
## Das Maßnahmen- und Handlungskonzept

Das vorliegende Maßnahmenkonzept orientiert sich am Zielsystem, das in Abbildung 19 dargestellt wurde. Insgesamt wurden drei übergeordnete Maßnahmen entwickelt, die den Kern des Maßnahmenkonzeptes und somit die Grundlage für eine nachhaltigere Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke bilden. Beim Maßnahmenkonzept handelt es sich nicht nur um verkehrsmittelspezifische, sondern auch um integrierte Handlungsansätze, die durch die Zusammenführung im Rahmen eines Pilotraumes ganzheitlich Anwendung finden. Somit wird ein fachlicher Bezug mit Zusammenhängen und Wechselwirkungen der verschiedenen Verkehrsmittel im Sinne einer vernetzten Mobilität hergestellt.

Da nicht alle Maßnahmen aus Gründen der personellen und finanziellen Ressourcen sowie der Abhängigkeit von Kooperationen gleichzeitig angegangen werden können, ist eine Priorisierung erforderlich. Diese fußt insbesondere auf der Dringlichkeit der Maßnahme, die sich aus den Analysen und der Partizipation der verantwortlichen Kommunen und Akteure für den Kreis Minden-Lübbecke ergeben.

Die Maßnahmen wurden jeweils als Steckbrief ausgearbeitet, in deren Kopfzeile die Priorisierung sowie weitere wichtige kategorische Einordnungen hinsichtlich der Umsetzung vorgenommen wurden. Im Folgenden werden die Inhalte und Kategorienbildung der Steckbriefköpfe erläutert.

Abbildung 24: Aufbau der Maßnahmensteckbriefe



Quelle: Eigene Darstellung

**Priorisierung**

Um für die Umsetzung der Maßnahmen eine Gewichtung vorzunehmen, wurden die Maßnahmen einer von drei Prioritätenstufen zugeordnet. Diese sind als gutachterliche Einschätzung und Empfehlung zu verstehen und – ebenso wie die weiteren Kategorien – nicht bindend. Eingeflossen in die Bewertung sind insbesondere die politische, finanzielle und planerische Machbarkeit. Daraus ergibt sich die Abgrenzung der Stufen „gering“, „mittel“ und „hoch“. Die Umsetzung einer Maßnahme, die mit einer geringen oder mittleren Priorität eingestuft ist, ist auch anzustreben und nur in der Abwägung hinter die Maßnahmen zu stellen, die höher eingestuft sind.

**Kosten und Finanzierung**

Für jede Maßnahme wird unter der Kategorie Kosten der finanzielle Aufwand für die Umsetzung auf einer fünfstufigen Skala von weniger als 100.000 € bis mehr als 1.000.000 € eingeordnet. Einige Maßnahmen können in Bezug auf ihre Kosten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend eingeschätzt werden, da z.



B. der Umfang noch nicht ausreichend definiert oder die Kostenbeteiligung einzelner Akteure unklar ist. Daher werden sie als grob geschätzte Gesamtkosten dargestellt. In diesem Zusammenhang wird auch eine mögliche Finanzierung durch verschiedene Förderprogramme aufgezeigt. Diese haben i.d.R. feste Förderquoten und sind bei den zuständigen Fördermittelgeber auf Bundes- und Landesebene einzuwerben. Die Fördermöglichkeiten sind mit Stand 03/2024 dargestellt.

### Zeitplanung

Für jede Maßnahme wird in Abhängigkeit ihres planerischen, baulichen und finanziellen Umfangs sowie ihres Abstimmungsaufwandes der potenzielle Umsetzungshorizont eingeschätzt. Zur Umsetzung einiger Maßnahmen sind umfangreiche Planungsleistungen erforderlich, die intern bzw. extern sichergestellt werden müssen. So kann es vorkommen, dass für Maßnahmen mit hoher Priorität aufgrund des erforderlichen Planungsvorlaufs oder bestimmter Rahmenbedingungen dennoch lediglich eine langfristige Umsetzung realistisch ist.

### Akteure

Zudem sind die wesentlichen Akteure angegeben, die bei der Umsetzung bzw. Initiierung der Maßnahme maßgeblich verantwortlich bzw. beteiligt sind. In der Regel sind dies der Kreis Minden-Lübbecke und seine kreisangehörigen Kommunen. An vielen Stellen braucht es Unterstützung durch Verkehrsverbünde und -gesellschaften (z. B. VVOWL, mhv) im Rahmen von ÖPNV-Maßnahmen oder auch Institutionen wie das Zukunftsnetz Mobilität NRW und Privatanbieter (z. B. Mobilitätsdienstleister) in den Planungsprozess von Mobilstationen.

## Maßnahmensteckbriefe

### Schnelle Verbindungen durch neue Buslinien

Priorität		Dauer	
Akteure		Kosten	



	mhv   VVOWL   Kreis Minden-Lübbecke	Förderzu- gang	Förderprogramm des VVOWL
--	--	-------------------	-----------------------------

### Anlass

Um Alternativen gegenüber dem Pkw nachhaltig zu stärken, bedarf es nicht nur umweltfreundlicher, sondern auch bzgl. der Reisezeit konkurrenzfähiger Mobilitätsangebote. Zuvorderst nimmt diese Rolle der SPNV ein, der – zumindest im Rahmen der Verbindung zwischen Zentren – konkurrenzfähig ist. Die Realisierung neuer Bahnverbindungen ist jedoch ein langfristiger Prozess, der im Idealfall rund 10 Jahre in Anspruch nimmt. In der Zwischenzeit müssen jedoch Lösungen gefunden werden, um die Mobilitätsbedürfnisse der Einwohner:innen und Besucher:innen des Kreises Minden-Lübbecke zu erfüllen.

Vor diesem Hintergrund besitzen nicht alle Relationen eine SPNV-Anbindung, obwohl diese als sinnvoll eingestuft werden kann. Dies kann verschiedene Hintergründe haben:

- Bahnstrecke stillgelegt
- Bahnstrecke ohne zeitnahe Reaktivierungsmöglichkeiten
- Bahnstrecke nie historisch entstanden

Daher ist es umso wichtiger diese Relationen mit Hilfe einer besseren Vernetzung zu stärken und ihnen einen Standortvorteil durch eine attraktive Busanbindung an den ÖPNV zu verleihen. Dies soll mit der Schaffung von schnellen Busverbindungen als ExpressBus erfolgen, die nicht nur Netzlücken im SPNV-Netz schließen, sondern auch als Vorlaufbetrieb einer perspektivischen Reaktivierung ehemaliger Bahnstrecken dienen. Zu ihnen zählen neben der Relation Minden – Hille auch die Verbindung auf der Schiene zwischen Bohmte und Holzhausen. Somit ist es möglich, eine nahtlose, effiziente und komfortable Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke und über die Kreis- und Landesgrenzen hinaus zu gewährleisten. Das Ziel besteht darin, dass jede Kommune im Kreis Minden-Lübbecke über mindestens einen Halt einer schnellen ÖPNV-Verbindung (Zug oder ExpressBus) verfügt. Dort, wo eine Schienenverbindung ressourcentechnisch nicht abgebildet werden kann, wird ein annähernd vergleichbares Angebot per Bus geschaffen. Dabei werden die ExpressBus-Linien so konzipiert, dass sie sich am planerischen Charakter einer RegionalBahn-Linie (z. B. Ravensberger Bahn RB71 Rahden-Bielefeld) orientieren.

