

Dokumentation

Netzwerktreffen Dorferneuerung und -entwicklung

Mobil in Dorf und Region



**Netzwerktreffen Dorf
mobil in Dorf und Region**

**4. und 5. April 2017
in Fusbirchen**

Was bedeutet Mobilität auf dem Land?

*Diplom-Geograf/Stadt- und Verkehrsplaner
Thomas J. Mager, Geschäftsführer VSB Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH, VS-Villingen*

Die derzeitige Situation des ÖPNV ist gekennzeichnet durch starke Veränderungen der rechtlichen, wirtschaftlichen, demografischen und vor allem politischen Einflussfaktoren. Die Finanzmittelknappheit bei Bund, Ländern und Kommunen führt zu einem nachhaltigen Rückgang der öffentlichen Gelder für den ÖPNV. Durch immer geringere öffentliche Zuschussleistungen und die zunehmende Sparsamkeit der Öffentlichen Hand zeichnet sich im deutschen Verkehrsmarkt der Trend ab, dass viele Unternehmen höhere Kosten tragen müssen, etwa durch Zusatzbelastungen wie erhöhte Aufwendungen bei Personal und Kraftstoffen.

Da sich Staat und Kommunen seit Jahren aus der öffentlichen Verantwortung zurückziehen, werden immer mehr Bereiche der öffentlichen Aufgabenwahrnehmung unter finanzpolitischem Druck auf Private übertragen.

Bislang orientiert sich die Förderung des Öffentlichen Nahverkehrs zu wenig an den Effekten der Maßnahmen. Die Finanzierung von ÖPNV-Investitionsvorhaben wird nicht an den Erfolg der Förderung, sondern an den nach dem Gesetz geltenden Fördertatbeständen ausgerichtet. Die Effizienz des Einsatzes der Fördermittel muss daher zukünftig durch Anreizsysteme verbessert werden. Die heutige Verwendung von Fördermitteln ist durch aufwändige Verwaltungsverfahren gekennzeichnet. Durch Stärkung der Verantwortung der Regionen kann dies verändert werden.

Alternative Bedienformen – Lösungsweg oder Sackgasse?

Die demografischen Trends wie der Bevölkerungsrückgang in den meisten ländlichen und strukturschwachen Regionen beispielsweise in Ostdeutschland, dem Ruhrgebiet und dem Saarland stehen dem Wachstum in den prosperierenden Ballungszentren gegenüber. Das Schrumpfen und Altern der Bevölkerung, der Bevölkerungsrückgang bis zum Jahr 2020 insbesondere in den hochmobilen Alterssegmenten der 30- bis 50-Jährigen sowie im Segment junger Menschen stellen die Verkehrsunternehmen und Politiker im ländlichen Raum vor noch größere Herausforderungen. Auswirkungen auf den Nahverkehr sind unter anderem die Abnahme des Mobilitätsbedarfs in ländlichen und struktur-

schwachen Gebieten, wodurch der ÖPNV dort noch unwirtschaftlicher wird, nicht zuletzt durch den Rückgang des Schüler- und Ausbildungsverkehrs in der Fläche. Durch den daraus resultierenden Rückgang der Verkehrsleistung wird der Nahverkehr zukünftig mit neuen Herausforderungen konfrontiert.

Die zunehmende Mittelreduzierung beim Schülerverkehr (Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG) wird insbesondere den Öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum – der Schülerverkehrsanteil macht im Regelfall rund 80 Prozent aller Verkehre aus – zusehends in Frage stellen. Zur Wahrung der Mobilität mit dem ÖV im ländlichen Raum sollten neue Modelle einer langfristigen und von Schülerzahlen unabhängigen Finanzierung in Kombination mit alternativen Angebotskonzepten abseits des klassischen Linienverkehrs entwickelt und angewendet werden. Um den ÖPNV im ländlichen Raum auch im Zeitalter des Wettbewerbs, des demografischen Wandels und leerer kommunaler Kassen aufrecht zu erhalten oder gar weiter zu entwickeln, bedarf es neuer Konzepte. Es muss die Frage gestellt werden, welche alternativen Bedienformen erfolgreich sein können und sich gleichzeitig durch Effizienz und Kundennähe auszeichnen.

Ein gelungenes Beispiel hierfür ist der Bedarfsbus PubliCar der PostAuto Schweiz, ein Konzept, das eine innovative, personalisierte und flexible Dienstleistung zugunsten der breiten Bevölkerung darstellt. PubliCar ist eine Alternative zum Linienbetrieb in dünnbesiedelten Gebieten und eine Ergänzung zum Linienbetrieb für den kleinstädtischen Raum. Eine Einbettung in das Gesamt-Mobilitätsangebot ist für den Erfolg ausschlaggebend und oft ist PubliCar die Grundlage für eine Wiederaufnahme eines späteren Linienbetriebs.

Eine weitere Möglichkeit, öffentliche Mobilität im ländlichen Raum aufrecht zu erhalten, besteht darin, neue Kooperationsstrategien mit kommunalen oder privaten Versorgungseinrichtungen herzustellen. Zahlreiche Beispiele wie der KombiBus oder PlusBus aus Brandenburg belegen dies und zeigen, dass Erreichbarkeit passgenau gestaltet werden muss und es wichtig ist, komplementäre Angebote zu finden. Es bedarf einer stärkeren Zusammenarbeit der regionalen Akteure sowie einer flexiblen Verwendung der Finanzmittel im ÖPNV und in der Regionalentwicklung (wie Regionalfonds oder Bürgerstiftungen) sowie einer finanziellen Beteiligung partizipierender Dienstleister. Hier zeigt sich auch, dass Mobilität nicht nur in der Stadt,

sondern auch im ländlichen Raum ein bestimmender Faktor der Standortqualität und der Wettbewerbsfähigkeit der Region ist. Mobilitätsicherung und Verkehrsmanagement sind nicht mehr nur eine lokale oder kommunale Angelegenheit, sondern als regionale Aufgabe zu begreifen.

Elektromobilität als Lösung für die Mobilität im ländlichen Raum?

Ein intelligentes Zusammenspiel aller Verkehrsträger in einem modernen Verkehrssystem ist die Voraussetzung für eine zukunftsfähige und ressourcenschonende Mobilität im ländlichen Raum – Elektromobilität kann hierbei eine wichtige Rolle übernehmen. Städtische und ländliche Verkehrssysteme brauchen attraktive Nahverkehrsangebote, um mehr Fahrgäste zu gewinnen und damit wirtschaftlicher operieren zu können. Idealerweise werden diese ergänzt durch Car- und Bike-Sharing-Systeme, die für den Einsatz von Elektrofahrzeugen gut geeignet sind, da sie auf den kurzen Strecken flexibel und umweltfreundlich zu nutzen sind – darüber hinaus lassen sich Elektroautos optimal in bestehende betriebliche (kommunale) Flotten integrieren. Derartige integrierte Mobilitätsangebote, aufbauend auf neuen Elektro-Fahrzeugkonzepten, sowie neue Nutzungsformen eröffnen neue Chancen für die Erreichbarkeit im ländlichen Raum. Schließlich geht es bei Elektromobilitätsprojekten im ländlichen Raum um die Schaffung nachhaltiger Zukunftslösungen, das heißt um neue Mobilitätssysteme, um Fragen des Fahrzeugs (Bus, Auto, Fahrrad) ebenso wie die Verbindung mit den Themen Klimaschutz, Stromnetz und erneuerbare Energien.

Neue Ideen für die Mobilität auf dem Land!

Hinweise, wo die Zukunft der Mobilität auf dem Land liegt, sind die in anderen Staaten erfolgreich praktizierten ÖPNV-Lösungen. Österreich und insbesondere die Schweiz zeigen, wie sich auch im ländlichen Raum ein hohes Maß an Mobilität durch erfolgreiche ÖPNV-Angebote ermöglichen lässt. Die Schweiz hat Mindeststandards der ÖPNV-Erschließung in Abhängigkeit der Ortsgröße definiert, was dazu führt, dass auch kleine Orte gut mit Bahn, Bus oder Seilbahn zu erreichen sind.

Die ungelösten Probleme im Klimaschutz und die ungebremsste Auto-Verkehrsentwicklung dagegen erfordern weiterhin ein Umdenken über das Tagesgeschäft hinaus. Elektromobilität und autonomes Autofahren werden nicht die Probleme des ländlichen Raums lösen, können aber

ein Schritt in die richtige Richtung sein – zu autonomen Elektrokleinbus-Konzepten. Der öffentliche Verkehr wird immer individueller werden und der Individualverkehr immer öffentlicher.