Ein ergänzendes Angebot durch ExpressBus-Linien soll demnach mit erster Priorität Kommunen und Relationen erschließen, wo dies mit SPNV gar nicht erfolgt. Eine weitere Ausdehnung des ExpressBus-Netzes in Regionen, die seltener als



stündlich, aber immerhin mit Bahnlinien erschlossen werden, wie z. B. in Petershagen, hat eine niedrigere Priorität; vor allem, wenn perspektivisch eine Ausweitung des SPNV-Angebots auf einen Stundentakt vorgesehen ist.<sup>3</sup>

### Fahrplan

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Maßnahme sind die anzuwendenden Qualitätsstandards essenziell – sie stellen sich aus den folgenden Rahmenbedingungen zusammen:

- Bedienungszeit:   Mo-Fr 05:00 – 22:50 (Mo.-Do.) / 23:50 (Fr.)  
                          Sa       06:00 – 23:50  
                          So       09:00 – 22:50
- Fahrplanktattung: mindestens alle 60 Minuten
- Ø Haltestellenabstand: 5 km

Auf Basis der Verkehrsverflechtungen und des bestehenden SPNV-Netzes sind daher vor allem ergänzenden ExpressBus-Linien in West-Ost-Richtung vorgesehen.

#### **Linie A:**

Lemförde – Stemwede (Dielingen) – Stemwede (Wehdem) – Rahden

#### **Linie B:**

Bohmte – Stemwede (Levern) – Espelkamp – Hille – Minden

#### **Linie C:**

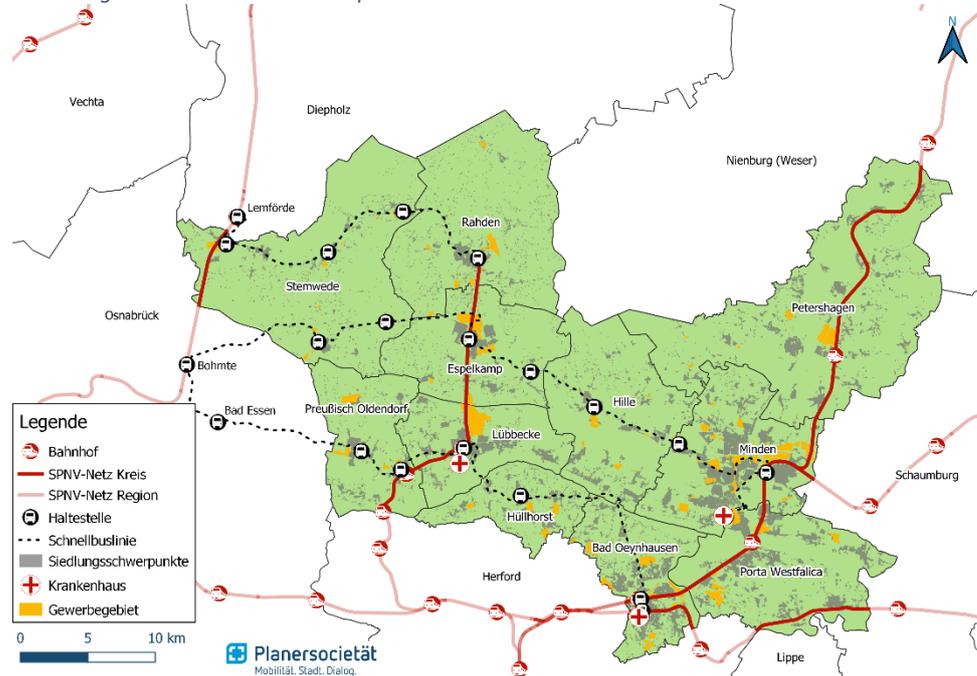
Bohmte – Bad Essen – Preußisch Oldendorf (Bad Holzhausen) – Lübbecke – Hüllhorst – Bad Oeynhausen

Die hier skizzierten Linien können durch weitere ergänzt werden.

---

<sup>3</sup> Kompetenzzentrum ITF NRW (2024)

Abbildung 25: Zielnetz SPNV und ExpressBus



Quelle: Eigene Darstellung, Daten Deutsche Bahn (2023), Geofabrik (2023)

Bei der Konzeption der neuen ExpressBus-Linien wurden nicht nur Zentren, sondern auch Krankenhäuser und Gewerbegebiete berücksichtigt, wenn damit der grundsätzliche Charakter der ExpressBus-Linie (schnell und direkt) nicht beeinträchtigt wird. Im Netzentwurf werden sowohl das Johannes-Wesling-Klinikum Minden als auch das Krankenhaus Bad Oeynhausen unmittelbar erschlossen, während die Standorte des Krankenhaus Lübbecke-Rahden in Lübbecke knapp 1,5 km sowie in Rahden knapp 1 km vom vorgeschlagenen Haltepunkt entfernt liegen und Lösungen der letzten Meile benötigen. Zum einen sind einige Gewerbegebiete wie z. B. das Gewerbegebiet Ost in Minden, das Gewerbegebiet Hahlen oder auch das Gewerbegebiet Oppenwehe in Stemwede in der hiesigen Konzeption mit einem Haltepunkt unmittelbar am ExpressBus-Netz angeschlossen. Zum anderen sind jedoch auch für eine Vielzahl an Gewerbegebieten wie z. B. dem Gewerbegebiet West in Espelkamp oder dem Gewerbepark Stemwede in Dielingen ergänzende individuelle Lösungen zur nächsten ExpressBus-Haltestelle notwendig, da sie sich unter Einhaltung der Qualitätsstandards häufig nicht berücksichtigen lassen.

Eine wichtige Rolle spielen nicht nur die Linienführungen, sondern auch die Fahrzeuge selbst. Das Produkt ExpressBus kann über sein fahrzeugeigenes Design seinen Fahrgästen gegenüber Qualität und Wertigkeit vermitteln; im Gebiet des VVOWL verkehren Schnellbusse mit einem bereits abgestimmten Design unter dem Namen „WestfalenSchnellbus“. Dadurch dient das Design als zusätzliches Element über die Funktionalität hinaus und schafft insgesamt für den ÖPNV in der Region ein positiveres Image. Dieser Aspekt greift auch das Gesetz über die

Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) auf, indem Fahrzeuge mit alternativen Antrieben oder Kraftstoffen einzuplanen sind. Für den im vorliegenden Konzept aufgezeigten Produktansatz wird das Wording der Express-Bus-Linie empfohlen, da es sich hierbei um den systematischen Grundgedanken einer Bahnlinie handelt, deren Qualitätsstandards an den Straßenverkehr angepasst werden und nicht um einen Busverkehr, dessen Qualität verbessert wird. Dies ist jedoch im Rahmen der Projektumsetzung von den handelnden Akteuren vor dem Hintergrund der Kennzeichnungspflicht als WestfalenSchnellbus als Fördervoraussetzung zu prüfen.

Abbildung 26: Beispiel ExpressBus der Zukunft als Elektrofahrzeug mit induktiver Ladeinfrastruktur



Quelle: Berliner Verkehrsgesellschaft (2023)

Zudem ist eine durchgängige Barrierefreiheit in den Fahrzeugen als Grundvoraussetzung zu verstehen. Diese beinhaltet nicht nur den Standard von Niederflerbussen mit zwei Stellplätzen für Rollstühle/Kinderwagen, sondern auch der Ticketverkauf in bar sowie digitale, optische und akustische Fahrgastinformationen.

Neben den Fahrzeugen kann auch die Infrastruktur zu einer stärkeren Zuverlässigkeit beitragen, die einen entscheidender Faktor bei der Verkehrsmittelwahl ausmacht. Die Stabilität des Fahrplans sollte dabei durch Beschleunigungsmaßnahmen wie z. B. Vorrangschaltungen an Kreuzungen, Freigabe von Abbiegebeziehungen und Busspuren als Selbstverständnis gelten. Die angefahrenen Haltestellen dienen zeitgleich auch als Teil der Markenbildung für Mobil- und Teilhabestationen (vgl. Maßnahmensteckbrief 3).

Abbildung 27: Beispiel Haltestellen-Design für hochwertige ÖPNV-Angebote, Niederlande



Quelle: R-net (2023)

### Kreisbedarfsnetz

Die Maßnahme der ExpressBus-Linien als Netzergänzungen des ÖPNV kann als Grundlage für eine Umstrukturierung des kreisweiten ÖPNV mit der Einführung eines Kreisbedarfsnetzes dienen. Dieser Schritt birgt das Potenzial, eine gerechtere und effizientere Mobilitätslösung für alle Kommunen im Kreis zu schaffen. Die Analyse von Mobilfunkdaten im Zuge des Masterplans ÖPNV 2035 seitens des VVOWL bietet eine fundierte Datengrundlage und verdeutlicht, dass derzeitige Verbindungen vorrangig über das Schienennetz laufen, was für nicht angeschlossene Gemeinden eine finanzielle Ungleichheit im Sinne der Finanzierung auf Landesebene bedeutet. Die Einführung von ExpressBus-Linien als Ergänzung kann jede Kommune mit einem schnellen ÖPNV-Angebot ausstatten. Die bevorstehende Verfügbarkeit von detaillierteren Auswertungen der Mobilfunkdaten im Frühsommer 2024 ermöglicht eine präzisere Analyse der Verkehrsbewegungen innerhalb des Kreisgebiets sowie über die Kreisgrenzen hinaus und eröffnet Möglichkeiten zur Optimierung von Routen und Betriebszeiten.

Ergänzende Mobilitätsangebote in der Fläche

Priorität	■ □ □	Dauer	■ □ □
Akteure	Kreis Minden-Lübbecke   Kreiskommunen   Verkehrsunternehmen   Ehrenämter	Kosten	■ □ □ □ □
		Förderzugang	FöRi-MM

Anlass

Das übergeordnete Netz der Bahnlinien und ExpressBus-Achsen ist durch weitere Mobilitätsoptionen für den ländlichen Raum im Sinne einer strukturierten ÖPNV-Systematik zu ergänzen, sodass eine engmaschige Bedienung für alle potenziellen Nutzergruppen zur Verfügung steht. Denn schnelle Verbindungen allein erschließen nicht signifikant in der Fläche - dies geschieht vor allem kleinteilig und individuell. Vor diesem Hintergrund ermöglicht der ländliche Raum verschiedene Formen lokaler und öffentlicher Mobilität, von denen wie bereits in der Bestandsanalyse aufgezeigt, zahlreiche Angebote bestehen – auch in ehrenamtlicher Trägerschaft:

- Bürgerbus Hille
- Bürgerbus Espelkamp
- Rufbus Stemwede
- Seniorenfahrdienst Stemwede
- Seniorenfahrdienst Espelkamp
- Seniorenfahrdienst Hüllhorst
- Taxibus Rahden
- Taxibus Petershagen

Abbildung 28: Kleinteilige Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke



Quelle: Stadt Espelkamp (2022b), Gemeinde Hille (2021)



Das Ziel im Rahmen dieses Themenschwerpunkts sollte darin bestehen, lediglich ein kreisweites Frontend für die Kundschaft zu schaffen, über das sie auf die Angebote zugreifen kann, anstatt für jede Gebietskörperschaft bzw. Mobilitätsangebot App, Telefonnummern usw. zu kommunizieren.

Ein erster Schritt ist in diesem Zusammenhang mit der Informations- und Buchungsplattform OWL mobil getan, auf der auch die Tarifstrukturen integriert werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich ebendiese lokalen Angebote nicht nach Verwaltungsgrenzen oder Zuständigkeiten im ÖPNV, sondern nach individuellen Bedürfnissen richten. Im Zuge der ÖPNV-Systematik ist zu beachten, dass die lokalen Verkehre die nächste Ortschaft anbinden können, in der das übergeordnete Netz der schnellen Verbindungen greift, sodass keine Konkurrenzverkehre entstehen, sondern die verschiedenen Mobilitätsselemente aufeinander aufbauen. Der Fokus sollte dabei in erster Linie auf den Faktor der Daseinsvorsorge abzielen.

### Fahrplan

Abhängig vom Siedlungsraum bestehen unterschiedliche Anforderungen an die kleinteilige Mobilität. Daher sind neben den neuen ExpressBus-Linien und bestehenden Stadtbuslinien in Minden und Porta Westfalica auch bedarfsgerechte Mobilitätsangebote weiter zu professionalisieren. Dies sollte unabhängig der eingesetzten Angebotsform geschehen. Ein Bekenntnis zu folgenden Mindeststandards kann die Daseinsvorsorge nachhaltig stärken und deren Nutzung intuitiver gestalten:

Mindeststandard kreisweit:

- Montag bis Freitag
- 08:00 – 18:00 Uhr
- Stündliche Abfahrt
- Bestellfrist für Bedarfsfahrten 30 Minuten vor Abfahrt
- Anschluss an das schnelle Bahn/Bus-Netz

Unabhängig vom Abfahrtsort bekommen die Fahrgäste die Planungssicherheit, im vorgeschlagenem Kernzeitraum mit einem Fahrdienst zum WestfalenTarif ohne Zuschläge zu ihrem Zielort, z. B. zu einer Mobil- und Teilhabestation für den Umstieg auf den ExpressBus oder auf die Bahn, zu gelangen.

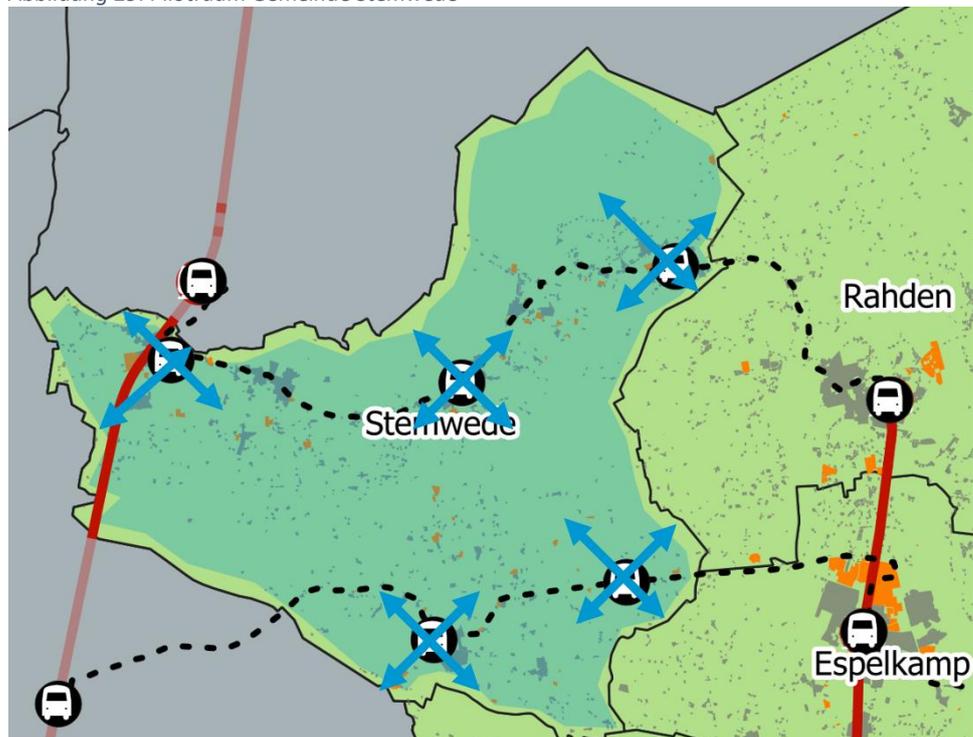
Wie bereits im Rahmen der Taxibus-Angebote erwähnt, ist das Taxigewerbe als Rückfallebene in die Bedarfsverkehre zu integrieren – sofern innerhalb von 60 Minuten kein ÖPNV- oder Fahrdienstangebot ermöglicht werden kann, können Taxis zum ÖPNV-Tarif genutzt werden; der Differenzbetrag wird vom Kreis und seinen Kommunen getragen.