Eine wichtige Forderung für die Zukunft der Mobilität auf dem Land bleibt die Integration von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in Finanz- und Förderinstrumentarien, Gesetze und Verordnungen. In diesem Zusammenhang muss auch die Abschaffung der Pendlerpauschale ausdrücklich genannt werden, die äußerst kontraproduktiv ist. Letztlich muss auch für den Individualverkehr endlich eine Nutzerfinanzierung in Form einer entfernungsabhängigen Maut im Bereich der Straßenbenutzung für Pkw auf allen Straßennetzen eingeführt werden. Insbesondere die wachsende gesellschafts- und umweltpolitische Bedeutung des ÖPNV muss stärker in das Bewusstsein der (potenziellen) Fahrgäste und nicht zuletzt in das der politischen Entscheider rücken: Es muss gelingen, den ÖPNV nachhaltig als attraktive Alternative und Ergänzung zum Autoverkehr zu etablieren.

Mobilität – was heißt das im Dorf?

Gehen bewegt das Dorf – 21 Thesen zur Revitalisierung von kleinen Dörfern

Bernd Herzog-Schlagk, Fuss e. V.

Verödetes Dorfleben ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass privater Sichtschutz Einblicke verwehrt, jegliche Angebote abgebaut und öffentliche Räume überwiegend von Menschen genutzt werden, die mit dem Auto auch kleinste Wege zurücklegen und dabei von ihrer Wohnumgebung weitgehend abgeschottet sind. Diese drei Aspekte hängen eng zusammen und bilden eine negative Spirale. Der Zustand von Dörfern ist in vielen Regionen erschreckend. Zur Revitalisierung gehört auch die Ermöglichung und Förderung des Gehens.

Die folgenden Aussagen richten sich an das Land, die Kommunen, aber auch teilweise an uns selbst. Denn wir werden sollten uns auch als Bürger angesprochen fühlen, die einen angemessenen Gehweg nicht bezahlen, eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Dorfhauptstraße nicht hinnehmen wollen oder unser Haus und Grundstück nach außen abschotten wie eine Festung.

Straßenleben fördert das Gehen – Gehen belebt das Dorf.

Dörfer, in denen kaum noch Menschen zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, sich immer weniger Menschen in den Vorgärten aufhalten und beschäftigen, keine handwerklichen Arbeiten und auch keine Kinderspiele mehr zu beobachten sind, solche Dörfer sind für Bewohner und auch für ihre Gäste wenig attraktiv.

Die kommunale Planung muss den Aufenthalts- und Lebensraum der Menschen in den Mittelpunkt stellen.

Gehen und Bewegung muss überall ungefährdet und komfortabel möglich sein, wo Menschen leben, arbeiten, wohnen oder sich erholen.

Die Einbeziehung der Wünsche und Vorstellungen der alteingesessenen und der neuen Bewohner sowie bei touristisch genutzten Orten auch einer Interessenvertretung der Gäste ist vor jeder Veränderung im öffentlichen und halböffentlichen Raum unabdingbar.

Bürgermitwirkung ist eine wesentliche Grundlage für die Analyse und die zu entwickelnden Maßnahmen.

Regelwerke sind auch für Dorfstraßen und Plätze anzuwenden.

Genauso, wie die Barrierefreiheit seit Jahren zur gesetzlich vorgeschriebenen Grundlage aller Baumaßnahmen gehört (www.geh-recht.de), darf die geringe Bevölkerungsdichte einer Region nicht dazu führen, Planungsgrundsätze oder geltende Regelwerke zu vernachlässigen (www.geh-recht.de). Allerdings ist zukünftig stärker darauf zu achten, dass in den Regelwerken die Bedürfnisse im ländlichen Raum stärker berücksichtigt werden. Auf Einhaltung von Qualitätsstandards sind auch die Förderbedingungen abzustellen.

Gehwege oder begehbare Randstreifen sind dann erforderlich, wenn die Fahrstreifen nicht zum Gehen geeignet sind.

Ein Streitpunkt in zahlreichen Gemeindefitzungen: Muss an dieser Stelle ein Gehweg sein oder nicht? Hierzu gibt es in den Regelwerken Aussagen, die aber bisher leider nicht auf dörfliche Gegebenheiten Bezug nehmen (www.geh-recht.de). Auf Gehwege sollte verzichtet werden, wenn die Dorfstraße den Charakter einer „Begegnungszone“ (in der Schweiz und in Österreich) oder eines „verkehrsberuhigten Bereichs“ (in Deutschland: StVO, §41, Zeichen 274.1 + .2) hat oder erhalten soll (www.strassen-fuer-alle.de).

Das Abstellen von Fahrzeugen auf Gehwegen oder begehbaren Randstreifen ist durch einfache bauliche Maßnahmen und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit möglichst weitgehend zu verhindern.

In ländlichen Regionen befinden sich auf den Grundstücken in aller Regel Parkflächen oder Garagen, es gibt also eigentlich kaum sogenannten Parkdruck. Auf Dorfstraßen aber sind die Menschen und insbesondere die Kinder durch achtlos abgestellte Fahrzeuge noch stärker gefährdet als in der Stadt. Hier wird noch weniger mit fahrenden Fahrzeugen gerechnet und die sozialen Beziehungen sind über die Straße hinweg enger (www.gehwege-frei.de).

Auch kleinste Gemeinden benötigen ein dorfinernes Fußwegenetz, deshalb müssen Kommunen öffentliche Wegerechte mit Grundstückseigentümern verhandeln oder festlegen und die vorhandenen Wege bei Baumaßnahmen schützen.

Es ist völlig egal, ob die Menschen nur aus Spaß gehen oder um zum Arbeitsplatz zu gelangen:

Sie bevorzugen kurze Querverbindungen, angenehme Spazierwege und möglichst viele Plätze mit Aufenthaltsangeboten, vorrangig Sitzgelegenheiten (www.geh-recht.de).

In kleinen Dörfern bieten sich linienhafte Querungsanlagen an. Punktuelle Querungsanlagen wie Ampeln und Zebrastreifen sollten nur zum Einsatz kommen, wenn diese nicht umzusetzen sind oder an besonders frequentierten Stellen.

Das Queren der Straße ist in kleinen Gemeinden kaum zu bündeln, die Bereitschaft für die Fahrbahnquerung Umwege in Kauf zu nehmen, tendiert gegen Null. Punktuelle Maßnahmen können allerdings auch folgende weitere Funktion haben:

Fahrbahneinengungen oder -verschwenkungen sind auch in Dorfstraßen zur Dämpfung von Geschwindigkeiten geeignet.

Die kleinsten Dorfstraßen werden für einen städtischen Fahr- und Parkverkehr konzipiert; hier kommen häufig nicht die für einen geringen Kfz-Verkehr vorgesehenen Dimensionierungen zur Anwendung. Auch wenn es keinen Parkdruck gibt und kaum Autoverkehr, bleiben für Gehwege häufig nur Restflächen. Deshalb zusammenfassend:

Fahrestreifen von Dorfstraßen sind für verminderte Geschwindigkeiten zu dimensionieren und möglichst zusätzlich als Mischflächen auszubilden.

Auch in übergeordneten Dorfdurchfahrten sind die zulässigen Höchstgeschwindigkeiten zumindest in den Kernbereichen mit Wohnnutzung grundsätzlich auf deutlich unterhalb von 50 km/h nach der StVO festzulegen (§3, Abs. 3).

Verkehrsflächen-Aufteilungen sind generell zu überdenken, Angebote für den motorisierten Individualverkehr zu vermindern.

Dabei ist besonderes Augenmerk auf die Ortseingänge von Durchfahrtsstraßen zu legen:

An Ortseinfahrten müssen die Fahrenden im motorisierten Verkehr zur Achtsamkeit bewegt werden.

Sie müssen so gestaltet werden, dass sie Durchfahrende zur Geschwindigkeitsreduzierung veranlassen und allen fahrenden Verkehrsteilnehmern verdeutlichen, dass sie einen Aufenthaltsraum von Menschen durchqueren. Der Lkw-Verkehr ist auf Zulieferer zu beschränken und Gigalinern muss das Durchqueren von Dörfern generell untersagt werden.

Die Bewegungsmöglichkeiten für Radfahrer dürfen nicht auf Kosten der Fußgänger aufrecht erhalten oder geschaffen werden.

Der Fahrradverkehr ist auf sichere und attraktive Fahrbahnen zu führen. In bewohnten Gebieten sind gemeinsame Fuß- und Radwege nicht sinnvoll und nach den geltenden Regelwerken auch nur in bestimmten Situationen empfohlen (www.geh-recht.de). Diese Regelungen gelten auch im ländlichen Raum, wo die Gehwege in der Regel noch schmaler ausgebildet sind.