Insgesamt ist diese Maßnahme mit der Maßnahme der ExpressBusse im Pilotraum Stemwede zu verknüpfen, um eine Verzahnung zwischen ihnen und somit den größten positiven Effekt und Wahrnehmung sicherzustellen. Zum einen bestehen nur in Stemwede bereits zwei Fahrdienste, zum anderen verkehren zwei



ExpressBus-Linien durch die Gemeinde und zuletzt ist Stenwede äußerst ländlich geprägt und hat zugleich starke Pendlerverflechtung über die Kreis- und Landesgrenzen nach Niedersachsen hinweg. Eine Erweiterung über die Kreisgrenze hinaus ist bei Bedarf lokaler Verflechtungen denkbar, wenn diese nicht von Buslinien bedient werden.

Abbildung 29: Pilotraum Gemeinde Stenwede



Quelle: Eigene Darstellung, Daten Deutsche Bahn (2023), Geofabrik (2023)

Für die Umsetzung der Mindeststandards im Sinne einer Professionalisierung bedarfsgerechter lokaler Mobilitätsangebote ist das Ehrenamt weiterhin vor allem finanziell seitens des Kreises und seiner kreisangehörigen Kommunen zu unterstützen - auch hier kann eine Finanzierung über die Kreisumlage dabei helfen, die Betriebskosten tragbar zu halten. Die Fahrzeuge sind vollständig barrierefrei, so dass ein Angebot für alle Menschen besteht.

Zudem spielt die Vermarktung und Kommunikation nach außen eine entscheidende Rolle, was die Wahrnehmung und schließlich die Nutzung der Angebote angeht. In diesem Zusammenhang sind sowohl konventionelle Werbeflächen als auch digitale Netzwerke stärker zu bespielen, um mehr potenzielle Fahrgäste erreichen zu können. Eine kreisweite Imagekampagne zur Einführung von ExpressBus und lokalen Mobilitätslösungen sollte daher zusammen erfolgen.

Weitere Lösungsansätze in der Fläche können darin bestehen, den Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln zu verbessern, indem dieser auch subjektiv als zuverlässig wahrgenommen werden. Dies kann zum einen durch technische Lösungen in Form von Ausstattung zur Kommunikation geschehen. Andererseits ist jedoch



auch eine organisatorische Lösung denkbar, indem der Bus- und Bahnverkehr insoweit miteinander vernetzt wird, dass die Vergabe und Schichtzeiten in einer Betriebsplanung konzipiert werden. Somit kann das Personal zwischen den Verkehrsmitteln ebenfalls umsteigen, wodurch die Fahrgäste den Umstieg nicht verpassen können.

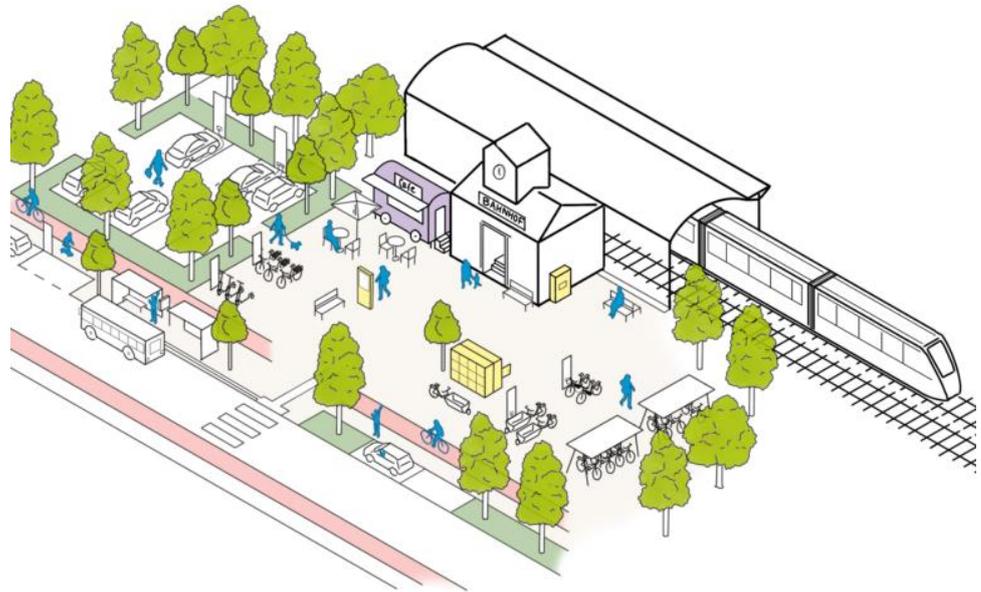
## Vernetzte Mobilität durch Mobil- und Teilhabestationen

Priorität	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Dauer	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Akteure	Kreis Minden-Lübbecke   Kreiskommunen   Mobilitäts- und Versorgungsdienstleister	Kosten	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
		Förderzugang	Föri-MM

### Anlass

In einer zunehmend vernetzten Welt ist die nahtlose, sichere und nutzerfreundliche Mobilität ein entscheidender Faktor für die Lebensqualität und die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. So steht auch der Kreis Minden-Lübbecke vor der Herausforderung, Mobilitätsangebote auf allen Ebenen bequem, effizient, sicher, barrierefrei und komfortabel miteinander zu verknüpfen und somit eine ganzheitliche Lösung anzubieten. Aufenthalts- und Kommunikationselemente stellen dabei wichtige Voraussetzungen dar. Abhängig von den Mobilitätsfunktionen vor Ort sind unterschiedliche Ausstattungsmerkmale vorzuhalten. Zudem ist nicht nur der Personen-, sondern auch die Paketlogistik im Rahmen der letzten Meile der Paketzustellung zu berücksichtigen, deren Abwicklung im Zuge des Onlinehandels insbesondere im ländlichen Raum stark an Bedeutung gewonnen hat. Allerdings steht nicht einzig und allein die Mobilität im Vordergrund, sondern auch weitere Aspekte der gesellschaftlichen Teilhabe, Daseinsfunktionen und lebenswerte Räume. Wichtige Faktoren sind dabei die Aufenthaltsqualität in Wartesituationen, aber auch die Schaffung zentraler Orte, an denen gesellschaftliche Funktionen des Alltags wie etwa Handeln (Ver- und Entsorgen), Dienstleistungen und soziale Interaktion stattfinden können.