Haltestellen sind in zentraler Dorflage mit Witterungsschutz und barrierefreien Informationen einzurichten und müssen in dunklen Jahreszeiten beleuchtet sein.

Bushaltestellen werden in Dörfern häufig dort angelegt, wo der Bus ohnehin halten muss oder gut wenden kann. Aber die Fußgänger sind die Kunden, deshalb muss der erste Grundsatz sein, dass sie öffentliche Verkehrsmittel sicher und komfortabel erreichen können (www.geh-recht.de).

Neuen Spiel- und Aufenthaltsraum für kreative Gemeinschaftsbeschäftigungen von Kindern und Jugendlichen braucht das Land.

Spielgeräte aus den Katalogen befinden sich heute im ländlichen Raum auf fast allen Grundstücken. Deshalb muss es für kleinere Kinder Gemeinschaftsanlagen geben (Tobeplätze, Bolzplätze), um dort die sozialen Kontakte in den Mittelpunkt zu stellen. Genauso wichtig sind Aufenthalts- und Bewegungsangebote für Jugendliche, die aus dem Spielgerätealter herausgewachsen sind. Hierbei sind insbesondere Genderaspekte zu beachten, da es in ländlichen Regionen besonders Mädchen häufig an Gemeinschaftsangeboten mangelt.

Die folgende Forderung sollte durch Dorf- oder Straßensatzungen, Absprachen und in Ausnahmefällen durch den Denkmalschutz unterstützt werden:

Die Haustür und auch die Grundstückspforte sollen zu Fuß von der Straße aus erreichbar und das Grundstück zur Straße hin möglichst offen sein.

Die negative Entwicklung, Hauseingänge durch Hauseinfahrten über den Hof zu ersetzen, vermindert die Möglichkeit zur dörflichen Kommunikation. Hohe Hecken, Mauern und sonstige „Sichtschutzelemente“ sollten auf gar keinen Fall über die gesamte Grundstücksbreite zulässig sein. Das Dorf muss Einblicke gewähren!

Versorgungsanschlüsse müssen gerade in Dörfern mit Bedacht eingerichtet werden.

Hausver- und -entsorgungsanlagen können bei geringfügiger oder kleinteiliger Bebauung deutlich massiver wirken als in einer größeren Stadt. Hier müssen nötigenfalls die Amts- oder Kreisverwaltungen Genehmigungen versagen.

Die Abfälle müssen so gesammelt werden, dass das Straßenbild und die dörfliche Raumwirkung jederzeit erhalten bleiben.

Es gibt immer weniger Tage, an denen die Dorfstraßen nicht von Säcken, Mülltonnen, -containern oder Sperrmüll gesäumt sind. Da hilft auch die Wortklauberei „temporäre Möblierung“ wenig.

Attraktive Wege, die die Dörfer miteinander verbinden, sind zu erhalten und auszubauen.

Historische Fußwegeverbindungen aus den Dörfern hinaus – möglicherweise sogar bis zum nächsten Dorf oder der Stadt – dürfen durch Flurbereinigung, Bau von Ortsumgehungen oder Ausweisung von Baugebieten nicht unterbrochen, zerstückelt oder gar gänzlich zerstört werden. Für die Kontrolle ist zumindest auf Kreisebene eine Zuständigkeit für Wanderwege mit Kompetenzen auszustatten.

Auch auf Landes- und Bundesstraßen muss ein Fußwegebedarf berücksichtigt und gesichert werden.

Dies ist leider ebenfalls bisher in den Regelwerken nicht ausreichend berücksichtigt (mobilo-gisch!, Heft 4/2013: Gehen auf der Landstraße).

Link:

www.fuss-ev.de

Straßenraumgestaltung im Dorf – Erfahrungen aus Sachsen

Dr. Angela Kunz, Referatsleiterin „Ländliche Entwicklung“ im Sächsischen Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie Dresden (LfULG)

Im Freistaat Sachsen sind 30 LEADER-Gebiete mit der Umsetzung ihrer LEADER-Entwicklungsstrategien befasst. Es stehen 427 Millionen Euro für den gesamten Zeitraum 2014 bis 2020 zur Verfügung. Die LEADER-Gebiete beabsichtigen, sachsenweit mehr als 20 Prozent der verfügbaren LEADER-Mittel, das entspricht mindestens 80 Millionen Euro, für verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen einzusetzen.

Für den Ausbau innerörtlicher Straßen gehen die konkreten Anforderungen in Richtung multifunktional, barrierefrei, dorfgestalterisch überzeugend und effizient. Dabei sind realistische Lastannahmen und der damit verbundene verkehrsgerechte Ausbau bedeutsam dafür, dass durch den Straßenausbau in jedem Fall die Erreichbarkeit unter Berücksichtigung von Mobilitätstrends erhalten oder verbessert wird.

Aus Studien, die im Auftrag des LfULG erarbeitet wurden, können nachstehende Aspekte und Anregungen für die Programmumsetzung LEADER 2014 bis 2020 abgeleitet werden.

Eine Bewertung der Verkehrsinfrastrukturausstattung innerörtlicher Straßen in kleinen Dörfern (Sächsische Landesanstalt für Landwirtschaft, 2004) ergab, dass die Straßenlänge an innerörtlichen Straßen pro 100 Einwohner je nach Ortsgröße zwischen zwei Kilometern (bis 99 Einwohner je Dorf) und 0,7 Kilometern (100 bis 1 999 Einwohner je Dorf) schwankt, was eine Frage der Kosten ist.

Die Beurteilung von 106 innerörtlichen Plätzen, die mit Mitteln des ELER im Zeitraum 2007 bis 2013 gefördert worden waren, legte hinsichtlich deren Funktionalität und Gestaltung in Anbetracht der demografischen Veränderungen weiteren Handlungsbedarf für die Zukunft offen. Erfolgversprechende Ansätze liegen dabei in der bereits vielfach praktizierten Bürgerbeteiligung im Planungsprozess, wobei die ortskonkreten Interessen bestimmter Personengruppen (wie Menschen mit Behinderungen und Kinder) nicht in jedem Fall vollumfänglich berücksichtigt wurden.

Im Ergebnis der jüngsten durch das LfULG beauftragten Studie zur Gestaltung von Wegen und Plätzen mit dem Fokus auf Oberflächengestaltung und Dimensionierung, liegt ein Handlungsleitfaden auch für bauliche Anpassungen im Dorf vor.

An zwei inzwischen als bewährt eingeschätzten Baumaßnahmen im Dorf Gahlenz der Stadt Oederan, zeigt sich, dass es sich lohnt, nach dorfgemäßen baulichen Lösungen für eine multifunktionale Straßenraumgestaltung zu suchen. Wie es gelang, das Straßennetz weiterzuentwickeln und effizient auszubauen, ist an einer 2009 fertiggestellten Ortsverbindungsstraße deutlich geworden.

Der Weg zur zukunftstauglichen Straße führt in Sachsen unter anderem über die Erarbeitung von Dorfumbauplänen mit umfassender Bürgerbeteiligung. So kann der funktionale und gestalterische Fortschritt in der Straßenraumgestaltung den Mehrwert von LEADER in jeder einzelnen Region verkörpern.

Links:

- LEADER-Strategien-Auswertung:
www.smul.sachsen.de/laendlicher_raum/5538.htm
- Dorfumbau -öff. Straßen/Plätze:
www.smul.sachsen.de/laendlicher_raum/4461.htm
- Dörfer barrierefrei gestalten:
www.smul.sachsen.de/laendlicher_raum/5778.htm

Shared Space – Möglichkeiten, Hemmnis, rechtlicher Rahmen, Beispiele

Katalin Saary, Büro Mobilitätslösung, SRL

Shared Space: sichtbares Element einer verträglichen Mobilitätskultur

Eine aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad braucht entsprechende Rahmenbedingungen: Straßen müssen sicher und bequem zu überqueren sein, auch der nicht-motorisierte Längsverkehr braucht seinen Platz, insgesamt ist die Aufenthaltsqualität für den Fuß- und Radverkehr sowie die gesamte städtebauliche Situation aufzuwerten. Eine entsprechende Umgestaltung kann zu einer Belebung eines Einkaufsstandorts beitragen.

Der so veränderte Modal Split – die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel – wie auch das langsamere und rücksichtsvollere Verkehrsverhalten des Kfz-Verkehrs erzeugen gleichzeitig weniger Lärm und Luftschadstoffe und nutzen so dem Stadtklima.

Shared Space – der Raum für alle

Die Gestaltungsphilosophie beinhaltet eine räumliche Integration der unterschiedlichen Ansprüche an den Straßenraum: Bewegungsfreiheit von zu Fußgehenden durch ein ausreichendes Flächenangebot, die Gelegenheiten zu sozialer Interaktion und Rücksichtnahme durch eine geringe Differenzgeschwindigkeit der Verkehrsarten und ein urbaner stadträumlicher Gesamteindruck gehören dazu.

Typische Einsatzbereiche sind:

- an den Übergangsbereichen der etablierten Fußgängerzonen zum übrigen Straßennetz
- „in der guten Stube der Stadt“ auf einem relativ kurzen Abschnitt mit hohem Querungsbedarf
- flächig in größeren Altstädten mit gewissem Anteil notwendigen Kfz-Verkehrs
- auf einem längeren Abschnitt einer Geschäftsstraße mit notwendigem Kfz-Verkehr

Zu den Einsatzgrenzen liegen dazu Praxiserfahrungen in unterschiedlicher Tiefe vor:

- Auf Straßen mit bis rund 4 000 Kfz pro Tag sind Lösungen verträglich und erprobt.

- Für Straßen mit 4 000 bis rund 10 000 Kfz pro Tag gibt es viele funktionierende Beispiele.
- Bei 10 000 bis 12 000 Kfz pro Tag betreten Planende Neuland, können aber auf mehrere gute Praxisbeispiele zurückgreifen.

Wichtig ist dabei die Ansprache der Nutzenden durch den entstehenden Gesamteindruck („Korridor oder Wohnzimmer“). Vermieden werden sollten ein als schikanös empfundenen Erzwingen niedriger Fahrgeschwindigkeiten und der Wegfall von Parkplätzen. Hier hat sich eine offene, bereits im frühen Planungsstadium ansetzende Bürgerbeteiligung bewährt, wie es etwa das Charette-Verfahren ermöglicht, das im Planungsprozess des Sonnenfelsplatzes in Graz zum Einsatz kam.

Welches Schild? Kommunen brauchen verlässliche Rahmenbedingungen

In einigen Nachbarländern Deutschlands, in der Schweiz, Belgien, Frankreich und Österreich, wurden für die Gestaltung nach Shared-Space-Prinzipien die eindeutige Beschilderung als Begegnungszone mit Tempo 20, Vorrang für den Fußverkehr oder Gleichrangigkeit und restriktive Parkregelungen eingeführt.

In Deutschland besteht dagegen eine Regelungslücke für eine StVO-regelkonforme Beschilderung von Straßen mit verkehrsberuhigenden Elementen bei einer höheren Kfz-Verkehrsbelastung und -bedeutung. Die Beschilderung ist bislang nur mit – in der Praxis gleichermaßen funktionierenden – rechtlichen Behelfskonstruktionen möglich: entweder als „Verkehrsberuhigter Bereich“ (Z325 StVO) oder als „Verkehrsberuhigender Geschäftsbereich“ (Z274 StVO), in dem in der Praxis Autofahrende rücksichtsvoll unterwegs sind und den Fußverkehr auf der Fahrbahn respektieren.

Link:

www.netzwerk-sharedspace.de

Mobil auf dem Land, aber wie?

Modellvorhaben

„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Christian Schlump, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)

Das BMVI-Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ soll einen Beitrag dazu leisten, in Zeiten des demografischen Wandels in ländlichen Räumen gleichwertige Lebensverhältnisse zu sichern. Die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge und insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung ist zur Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen in den Teilräumen in angemessener Weise für alle Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten; dies gilt auch in dünn besiedelten Regionen. Um dieses Ziel zu erreichen, kommt es in Zukunft noch mehr auf (interkommunale) Kooperationen und innovative Mobilitätskonzepte an. Auf Empfehlung einer Jury nehmen 18 Modellregionen mit 23 beteiligten Landkreisen aus dem gesamten Bundesgebiet an dem Projekt teil.

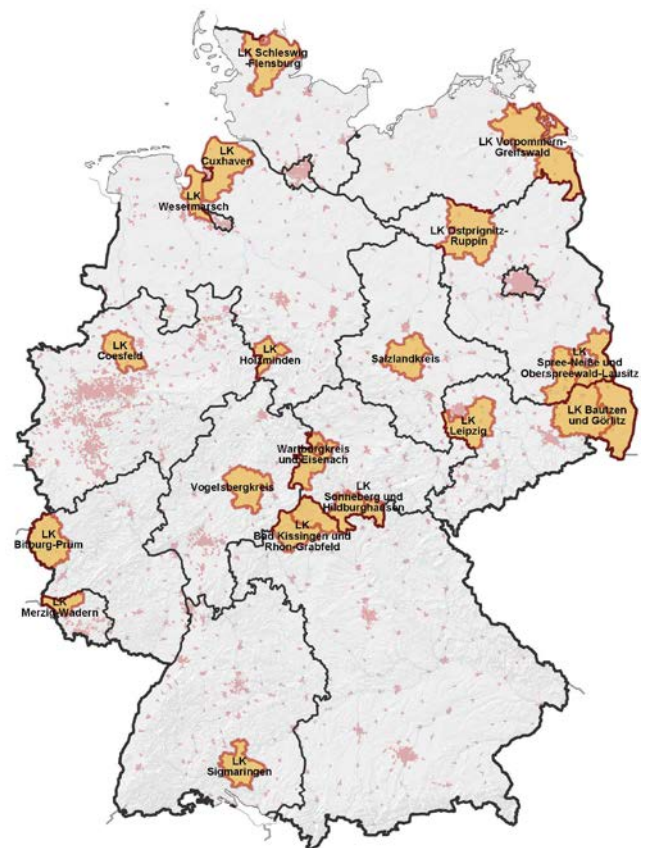
Im Rahmen des Modellvorhabens sollen vom demografischen Wandel besonders betroffene Regionen – ausgehend von ihrer regionalen Bevölkerungsentwicklung und ihren längerfristigen Entwicklungsbedingungen – innovative Konzepte erarbeiten, mit denen in Zukunft sowohl Daseinsvorsorge und Nahversorgung als auch Mobilität gewährleistet werden können. Dabei werden standort- und verkehrsplanerische Ansätze zusammengeführt. Ziel dieser Doppelstrategie ist es, Angebote der Daseinsvorsorge mittel- bis langfristig an räumlich möglichst günstigen Standorten zu bündeln („Versorgungszentren“), um damit deren wirtschaftliche Tragfähigkeit und Erreichbarkeit sicherzustellen. Dieser strategische Ansatz setzt zwar auf freiwillige, oft aber auch notwendige Kooperation der betroffenen Gebietskörperschaften (Kreis, Städte, Gemeinden) bei der Organisation und Sicherung der Daseinsvorsorge. Dazu sollen sogenannte Kooperationsräume gebildet werden, in denen die Gemeinden zusammenarbeiten. Auf Grundlage der Standortplanung soll die Erreichbarkeit der Einrichtungen und Angebote durch ein hierauf abgestimmtes integriertes Mobilitätskon-

zept gewährleistet werden und herkömmliche Angebote und Strukturen des ÖPNV mit innovativen und flexiblen Mobilitätsangeboten kombiniert werden.

Die Bevölkerung vor Ort soll aktiv in die Entwicklung und Umsetzung von Standortkonzepten und Mobilitätsangeboten eingebunden werden. Ihre Ideen sollen aufgenommen werden, um die Akzeptanz und Effizienz künftiger Lösungen zu fördern. Zielgruppen, die besonders im Fokus stehen, sind Jugendliche, Familien mit Kindern und Senioren.

Aus den Ergebnissen des Modellvorhabens werden Hinweise auf weitere Effizienzpotenziale bei der Schaffung von Kooperationsräumen und der Organisation von Mobilität auf regionaler Ebene erarbeitet und Schlussfolgerungen für weitere Rahmensetzungen des Bundes gezogen. Laufzeit: Januar 2016 bis Juni 2018
Finanzvolumen: rund 7,5 Millionen Euro

Die 18 ausgewählten Modellregionen:



Link:

www.modellvorhaben-versorgung-mobilitaet.de

Intermodale Mobilität im ländlichen Raum

Dr. Dirk Wittowsky, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung

Um die Mobilität für die Menschen in nachfrageschwachen ländlichen Regionen unabhängig von Einkommen und Alter auch in der Zukunft zu gewährleisten, bedarf es integrierter und innovativer Mobilitätskonzepte unter Einbeziehung aller Verkehrsträger. Eine ressourceneffiziente Gestaltung individueller und öffentlicher Systeme kann nur durch die abgestimmte Verknüpfung unterschiedlicher Organisationsformen erfolgen, die nicht an Raum- oder Verwaltungs- und Systemgrenzen enden. Hierbei ist die überörtliche Koordination und Kooperation mit ihren unterschiedlichen Organisationsformen gefordert (von Kommunen, Kreisverwaltungen oder Regionalplanungsbehörden, teilweise über Ländergrenzen hinweg).