Abbildung 30: Potenzielle Ausgestaltung einer Mobil- und Teilhabestation



Quelle: Eigene Darstellung

Das Ziel sollte darin bestehen, die Mobilität sowohl innerhalb eines als auch zwischen verschiedenen Verkehrsträgern zu erleichtern, und dies nicht nur im Kreisgebiet, sondern auch über die Kreisgrenzen hinweg. Ein wesentlicher Aspekt ist die Integration und Verknüpfung verschiedener Mobilitätsangebote, sei es der ÖPNV oder Sharing-Angebote, um eine einheitliche und nutzerfreundliche Tarif- und Vertriebsstruktur zu schaffen. Dabei ist ein besonderes Augenmerk auf den Austausch von Verkehrsdaten in Echtzeit und die Bereitstellung von Informationen wie Fahrplänen und Routenplanung in standardisierten Formaten sowie Open Data und Open Services zu legen.

Um die Mobilität der Zukunft zu gestalten, müssen auch neue Technologien wie autonomes Fahren und intelligente Verkehrssysteme einbezogen werden, um eine effiziente Kommunikation zwischen Verkehrsmitteln und Infrastruktur zu gewährleisten. Der Kreis Minden-Lübbecke steht vor unterschiedlichen Herausforderungen, darunter stark schwankende Bevölkerungsdichten, die Ansiedlung von Industrie und Gewerbe sowie eine hohe Anzahl von Alleinfahrer:innen sowie einem hohen PKW-Anteil insgesamt, insbesondere in den ländlich geprägten Teilen. Es ist daher unerlässlich, umweltfreundliche Alternativen zur aktuellen Mobilität zu stärken und ein monomodales Denken aufzubrechen.

In Anbetracht dieser Herausforderungen ist die Maßnahme zur Einführung vernetzter Mobilität durch Mobil- und Teilhabestationen an relevanten Mobilitätsknoten im Kreis Minden-Lübbecke von entscheidender Bedeutung, um eine zukunftsorientierte und nachhaltige Mobilitätsstrategie zu entwickeln. Sie dient dabei als Bindeglied zwischen den anderen beiden Maßnahmen.

## Fahrplan

Eine schnelle Mobilität in die Region sowie die individuelle Mobilität in die Fläche mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bedarf attraktiver Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsmitteln. Durch qualitative hochwertige Orte geht ein Umstieg nicht mit Hemmnissen einher, sondern stärkt zudem sogar die Dorfentwicklung in ländlichen Regionen und Orte der Begegnung und Versorgung. Ein wichtiges Element stellt dabei die Schaffung eines sicheren Umfeldes und Stärkung des subjektiven Sicherheitsgefühls dar. Dies kann z. B. durch Kameras oder auch personell besetzte Nahversorgungseinrichtungen unterstützt werden.

Abbildung 31: Verknüpfung von Sicherheit und Imagebildung (Artwork)



Quelle: BBSR (2023)

Im Rahmen der Maßnahmenumsetzung sind zwei Entwicklungsstränge zu betrachten. Zum einen sind hochfrequentierte Mobilitätsknoten zu lebendigen Zentren, Plätzen und Räumen weiterzuentwickeln. Zum anderen sollten auch Ortszentren als Umstiegspunkte in ihrer Erreichbarkeit durch die Ansiedlung von Mobilitätsangeboten gestärkt werden. Das Ziel bei dieser Maßnahme besteht darin, ein Netz aus Standorten für Mobilität und Teilhabe entstehen zu lassen.

Ein Ort der Teilhabe und Daseinsfunktionen benötigt in jedem Fall ausreichend Platz für die Infrastruktur klimafreundlicher Mobilität, um ein Gefühl räumlicher Enge zu vermeiden und die Verkehrssicherheit (z. B. hinsichtlich Sichtachsen) zu verbessern. Um dies sicherzustellen, sind bspw. prioritäre Ansprüche gegenüber Flächen von Parkplatz- und Immobilienentwicklung geltend zu machen. Die Vermittlung von qualitativ hochwertigen Mobilitätsangeboten und deren Infrastrukturen, schafft gesellschaftliche Akzeptanz.

Die Konzeption einer Mobil- und Teilhabestation erfordert neben den verkehrlichen Funktionen auch die Berücksichtigung von stadt- bzw. „dorfräumlichen“ Faktoren des Umfelds. In einigen Fällen kann es sinnvoll sein, die Infrastruktur

# Planersocietät

## Mobilität. Stadt. Dialog.

gemeinsam mit dem Umfeld und insbesondere den Zugangswegen zugunsten eines kurzen sowie einfachen Umstiegs zwischen den Verkehrsmitteln zu erneuern (z. B. fehlende Rad- und Fußwegeverbindungen, Querungsmöglichkeiten, Elemente der Aufenthaltsqualität). Die städtebauliche Gestaltung sollte zum einen eine gute Integration in das Umfeld und zum anderen eine klare Sichtbarkeit der Station gewährleisten. Dabei sollten die Ausstattungselemente eine gewisse Abgrenzung von ihrer Umgebung aufweisen, ohne dabei jedoch eine störende Wirkung zu entfalten. Auf diese Weise lässt sich eine harmonische Koexistenz der gestalterischen Funktion im Umfeld und der verkehrstechnischen Funktion als gleichberechtigte Dimensionen erreichen.

Während die Mobil- und Teilhabestation das Umfeld belebt und quartiersbezogene Aufgaben übernehmen kann, profitiert sie ihrerseits durch die Integration ins Umfeld von einem Potenzial an Nutzer:innen, das über die rein verkehrlichen Angebote hinausgeht. Die Mobilität dient in diesem Zusammenhang optimalerweise als stetiger Frequenzbringer, der somit eine Treffpunktfunktion generiert, die sich für die Entwicklung von Dorfmitten im ländlichen Raum wie z. B. in Stewede eignet. Darüber hinaus sollte die Station insgesamt über ausreichende Aufenthaltsmöglichkeiten verfügen, die qualitativ hochwertig gestaltet und gut gepflegt sind. Die Pflege umfasst die regelmäßige Reinigung von Sitzgelegenheiten, Unterständen und Aufenthaltsräumen sowie die kontinuierliche Instandhaltung und eine zügige Instandsetzung von Schäden.

Abbildung 32: Beispiel einer Mobil- und Teilhabestation in Thiersheim



Quelle: Aufnahme Landkreis Wunsiedel, D. Fricken (2023)



Ein Teilhabeort kann durch das Element der Mobilität als Mobilstation entstehen, an dem die Fahrgäste unabhängig von Wetter und Uhrzeit mit einem hohen subjektiven Sicherheitsgefühl bspw. auf die nächste ÖPNV-Verbindung warten können. Echtzeitinformationen schaffen dabei zusätzliche Planungssicherheit. An jeder Mobilstation ist eine bedarfsorientierte Ausstattung (z. B. B+R, P+R, Sharing-Angebote) vorzuhalten, die für den Kreis Minden-Lübbecke bereits vom NWL, von der mhv sowie im Rahmen des Radverkehrskonzeptes des Kreises Minden-Lübbecke untersucht und empfohlen wurden.

Der Ausbaustandard ist dabei stufenweise (kleine und große Mobilstationen) zu planen, wobei jede Mobilstation die Mindeststandards für die Förderfähigkeit nach der Förderrichtlinie für Vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement erfüllen muss, zu denen u. a. die Namensgebung "Mobilstation" zählt. Die öffentliche Wahrnehmung ist für die Annahme der Mobilstation essenziell. Daher können statt Stelen auch weitere Ansätze wie größere Pylonen und Logo-Würfel auf Haltestelledächern sinnvoll sein.