Das Forschungsvorhaben „Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen bei unterschiedlichen Organisationsformen überörtlicher Zusammenarbeit (Mobi.konzepte)“

zielt darauf ab, in den Modellregionen des Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge Oderland, Peenetal-Loitz und Spessart Regional bestehende Angebote mit innovativen Ansätzen zu langfristig tragfähigen, integrierten Mobilitätskonzepten unter Einbeziehung relevanter Akteure zu entwickeln. Es werden vorhandene Grundlagendaten, Praxiserfahrungen, Planwerke und Konzepte hinsichtlich der Anschlussfähigkeit bewertet. Die Potenziale von Konzepten mit kontrastierenden Maßnahmenbündeln werden ermittelt und Entwicklungshemmnisse identifiziert. Diese Grobkonzepte werden nach einer übergreifenden Bewertung, die insbesondere den organisatorischen Rahmen sowie die rechtliche Kompatibilität beinhaltet, in Abstimmung mit den regionalen Akteuren zu differenzierten Konzepten für die drei Modellregionen entwickelt und schließlich auf ihre Übertragbarkeit hin überprüft. Für die Nachnutzung werden die möglichen Einzelmaßnahmen steckbriefartig in einer Datenbank zusammengetragen.

Link:

www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVI/BMVIOnline/2016/bmvi-online-04-16.html?nn=1142444

Wie kann Elektromobilität eingebunden werden?

Bernd Wolfgang Hawel Dipl.-Geogr. Stadtplaner SRL, stadt & land gmbh (Fleckeby), Sprecher des AK „Ländlicher Raum“, SRL; Leiter des AK „Mobilität“, Akademie für die ländlichen Räume Schleswig-Holsteins

1. Anlass und Ausgangslage

(a) Klimaschutz fordert einen Wandel auch im Verkehrssektor.

(b) Dekarbonisierung durch Elektromobilität?

2. Strategiekonflikt

(a) E-Mobilität ist unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen der deutschen Stromerzeugung keine klimaverträgliche Option.

(b) Der Umstieg auf E-Mobilität muss frühzeitig eingeleitet werden, um bis 2050 die Klimaschutzziele erreichen zu können:

- ⇒ ... in Verkehrssektoren, in denen eine hohe lokale Entlastungswirkung bei der Beleuchtung Feinstaub und Lärm zu erwarten ist
- ⇒ ... in ländlichen Räumen mit langfristig hoher struktureller Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV)

3. Elektromobilität räumlich differenziert voranbringen

3.1 Prämissen

(a) E-Mobilität ist nicht per se „sauber“: Stromerzeugung/CO₂, Staus und Unfälle, Verkehrsfläche, belastete Straßen-Infrastruktur

(b) gleichwohl besteht Handlungsbedarf: „Verkehrswende“, unter anderem wegen Klimaschutz

3.2 Verkehrswende-Strategie mit Elektromobilität

(a) Urbane und suburbane Räume (Großstadtregionen)

- ⇒ keine Priorität für Elektrifizierung des Pkw
- ⇒ aber: Flottenverkehre elektrifizieren (Taxi, Carsharing, Post und Paketdienste)
- ⇒ viel Pkw-Verkehr durch ÖV, Carsharing und Rad/Pedelec substituieren

(b) Ländlich geprägte Räume mit hoher Pkw-Abhängigkeit (gemeint sind dünn besiedelte, eher periphere Räume, nicht das suburbane Stadt Umland)

- ⇒ weite Teile des (kaum vermeidbaren) fossilen MIV elektrisch substituieren
- ⇒ Nahmobilität stärken durch Pedelec als „Range Extender“ (Reichweitenverlängerer) und elektrische Leichtfahrzeuge
- ⇒ Do-it-yourself-Mobilität wie Bürgerbusse (elektrisch), Mitnahme-Verkehre usw. unterstützen
- ⇒ ÖPNV elektrifizieren und auf starken Achsen optimieren
- ⇒ Autonomes (elektrisches) Fahren: Zukunftsperspektive für die nicht (Auto-)Mobilen?
- ⇒ Ländliche E-Mobilität ist verkehrlich machbar und energiewirtschaftlich „verkraftbar“

(c) Verstädterte Räume (Kontinuum zwischen urbanen/suburbanen und ländlichen Regionen)
⇒ Elemente beider Strategien variieren

4. Elektrische Nahmobilität

(a) Pedelecs – die wahren „Range Extender“

⇒ Distanzen, Höhenunterschiede, Lasten

(b) Elektrische Nahmobilität braucht die richtigen Fahrzeuge

- ⇒ Fehlentwicklungen im konventionellen Pkw-Sektor durch elektrische „Saurier“
- ⇒ Elektrische Klein- und Leichtfahrzeuge (Formen zwischen Pkw und Pedelec)

(c) Elektrische Nahmobilität benötigt Infrastruktur

- ⇒ Verkehrssicherheit berührt durch neue Nutzungsmuster
- ⇒ Anpassen von Wegeführung, Oberflächen, Sicherheit/Tempolimits auf Außerortsstraßen
- ⇒ Abstell- und Service-Einrichtungen insbesondere an ÖPNV-Knoten
- ⇒ Förderbedingungen für e-Fahrzeuge korrigieren zugunsten von ÖPNV (Bussen), Flotten-/Lieferfahrzeugen und Pedelecs

Links:

- www.stadt-u-land.de
- www.srl.de/arbeitskreise/ak-l%C3%A4ndlicher-raum.html
- www.alr-sh.de

Innovationsbörse

Planspiel Mobilität

Moritz Kirchesch, DVS

In einem großen Teil der Regionalen Entwicklungskonzepte der LEADER-Regionen findet sich der Wunsch, die Mobilität im ländlichen Raum zu sichern. Konkrete Ideen, wie dieser Wunsch erfüllt werden kann, gibt es dagegen selten. Wie aber kann die Mobilität im Dorf und in der Region sichergestellt werden? Zuständige aus Verwaltung und Verkehrsunternehmen, Mobilitätsdienstleister sowie betroffene Akteure aus der Bürgerschaft setzen sich auf verschiedenen Ebenen mit unterschiedlicher Intensität mit dieser Frage auseinander und suchen nach Lösungen. Gerade auf dem Dorf ist häufig die Eigeninitiative der Bewohner gefragt. Dabei ist der Wissensstand der einzelnen Akteure in der Regel unterschiedlich und die Kommunikation zwischen Verkehrsunternehmen, Verwaltung und Bürgerinitiativen oftmals schwierig.

Das Thema Mobilitätssicherung im ländlichen Raum ist sehr vielschichtig. Deshalb gibt es auch keine Patentlösung. Die betroffenen Akteure mit guten Beispielen zu füttern, hilft also wenig weiter. Häufig gibt es aber einen großen Willen aktiv zu werden und die Situation zu verbessern. Der konkrete Einstieg in ein Projekt fällt oft schwer, da es wegen der Komplexität des Themas vieles zu beachten gibt. Daher ist es sinnvoll, nicht nur theoretisch an die Sache heranzugehen, sondern sich auch aktiv und praxisnah damit auseinanderzusetzen.

Die Methode Planspiel bietet dabei den gewünschten Einstieg. Sie eröffnet die Möglichkeit, Erfahrungen ohne Risiko zu machen und den Umgang mit komplexen Systemen exemplarisch zu üben. Im Planspiel steht das Problem und nicht das theoretische Wissen im Fokus. Die Teilnehmer eines Planspiels müssen Probleme analysieren, Alternativen abwägen, Strategien entwickeln, Entscheidungen treffen und Ziele formulieren. Dabei lernen die Teilnehmer, Alternativen zu erwägen, Eigeninitiative zu entwickeln und neue Perspektiven einzunehmen.

Die Idee des Planspiels Mobilität ist es, in einem fiktiven Szenario, in einer Musterregion beispielhaft die Umsetzung eines Mitfahrsystems von der Idee bis zur Umsetzung durchzuspielen.

Ziel der Veranstaltung war es, den betroffenen Akteuren vor Ort einen Einblick in den Planungsprozess zu geben, Impulse für den Umgang mit der Problematik zu bieten und dabei gleichzeitig die Rolle der anderen Akteure besser zu verstehen. Etwa 40 Teilnehmer näherten sich mit uns dieser Fragestellung spielerisch und erarbeiten dabei Lösungen: Sie bekamen dabei gleichzeitig ein Gefühl dafür, was Mobilität im ländlichen Raum bedeutet und was alles zu berücksichtigen ist.

In vier Gruppen haben wir an fünf aufeinanderfolgenden Stationen Probleme diskutiert, Fragen formuliert, Lösungen gesucht, ein Konzept erstellt und uns Gedanken zu einer langfristigen Umsetzung gemacht.

Link:

www.netzwerk-laendlicher-raum.de

Pro Bürgerbus NRW e.V.

Jürgen Burmeister, Pro Bürgerbus NRW e. V.

Was ist ein Bürgerbus?

Der Bürgerbus ist zunächst ganz normaler Linienverkehr auf einer konzessionierten Linie mit Fahrplan, Haltestellen und einem genehmigten Tarif. Ein Verkehrsunternehmen sichert die verkehrsrechtliche und die technische Seite ab. Der Bürgerbus wird jedoch von ehrenamtlich tätigen Fahrern betrieben, die sich in einem Bürgerbusverein zusammenschließen und ihren öffentlichen Nahverkehr in die eigenen Hände nehmen wollen. Da dem konventionellen Linienverkehr keine Konkurrenz gemacht werden soll, beschränkt sich das Einsatzgebiet auf Bereiche und Zeiten, in denen ein Linienverkehr nach den üblichen Maßstäben wirtschaftlich nicht tragfähig wäre. Dementsprechend, und weil die Fahrer keinen Busführerschein besitzen, wird ein Fahrzeug mit maximal acht Fahrgastplätzen eingesetzt.

Ein Bürgerbus stellt daher ein ideales Nahverkehrskonzept dar, wenn in nachfrageschwachen Räumen oder Zeiten ein attraktives Mobilitätsangebot mit geringem finanziellen Aufwand eingerichtet werden soll. Wichtig sind allerdings bürgerschaftliches Engagement, Begeisterungsfähigkeit und ein bisschen Mut, um ein solches Projekt auf die Beine zu stellen.

Das ehrenamtliche Engagement hilft dabei aber nicht nur, Kosten zu sparen, sondern es schafft gleichzeitig durch die Nähe zu den Fahrgästen eine persönliche Atmosphäre und Spaß an der Sache. Der Bürgerbus wird von den Fahrgästen als „ihr“ Bus verstanden. Und das ist vielleicht viel wichtiger. Nicht selten fahren ansonsten einsame Leute nur deshalb mit dem Bürgerbus eine Runde, um unter Menschen zu kommen und eine angenehme Stunde zu verbringen.

Der Verein Pro Bürgerbus NRW

Der Verein Pro Bürgerbus NRW fördert als Landesverband den Zusammenhalt und den Informationsaustausch und vertritt die Interessen der Bürgerbusvereine Nordrhein-Westfalens gegenüber dem Verkehrsministerium und anderen Institutionen. Zudem hilft er bei der Einrichtung neuer Bürgerbusprojekte.

Jeder Bürgerbus in Nordrhein-Westfalen stützt sich dabei zum einen auf engagierte Bürger, die

ihren öffentlichen Nahverkehr in die eigenen Hände nehmen wollen. Zum anderen übernehmen Gemeinden die relativ geringen Restkosten. Die örtlichen Verkehrsunternehmen nehmen den Bürgerbus in ihr Angebot auf und decken die verkehrsrechtliche Seite des Projektes ab. Und das Verkehrsministerium NRW unterstützt die Einrichtung und stellt einen Festbetrag für die Anschaffung von Fahrzeugen sowie eine Organisationspauschale für vereinsinterne Zwecke zur Verfügung.

Link:

www.pro-buergerbus-nrw.de

Thürne mobil

Ulla Corzelius, Thürne mobil

Die Eifeldörfer Houverath, Lanzerath, Eichen, Limbach, Maulbach, Scheuren und Wald sind eingebettet in die reizvolle Mittelgebirgslandschaft rund um den 499 Meter hohen, markanten Vulkanberg Hochthürmen. Die Region bietet als Lebensraum und Naherholungsgebiet für Jung und Alt viele Annehmlichkeiten, allerdings ist man in Sachen Mobilität auf ein Auto angewiesen. Die (medizinischen) Versorgungseinrichtungen Bad Münstereifel, Rheinbach und Bad Neuenahr/Ahrweiler sind zehn bis 30 Kilometer entfernt. Für Menschen ohne Führerschein sind diese schwer erreichbar, zumal der ÖPNV nur nach Bad Münstereifel und eingeschränkt nach Rheinbach ausgebaut ist. Vor allem für ältere Menschen stellt dies ein ernsthaftes Problem dar.

Im Zuge einer Dorfwerkstatt ist vor einigen Jahren die Idee eines „Dorfhüpfers“, als ehrenamtlicher Fahrdienst für ältere Menschen entstanden. Rainer Hilberath, der Vorsitzende des Thürne-Vereins: „Das Thema Mobilität auf dem Lande war und ist das zentrale Thema für die Menschen hier.“ Im Rahmen des LEADER-Projektes „E-ifel mobil“ bot sich die Möglichkeit der Umsetzung. In einer einjährigen Testphase wurde das „thürneMobil“, bestehend aus „thürneDorfauto“ und „thürne- Dorfhüpfer“ (Dorfauto mit ehrenamtlichem Fahrer) zum Erfolgsmodell.

Der örtliche Bürgerverein „Dörfergemeinschaft am Thürne e. V.“ bekam von den Projektpartnern für diesen Zeitraum kostenfrei ein Elektroauto und wurde von der LEADER-Geschäftsstelle sowie dem Kreis Euskirchen als Projektpartner beratend unterstützt. Den Fahrdienst organisierten die Bürger mit etwa zwölf ehrenamtlichen Fahrern auf Anfragen. Auf der Internetseite www.thuerne.de liefern alle Informationen zusammen und die Fahrten sowie Buchungstermine waren für alle einsehbar.

Die Resonanz war sehr positiv. Eine Auswertung mit Befragung aller Fahrgäste hat ergeben, dass der „Dorfhüpfer“ zu einer echten Marke geworden ist und vor allem für ältere Bürger eine enorme Steigerung ihrer Mobilität und Teilhabe am gesellschaftlichen Leben bedeutet. „Durch den Dorfhüpfer haben die Älteren an Selbstständigkeit gewonnen und sind unabhängiger geworden. Für den sozialen Zusammenhalt und

das Verantwortungsbewusstsein hat es viel bewirkt. Außerdem ist es sehr unterhaltsam in einem Auto voller älterer Leute, ich liebe das“, sagte im Nachhinein einer der ehrenamtlichen Fahrer. „Das macht doch die Lebensqualität aus, wenn man dort alt werden kann, wo man immer gelebt hat. Durch den Dorfhüpfer sind die Älteren wieder mobil und ihre Grundversorgung ist gesichert“, bilanziert Simone Handwerk, die beim Kreis Euskirchen unter anderem für den ÖPNV zuständig ist.

Nach dem Ende der Testphase im März 2015 haben sich der Thürne-Verein und der Kreis Euskirchen gemeinsam um eine Fortsetzung des Projekts bemüht – mit Erfolg. Die Regionalverkehr Köln GmbH (RVK) ist Ende 2015 als Partner eingesprungen und stellt dem Verein kostenlos ein Elektroauto in Dauerleihe zur Verfügung. „Wir sehen uns als Verkehrsunternehmen in kommunaler Trägerschaft in besonderem Maße in der Verantwortung, Konzepte und Lösungen zu suchen, um die Mobilität der Menschen dauerhaft und nachhaltig zu sichern und verbessern“, sagt RVK-Geschäftsführer Eugen Puderbach. „In diesem Zusammenhang freut sich die RVK, die Dörfergemeinschaft am Thürne mit einem Elektro-PKW zu unterstützen. Neben dem Erhalt der Mobilität älterer Menschen im ländlichen Raum leistet das thürneMobil durch den Einsatz eines Elektrofahrzeugs auch einen wichtigen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz.“

Dem stimmte Rainer Hilberath vom Verein Dörfergemeinschaft am Thürne zu. „Es ist absolut klasse, wie uns die Stadt Bad Münstereifel und der Kreis Euskirchen hier unterstützen“, sagte er an die Adresse von Bürgermeisterin und Landrat. Und er richtete auch gleich wieder den Blick in die Zukunft: „Wenn wir jetzt noch über das alte RWE-Trafohaus grünen Strom aus der Eifel zapfen könnten, dann wären wir wieder einen großen Schritt weiter!“ (Quelle: Pressemeldung des RVK vom 10.08.2016)

Link:

www.thuerne.de

Buchungsplattform mobilesdorf

evemo UG (haftungsbeschränkt)

Link:

www.mobilesdorf.de

Unter dem Namen mobilesdorf entwickeln Lukas Böhm und Felix Peters eine Webanwendung, die es ermöglicht, Carsharing im ländlichen Bereich anzubieten.