*Abbildung 33: Mindestausstattung Mobilstation nach Handbuch Mobilstationen NRW und der Förderrichtlinie vernetzte Mobilität und Mobilitätsmanagement*



**An allen Mobilstationen:**

-  **Stele/Säule mit der Kennzeichnung „Mobilstation NRW“**  
(ggf. Hinweisschilder, Wegweiser, Einschub in eine Stele bzw. Wegweiser, Logo zum Aufkleben bei kleineren Stationen)
-  **Informationen zum Angebot**  
(Aushangfahrplan, Tarifbedingungen, Nutzungsbedingungen, Umgebungspläne)
-  **Beleuchtung**  
für Verkehrssicherheit und soziale Kontrolle
-  **Barrierefreiheit**  
(Stufenfreiheit, Wegeleitung für Sehbehinderte, Zwei-Sinne-Prinzip)
-  **Sitzgelegenheiten und Witterungsschutz**

**Bei Bedarf:**

-  **Dynamische Fahrgastinformation**  
nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten mit/ohne integrierte Uhr
-  **WLAN-Hotspot**  
für die Nutzung digitaler Angebote
-  **Fahrkartenverkauf**  
(auch im Fahrzeug möglich oder per App) nur bei ÖPNV-/SPNV-Angeboten
-  **B+R-Anlage**  
wahlweise oder in Kombination:  
verschiebbare Sammelabstellanlage (ebenerdig, Hochbau), Fahrradboxen, Stellplätze als Fahrradbügel mit Knieholm (Überdachung soweit baulich realisierbar)

 **Definition der Standardausstattung nach Richtlinie zur Förderung der vernetzten Mobilität und des Mobilitätsmanagements**

Quelle: Eigene Darstellung basierend auf Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022) und Bezirksregierung Detmold (2022)

Abbildung 34: Gestaltungsbeispiel Mobilstation Werther ZOB



Quelle: Eigene Aufnahme (2021)

Ein Teilhabort kann auch über den Faktor Versorgung deutlich belebt werden. Dies gelingt durch eine Belebung mit Hilfe der geförderten Ansiedlung von (lokalen) Akteuren. Zu ihnen können u. a. zählen:

- Einzelhandel
- Medizinische Dienstleistungen
- Gastronomie
- Packstation
- Fleischautomat
- Milchtankstelle

Dieser Maßnahmenbaustein ist vorzugsweise in kommunalen Entwicklungskonzepten zu fokussieren und konkretisieren.

Abbildung 35: Kombination ÖPNV und Versorgungszentrum in Ruppichterorth



Quelle: Eigene Aufnahme (2020)

Als dritter Baustein können insbesondere im ländlichen Raum temporäre Angebote einen Ort der Teilhabe nachhaltig stärken. Zu diesen können z. B. folgende zählen:

- rollende Banken
- Fahrbibliotheken
- Medizinbusse
- mobile Dorfläden
- mobile Schwimmbadcontainer

Abbildung 36: Erweiterung um Bausteine der (mobilen) Teilhabe



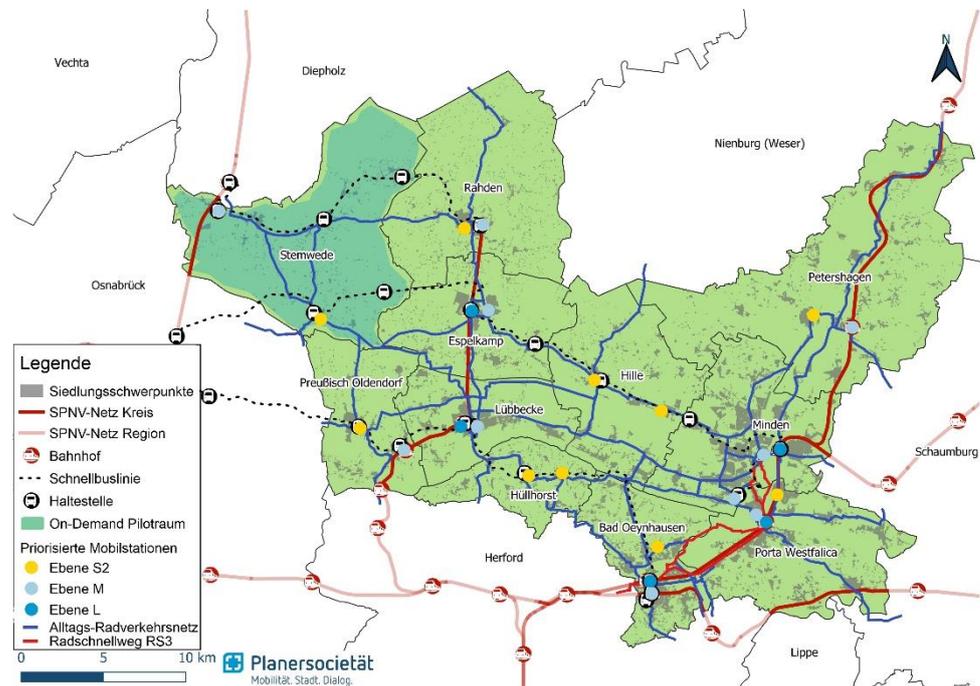
Quelle: Steinwald Dorfladen GmbH 2024

Vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung kann dem Rückzug von lokalen Versorgungsstrukturen aus ländlichen Räumen somit entgegengewirkt werden. Diese Elemente sind ebenso bedarfsgerecht lokal zu entwickeln und in einem nächsten Schritt an den Kreis Minden-Lübbecke zu formulieren. Vor diesem Hintergrund ist die Privatwirtschaft und auch ehrenamtliche Aktivitäten weiterhin kreisweit zu motivieren und zu organisieren. Teilhabeorte sind schließlich ein Gemeinschaftsprojekt zwischen dem Kreis Minden-Lübbecke und seinen kreisangehörigen Kommunen – temporäre Angebote sind es demnach auch.

In konkreter Anwendung für den Kreis Minden-Lübbecke sollte auf Bestehendem wie der Mobilstation in Stemwede aufgebaut und zunächst ein Basisnetz mit weiteren Standorten – wie zuletzt in Espelkamp anhand qualifizierter ÖPNV-Haltestellen mit Radabstellmöglichkeiten geschehen – geschaffen werden. Insgesamt wird empfohlen, die Mobil- und Teilhabestation wie bereits die Maßnahme der ergänzenden Mobilitätsangebote in der Fläche zusammen im Pilotraum Stemwede umzusetzen. Hinsichtlich der Unterhaltung und Pflege ist ein kreisweiter Zusammenschluss anzuraten, durch den die Beauftragung einer Dienstleister:in bei größerem Bedarf effizienter und kostengünstiger möglich ist.

Essenzieller Baustein einer vernetzten Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke ist zudem der Radverkehr, für den mit dem Radverkehrskonzept (z. B. Alltags-Radverkehrsnetz, tiefergehende Untersuchung und Empfehlungen von Mobilstationen) die Leitplanken für die Entwicklung der nächsten Jahre vorliegt. In der Abbildung 37 sind die empfohlenen Mobilstationsstandorte gemeinsam mit dem Alltags-Radverkehrsnetz sowie den starken ÖPNV-Achsen (SPNV, ExpressBuslinien) und dem On-Demand Pilotraum in Stemwede im Sinne einer ganzheitlichen Vernetzung aller Verkehrsmittel und -träger dargestellt. Es wird empfohlen perspektivisch für jede Kommune eine konkrete räumliche Verortung und Dimensionierung einer Mobil- und Teilhabestation vorzunehmen.