Die Vision ist es, eine flexible Alternative zum Angebot des herkömmlichen öffentlichen Personennahverkehrs zu realisieren, der gerade in ländlichen Gebieten aufgrund hoher Kosten immer weiter abgebaut wird. Ziel ist es, auch Vereinen und Kommunen ein effizientes, wirtschaftliches und den Bedürfnissen vor Ort angepasstes Carsharingmodell zu ermöglichen. Dabei tritt mobilesdorf nicht selbst als Carsharing-Anbieter auf, sondern ermöglicht mit einem Konzept aus Software, Beratung und Support, dass ein Verein oder eine Kommune selbst zum Carsharing-Anbieter wird. Hauptaugenmerk liegt dabei auf der Elektromobilität, möglichst sogar in Verbindung mit regenerativen Energiequellen, um dem notwendigen und geförderten Strukturwandel im Bereich Mobilität Rechnung zu tragen.

So funktioniert es

Buchen:

Einmal am Buchungsportal angemeldet, kann der Benutzer neue Buchungen anlegen und bestehende Buchungen bearbeiten. Über einen übersichtlichen Buchungskalender kann jederzeit die Verfügbarkeit der Fahrzeuge eingesehen werden.

Fahrzeugverwaltung:

Im Verwaltungsbereich können beliebig viele Fahrzeuge angelegt und verwaltet werden. Für jedes Fahrzeug können etwa die Verfügbarkeit und die Ausleihe konfiguriert werden.

Automatische Abrechnung:

Für jedes Fahrzeug kann ein zeitbezogenes Preismodell hinterlegt werden. Einmal je Abrechnungszeitraum werden dann automatisch Abrechnungen erzeugt und an die Benutzer gesendet.

Anpassbare Module:

Die Carsharing-Software ist individuell anpassbar und kann mit Modulen beliebig erweitert werden. Über die Mitfahrzentrale können so freie Plätze angeboten werden. Das Modul Fahrersuche hilft, wenn man einmal nicht selbst fahren kann.

MobilitätsPaten: Konzept für direkte Information und Hilfe

Gregor Speer, RLG Regionalverkehr Ruhr-Lippe GmbH

Mit Bus und Bahn zu fahren, ist in den ländlichen, vom Pkw-Verkehr dominierten Räumen, nicht selbstverständlich. Gerade der wachsende Anteil älterer Menschen in den Ortschaften ist mit Blick auf die zurückgehende Infrastruktur im Ort vermehrt auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen. Vielen Menschen fehlt jedoch die Erfahrung, mit dem Bus zu fahren. Sie haben Schwierigkeiten, die Informationen zum ÖPNV zu finden und trauen sich nicht, die Busfahrer oder Verkehrsunternehmen direkt anzusprechen. Den Fahrplan zu lesen und die richtige Fahrkarte zu lösen, ist nicht für jeden leicht.

Hier kommen die ehrenamtlichen MobilitätsPaten ins Spiel. Sie sind im Ort bekannt und beraten ihre Mitbürger in Mobilitätsfragen. Sie kennen die Linienstruktur des ÖPNV in der Region und können Auskunft über die wichtigsten Busverbindungen, Zuganschlüsse, Fahrpreistarife und Informationsmedien geben. Sie informieren mit Hilfe ihrer Tablet-PCs über konkrete Fahrtverbindungen und geben bei Bedarf Schnupper-Tickets zum Ausprobieren aus. Der Beratungsservice ist kostenlos und kann von jedem in Anspruch genommen werden.

MobilitätsPaten werden von den Verkehrsunternehmen vor Ort regelmäßig geschult und über Fahrplanmaßnahmen und Tarifänderungen informiert. Der enge Austausch mit den Verkehrsunternehmen sichert den Informationsfluss in beide Richtungen.

Insgesamt sind 33 engagierte MobilitätsPaten für mobil4you im Hochsauerlandkreis und im Kreis Soest tätig. Das Projekt läuft auch nach Beendigung des Förderzeitraumes sehr erfolgreich weiter und das Konzept kann problemlos auf andere Regionen übertragen werden.

Hintergrund

Die Idee der MobilitätsPaten wurde im Rahmen des Gesamtprojektes mobil4you entwickelt und umgesetzt. Mit mobil4you wurden im Kreis Soest und im Hochsauerlandkreis zwischen den Jahren 2012 und 2016 innovative Mobilitätskonzepte zu

Zukunftsfragen des ÖPNV im ländlichen Raum getestet.

Link:

www.rlg-online.de/inhalte/881/mobil4you-baustein-mobilitaetspaten-.html

Zukunftsnetz Mobilität NRW

Christoph Overs, Verkehrsverbund Rhein-Sieg

Vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung, dem Klimawandel, der Verkehrssicherheit und der Ressourcenknappheit stehen Kommunen vor der Herausforderung, Mobilität für die Zukunft zu sichern und zu gewährleisten. Für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung sind intelligente, vernetzte und vor allem verkehrsmittelübergreifende Lösungen gefragt. Kombinierte Angebote aller Verkehrsträger – von Bus und Bahn über Fahrrad, Fußgänger, Sharing-Systemen (Carsharing, Fahrradverleihsysteme) bis hin zu Mitfahrautos – sind gefragt. Hierzu ist das kommunale Mobilitätsmanagement eine zielführende Strategie, die Maßnahmen aus den Bereichen Infrastruktur, Planungs- und Baurecht, Verkehrssteuerung, Kommunikation und Service systematisch in einem nachhaltigen Mobilitätskonzept zusammenführt.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat das Ziel, die kommunalen Gebietskörperschaften (Städte, Gemeinden und Kreise) zu unterstützen, nachhaltige Mobilitätsangebote zu entwickeln, zu vernetzen und zu bewerben. Die entscheidende Herausforderung liegt darin, die ganzheitliche Betrachtung des Themas Mobilität dauerhaft in den alltäglichen Arbeitspraktiken der gesamten Verwaltung zu verankern. Eine eindeutige Zielvorgabe durch die Kommunalpolitik und die Verwaltungsspitze und ein darauf ausgerichtetes kooperatives Handeln und Planen der Fachbereiche ist dazu notwendig.

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW unterstützt Kommunen bei der Initiierung des kommunalen Mobilitätsmanagements von einem Erstgespräch, der verwaltungsinternen Vernetzung, Fortbildungen und einem konkreten Beratungsangebot. Den Mitgliedskommunen im Zukunftsnetz Mobilität NRW stehen vier regionale Koordinierungsstellen als Dienstleister und Berater zur Verfügung, um die strukturellen Voraussetzungen zu schaffen und konkrete Projekte anzustoßen.

Link:

www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de

Rad+Bus mobilSTation Mettingen – vernetzter Mobilitätsmix im ländlichen Raum

Dr. Andreas Leistikow, Regionalverkehr Münsterland GmbH (RVM)

Im Modellkorridor Recke – Mettingen – Westerkappeln – Osnabrück erprobt die RVM mehrere Komponenten, um den Nahverkehr im ländlichen Raum attraktiver zu gestalten. Dort verkehrt der SchnellBus S10 im Stundentakt. RegioBusse stellen stündliche Verbindungen ab Recke und Mettingen nach Ibbenbüren her. In diesem Korridor leben heute rund 45 000 Menschen. Viele arbeiten im nahen Oberzentrum Osnabrück, nutzen aber derzeit primär den Pkw. Um den Modal Split – die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel – deutlich zugunsten des ÖPNV zu verschieben und eine komfortable Wegekette für die Kunden zu realisieren, wird im Modellkorridor das Angebot deutlich verbessert.

Dabei spielen drei Säulen eine Rolle: Angebotsausweitung beim SchnellBus S10 in der Hauptverkehrszeit auf einen Halbstundentakt.