Abbildung 37: Vernetzte Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke



## Umsetzungsstrategie

Im Rahmen des Konzeptes für vernetzte Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke wurden die zentralen Handlungsempfehlungen, die im Rahmen des Zielsystems auf Basis der vorangegangenen Analysen und Beteiligungsformate identifiziert wurden, zu konkreten Maßnahmenpaketen für den Kreis Minden-Lübbecke weiterentwickelt. Sie sollen dabei helfen, die vorhandenen Stellschrauben im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung für das Kreisgebiet und seinen kreisangehörigen Kommunen zu drehen. Dabei stehen die Entwicklung von ExpressBus-Linien im ÖPNV, Förderung der lokalen Mobilitätsangebote im ländlichen Raum sowie die Verknüpfung dieser beiden Maßnahmen mit Hilfe von Mobil- und Teilhabestationen im Fokus.

Partizipation als  
essenzielles Bindeglied

Das Konzept zur vernetzten Mobilität für den Kreis Minden-Lübbecke beinhaltet Projektideen, für die unterschiedliche Akteure einzubinden sind. Bereits bei der Erstellung des Konzeptes hat ein partizipativer Ansatz eine wesentliche Rolle gespielt, indem verschiedene Beteiligungsformate mit Bewohner:innen und Politiker:innen des Kreises veranstaltet wurden. Dieser Beteiligungsprozess wird auch bei der Umsetzung des Konzeptes als Basis für tragfähige und umsetzungsorientierte Projekte und Maßnahmen verstanden. Mit den Analysen der bestehenden Konzepte und Aktivitäten sowie dem Beteiligungsverfahren sind einerseits die Potenziale vor Ort aufgegriffen worden, andererseits sind die Akteure vernetzt und als wichtige Multiplikatoren sowie Ansprechpartner:innen gewonnen worden. Dadurch können die Akteure (Kommunen, Interessensvertretungen, Poli-



Ansatz der integrierten Verkehrsplanung

tik), die bereits bei der Erstellung beteiligt waren, ihre jeweiligen Ideen und Inhalte zusätzlich im Sinne der Zielsetzungen und Handlungsansätze in eigener Zuständigkeit oder in Kooperation mit anderen Akteur:innen im Kreis umsetzen.

Die einzelnen Maßnahmen beinhalten Anknüpfungspunkte zu den jeweils anderen und sind somit Teil der Querschnittsaufgabe Mobilität. Die Maßnahmen der ExpressBus-Linien gehen mit der Qualifizierung von Mobilitätsknoten zugunsten eines reibungslosen Umstiegs einher und verleihen somit auch den Alternativen zum Pkw eine höhere Relevanz vor dem Hintergrund der Förderung des Umweltverbunds. Zudem bestehen mit der räumlichen bedarfsgerechten Erschließung im ländlichen Raum durch lokale Mobilitätsangebote relevante Ergänzungen im Sinne der Daseinsvorsorge. Die Rädchen der drei Maßnahmenfelder greifen eng ineinander und können auch nur gemeinsam ihre volle Wirkung für den Kreis Minden-Lübbecke entfalten. Durch diese Querschnittsbetrachtung wird der integrative Ansatz des Konzeptes verdeutlicht, in dem die Berücksichtigung aller Verkehrsarten und Zielgruppen von essenzieller Bedeutung ist.

Zentrale Koordinierungsfunktion des Kreises

Die erarbeiteten Handlungsansätze des Mobilitätskonzeptes sind in erster Linie an den Kreis Minden-Lübbecke adressiert und berücksichtigen seine Handlungsmöglichkeiten, während die unterschiedlichen Akteure zusätzlich auf der Maßnahmen- und Projektebene einbezogen werden. Der Kreis Minden-Lübbecke steuert die Umsetzung des Mobilitätskonzeptes. Weitere Aufgaben bestehen darin, die Akteure zu vernetzen, fachliche Beratung sowie Knowhow aufzubauen, Unterstützung anzubieten, Aktivitäten zu koordinieren oder Vorbild zu sein. Der Kreis kann so im Rahmen der Handlungsansätze Maßnahmen und Projekte initiieren, aber auch selbst umsetzen, während gleichzeitig Projekt- und Maßnahmenideen in Zuständigkeit anderer Akteure liegen.

Federführerschaft und Fördermittelakquisition

Der Kreis kann neben der Unterstützung durch Information und Kommunikation auch Unterstützungsleistung bei der Akquisition von Fördermitteln leisten bzw. bei gemeinsamen Projekten die Federführerschaft übernehmen. Eine hierfür geeignete Maßnahme ist beispielsweise der Aufbau eines Netzes von Mobil- und Teilhabestationen zu koordinieren. Beinhalten würde dies die kreisweite Abstimmung mit den Kommunen, den Verkehrsunternehmen und den Verbänden sowie Managementaufgaben bei der Mittelakquisition beim Land bzw. mit Unterstützung des Zukunftsnetzwerks Mobilität NRW.

## Fazit und Ausblick

Mit dem Mobilitätskonzept liegt dem Kreis Minden-Lübbecke ein strategisches Grundkonzept für die perspektivische Entwicklung des Verkehrs vor, das umsetzungsorientierte Maßnahmen beinhaltet, die die Mobilität im Kreis Minden-Lübbecke in einem integrierten Ansatz über alle Nutzergruppen, Verkehrsträger und Verkehrszwecke hinweg zukunftsfähig aufstellt. Schwerpunkt des Mobilitätskonzeptes ist die Förderung des Umweltverbunds. Dies beinhaltet eine deutliche Kursänderung bzw. ein Umsteuern in der Verkehrsplanung und dem Mobilitätsverhalten der Einzelnen. Die Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes sehen daher



insbesondere die Schaffung attraktiver Alternativen im ÖPNV und die Stärkung der Verknüpfungspunkte zwischen allen Verkehrsarten vor.

Das Mobilitätskonzept setzt mit seinen Maßnahmen deutliche Signale in Richtung einer Mobilitätswende im Kreis Minden-Lübbecke. Die volle Wirkung entfaltet das Mobilitätskonzept jedoch erst bei Umsetzung aller Maßnahmen bzw. bei Integration aller Maßnahmenbausteine. Hinzu kommt, dass die Maßnahmen aufeinander aufbauen und voneinander abhängig sind; die Umsetzung möglichst aller empfohlenen Maßnahmen und Ansätze ist daher umso wichtiger. Dabei ist es wichtig, dass das Umsetzungskonzept nicht als starres Werk aufgefasst wird, sondern flexibel anzuwenden ist, um auf unvorhergesehene Umstände und Entwicklungen reagieren zu können. Bei aller Flexibilität des Konzepts muss sich die Maßnahmenumsetzung immer am Zielsystem des Mobilitätskonzepts orientieren.

Mit der Fertigstellung des Mobilitätskonzepts wird der Prozess erst beginnen. Nach der Beschlussfassung startet die anspruchsvolle Etappe der Umsetzung. Um die formulierten Ziele zu erreichen, bedarf es einer engagierten und konsequenten Realisierung. Für die Umsetzung einiger Maßnahmen wird politischer Mut und Durchhaltevermögen erforderlich sein. Doch letztlich zeigen auch Beispiele anderer Kreise, dass sich mitunter laute Proteste nach der Umsetzung rasch in deutliche Unterstützung und Forderung nach weiteren Maßnahmen verwandeln können. Zuletzt sind die im Umsetzungskonzept enthaltenen Ansätze und Ideen nicht nur als reine Lösung von verkehrlichen Problemen zu verstehen; sie prägen vielmehr die Entwicklung der einzelnen kreisangehörigen Kommunen sowie des gesamten Kreises und die Mobilität seiner Bürger:innen als Ganzes.



## Quellenverzeichnis

**BBSR (2023):** Neue Mobilität und Mobilitäts- Hubs im ländlichen Raum.

[http://landmobil.net/media/pages/home/neue-mobilitat-und-mobilitats-hubs-im-landlichen-raum/34c928b38a-1701435329/2023-baumob2\\_\\_endbericht.pdf](http://landmobil.net/media/pages/home/neue-mobilitat-und-mobilitats-hubs-im-landlichen-raum/34c928b38a-1701435329/2023-baumob2__endbericht.pdf), Abruf 19.03.2024.

**Berliner Verkehrsgesellschaft (2023):** Nächste Schritte der Elektrifizierung der

BVG-Busflotte gesichert, Foto: Oliver Lang. <https://unternehmen.bvg.de/news/naechste-schritte-der-elektrifizierung-der-bvg-busflotte-gesichert/>, Abruf 19.03.2024.

**Bezirksregierung Detmold (2022):** Richtlinien zur Förderung der Vernetzten Mo-

bililität und des Mobilitätsmanagements. [https://www.bezreg-detmold.nrw.de/system/files/media/document/file/foerderrichtlinie\\_mobilitaetsmanagement\\_-\\_foeri-mm.pdf](https://www.bezreg-detmold.nrw.de/system/files/media/document/file/foerderrichtlinie_mobilitaetsmanagement_-_foeri-mm.pdf), Abruf 19.03.2024.

**BMDV (2017):** Mobilität in Deutschland, Tabellenband.

[https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-tabellenband.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-2017-tabellenband.pdf?__blob=publicationFile), Abruf 18.03.2024.

**BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH (2023):** Schulzeitstaffelung Herford, Präsentation.

**Deutsche Bahn (2023):** Open Data Deutsche Bahn. <https://data.deutschebahn.com/dataset/geo-strecke.html>, Abruf 09.03.2024.

**Esri Deutschland (2023):** Ladesäulen in Deutschland. <https://utilities-esri-de-content.hub.arcgis.com/datasets/lades%C3%A4ulen-in-deutschland/explore>,

Abruf 19.03.2024.

**Gemeinde Hille (2021):** Der Bürgerbus – eine Erfolgsgeschichte. <https://hiller-anzeiger.de/2021/04/der-buergerbus-eine-erfolgsgeschichte/>, Abruf

19.03.2024.

**R-net (2023):** Bushaltestellen R-net. <https://www.red-dot.org/de/project/r-net-27357>,

Abruf 19.03.2023.



**Gemeinde Stemwede (2023):** Mobilstation Wehdem. <https://www.klimaschutz-stemwede.de/mobilitaet/mobilstation/>, Abruf 18.03.2024.

**Geofabrik (2023):** Regierungsbezirk Detmold. <https://download.geofabrik.de/europe/germany/nordrhein-westfalen.html>, Abruf 19.03.2024.

**IT.NRW (2023):** Bevölkerungsstruktur. <https://www.landesdatenbank.nrw.de/ldbnrw/online?operation=themes&levelindex=0&levelid=1710773937528&code=#abreadcrumb>, Abruf 18.03.2024.

**Kompetenzcenter ITF NRW (2024):** NRW-Takt Zielnetz 2040. [https://www.kcitf-nrw.de/fileadmin/03\\_KC\\_Seiten/KCITF/Service/Netzgrafik\\_NRW\\_2040\\_2.\\_Gutachterentwurf.pdf](https://www.kcitf-nrw.de/fileadmin/03_KC_Seiten/KCITF/Service/Netzgrafik_NRW_2040_2._Gutachterentwurf.pdf), Abruf 21.03.2024

**Kreis Minden-Lübbecke (2023):** Radverkehrskonzept.

**Landkreis Vechta (2023):** moobilplus, Präsentation.

**mhv (2018a):** Ergebnisse der Mobilitätsenerhebung 2017 (Modal Split), Präsentation Verkehrsausschuss Stadt Herford.

**mhv (2018b):** Mobilstationen – Konzept für das westliche Kreisgebiet des Kreises Minden-Lübbecke (Linienbündel A).

**Nahverkehr Westfalen-Lippe (2022):** NWL-weites Konzept zur Errichtung von Mobilstationen. Anlage 3.11: Standort-Steckbriefe – Kreis Minden-Lübbecke.

**Nahverkehr Westfalen-Lippe (2023):** Liniennetzplan Nahverkehr Westfalen-Lippe 2023. [https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Downloads/Informationen\\_fuer\\_Fahrgaeste/Regionalverkehrsplan\\_2023\\_NWL\\_fin.pdf](https://www.nwl-info.de/fileadmin/NWL/Downloads/Informationen_fuer_Fahrgaeste/Regionalverkehrsplan_2023_NWL_fin.pdf), Abruf 19.03.2024.

**OstWestfalenLippe GmbH (2022):** Mobilitätsstrategie OstWestfalenLippe, [https://www.urbanland-owl.de/fileadmin/user\\_upload/Konzepte/OWL\\_REGIONALE\\_Mobilitaetsstrategie\\_web\\_ES.pdf](https://www.urbanland-owl.de/fileadmin/user_upload/Konzepte/OWL_REGIONALE_Mobilitaetsstrategie_web_ES.pdf), Abruf 18.03.2024.



**Stadt Espelkamp (2022a):** Mobilitätskonzept, Workshop ÖPNV & Intermodalität. [https://www.espelkamp.de/media/custom/2862\\_2889\\_1.PDF?1651566964](https://www.espelkamp.de/media/custom/2862_2889_1.PDF?1651566964), Abruf 18.03.2024.

**Stadt Espelkamp (2022b):** Bürgerbus verlegt Haltestelle. <https://www.espelkamp.de/B%C3%BCrgerbus-verlegt-Haltestelle.php?object=tx,2862.55.1&ModID=7&FID=2862.1477.1&La=1>, Abruf 19.03.2024.

**Stadt Minden (2015):** Mobilitätsuntersuchung. <https://www.minden.de/dokumente/plaene-anlagen/bericht-haushaltsbefragung-mobilitaetskonzept.pdf?cid=314>, Abruf 18.03.2024.

**Stadtteilauto OS GmbH (2023):** Carsharing. <https://www.stadtteilauto.info/>, Abruf 19.03.2024.

**Statistisches Bundesamt (2023):** Qualität der Arbeit. Erwerbstätige, die von zu Hause aus arbeiten. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Arbeit/Arbeitsmarkt/Qualitaet-Arbeit/Dimension-3/home-office.html>, Abruf 18.03.2024.

**Steinwald Dorfladen GmbH (2024):** Steinwald-Allianz – Mobiler Dorfladen. Abgerufen von: <https://www.steinwald-dorfladen.de>, letzter Abruf 19.03.2024.

**UrbanLand OstwestfalenLippe (2023):** Railcampus Owl, Abbildung: Hirschmeier Media. <https://www.urbanland-owl.de/projekte/rail-campus-owl/>, Abruf 19.03.2024.

**Zukunftsnetz Mobilität NRW (2022):** Handbuch Mobilstationen Nordrhein-Westfalen, 3. Aktualisierte und überarbeitete Auflage. Abgerufen von: <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/4/19/bf4aadb4f3be968af79e921de6b85bb2/ZNM-Handbuch-Mobilstationen-3.-Auflage.pdf>, letzter Abruf 14.02.2024.