Flatrate-Ticket mit Zusatznutzen, um einen möglichst hohen Kaufanreiz zu schaffen und die Beschäftigung mit dem Thema ÖPNV zu forcieren (MobilAbo). Das Aboticket wird im Gegensatz zu bestehenden Ticketangeboten nicht linienbezogen sondern netzbezogen ausgegeben. Der Abonnent kann damit in alle Nachbarkommunen im Radius von rund 25 Kilometern gelangen. Durch das Angebot einer Partnerkarte zum halben Preis kann eine Familie flexibel den ÖPNV im Tecklenburger Land nutzen. In der Einführungsphase wird den Kunden für ein halbes Jahr kostenlos ein Pedelec zur Verfügung gestellt. Damit wird die flexible Gestaltung der Wegekette möglich. In der Ausbauphase besteht zudem die Möglichkeit, ein E-Bike in der Radstation Osnabrück für die so genannte „letzte Meile“ zu nutzen.

Eine Mobilstation gewährleistet umfassende Mobilitätsangebote für Mettinger Bürger und Gäste. Verschiedene Fahrräder und E-Bikes stehen zur Verfügung und ermöglichen den flexiblen Einsatz für kurze Wege im Ort wie für die längere Fahrradtour in der Freizeit. Durch eine angeschlossene Mobilitätsberatung werden individuelle Lösungen für Mobilitätsfragen erar-

beitet. Die Vorteile des Umweltverbundes Rad und ÖPNV können so direkt vor Ort erfahren und erlebt werden.

So trägt STmobil zur Entlastung der Straßen in den Stoßzeiten bei. Berufspendler sind eine stetig wachsende Kundengruppe für die RVM. Der Anteil der Buskunden am Modal Split beträgt im Korridor laut einer Studie des Kreises Steinfurt derzeit rund fünf Prozent. Durch die Angebotsausweitung beim SchnellBus S10 konnte die Fahrgastzahl um rund zehn Prozent erhöht werden. Die Projektpartner RVM Regionalverkehr Münsterland GmbH und Kreis Steinfurt haben daher im Jahr 2016 dem Modellraum auf die Gemeinden Westerkappeln und Recke ausgeweitet. Hier übernehmen die Gemeindeverwaltungen die Rolle der Mobilstationen.

Link:

www.rvm-online.de/inhalte/796/STmobil---mehr-Mobilit%C3%A4t-im-Tecklenburger-Land.html

Self-Service-Terminal und Bürgerkoffer

Katrin Oesterreich, Bundesdruckerei

Die Bundesdruckerei GmbH („BDr“) zählt zu den weltweit führenden Unternehmen der Hochsicherheitstechnologie. Die BDr liefert Personaldokumente und Hochsicherheitskarten, Banknoten, Briefmarken und Steuerzeichen sowie elektronische Publikationen aller Art ins In- und Ausland. Darüber hinaus bietet sie komplette Systeme der zentralen und dezentralen Produktion und Personalisierung von ID-Karten/Personaldokumenten, sowie PKI-Dienstleistungen, also Public-Key-Infrastrukturen, die zur Absicherung rechnergestützter Kommunikation dienen, etwa bei der elektronischen Signatur, an.

Um den erhöhten Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden, schließt die BDr den Kreis der Personenidentifikation und Dokumentenverifikation von der Ausstellung der ID-Dokumente bis zur Grenzkontrolle. Dabei setzt sie verstärkt auf neue Technologien im Bereich der Biometrie.

Unser Angebot für die Herstellung von Dokumenten umfasst Technologien und Produkte für:

- Erfassung der Daten in den Meldebehörden
- Verarbeitung
- Verwaltung und Übermittlung der Antragsdaten sowie der produzierten Dokumente
- sichere Dokumente
- Personalisierung von Identitätsdokumenten
- Dokumentenausgabe

Self-Service-Terminal

Darüber hinaus haben wir das Self Service Terminal entwickelt, mit dem die Antragsteller in den Behörden ihre persönlichen Daten selbst erfassen können.

Bürgerkoffer

Behörden, die einen Vor-Ort-Service für immobile Bürger anbieten möchten, können den Bürgerkoffer nutzen, der alle notwendigen Hard- und Softwarekomponenten für die Antragstellung beinhaltet. Er ist ein modular aufgebautes System aus Hardware (PC, Spezialkamera, Fingerabdruckscanner, Unterschriftenpad oder Le-

segerät) und Software (etwa für die Datenerfassung). Dieser ermöglicht es, biografische und biometrische Daten korrekt und sicher aufzunehmen, zu verarbeiten, abzulegen und weiterzuleiten.

Digitales Unterschreiben – sign-me

Das digitale Unterschreiben lässt sich für interne Prozesse ebenso nutzen wie für die Kommunikation mit Geschäftspartnern, Kunden und Bürgern.

sign-me erleichtert die digitale Unterschrift. Mit dieser Web-Applikation kann der gesamte elektronische Schriftverkehr digital und rechtsverbindlich unterschrieben werden. Briefe von Kunden und Partnern lassen sich europaweit papierlos verifizieren. sign-me lässt sich in verschiedene Infrastrukturen und Workflows einbinden und erfüllt die Anforderungen der neuen EU-Verordnung für elektronische Identifizierung und Vertrauensdienste (eIDAS).

Links:

www.bundesdruckerei.de/de/Loesungen-Produkte/Hoheitliche-Loesungen/Pass-und-Ausweissysteme

www.bundesdruckerei.de/de/Digitale-Administration#Unterschreiben

DB Bahn medibus – Die mobile Arztpraxis von DB Regio Bus

Arndt Hecker, DB Regio AG

Unter DB Bahn medibus entwickelte DB Regio Bus das Konzept mobiler Arztpraxen in Form umgebauter Linienbusse. Anlass ist der demografische Wandel, der in ländlichen Räumen neben der verkehrlichen Erschließung auch die medizinische Versorgung zunehmend vor große Herausforderungen stellt.

Mit den mobilen Arztpraxen von DB Regio Bus können allgemeinärztliche und einige fachärztliche Untersuchungen durchgeführt werden. Darüber hinaus ist der Einsatz zur Gesundheitsvorsorge sowie zum betrieblichen Gesundheitsmanagement denkbar. Für Patienten bedeutet dies ein Mehr an Gesundheitsleistungen vor Ort und für medizinische Einrichtungen bieten sich ein vergrößerter Aktivitätsradius sowie Chancen für neue Beschäftigungsmodelle im ländlichen Raum.

Aktuell wird der medibus von der Charité – Universitätsmedizin Berlin und dem Landesamt für Flüchtlingsangelegenheiten zur Impfversorgung in Berlin eingesetzt. Der Bus ist dafür mit innovativen Cisco Systems IT-Lösungen sowie einer Übersetzungssoftware der SAVD Videodolmetschen GmbH ausgestattet. LIVE-Videoübersetzung in bis zu 50 Sprachen und rund 750 Dolmetschern wird dadurch gewährleistet.

Darüber hinaus bietet DB Regio Bus auch eine kleine agile Variante der mobilen Praxis an. Diese wird aktuell für die Versorgung von Flüchtlingen im Herzogtum Lauenburg eingesetzt, ist aber auch für oben genannte Einsatzbereiche ausgestattet.

Infos unter:

medibus@deutschebahn.com

Unsere Kirche wird mobil: Mobile Christuskirche Heinsberg

Pfarrer Sebastian Walde

Die Idee

Wenn Menschen aufgrund mangelnder Mobilität oder aufgrund von Schwellenängsten nicht mehr zur Kirche kommen, dann kommt Kirche zu ihnen. Insbesondere die Einwohner der Ortsteile, die über kein Kirchengebäude verfügen, sollen sich nicht von Kirche „abgehängt“ fühlen. Also: Kirche in einen Anhänger packen und hin zu den Menschen.

Die Ziele

1. Angebot an Orten, an denen kein Kirchengebäude vorhanden ist

Wir verfügen nicht in jedem Ortsteil unserer Kirchengemeinde über ein Gebäude. Insgesamt soll der Gebäudebestand aufgrund zu hoher Erhaltungskosten abgebaut werden. Damit Menschen, die nicht mobil sind (mangelhafter Nahverkehr / kein eigenes Transportmittel / gesundheitliche Einschränkungen), die Möglichkeit erhalten, Gemeinschaft zu erfahren und Gottesdienst zu feiern, bietet die mobile Kirche ein Angebot.

2. Nachbarschaftsstrukturen stärken

Die mobile Kirche kommt in die Ortsteile und Quartiere, die wenig öffentlichen Versammlungsraum bieten. Im Unterschied zu einer festen Kirche oder einem Vereinsheim hat die mobile Kirche keinen exklusiven Charakter. Sie richtet sich nicht nur an (Vereins-)Mitglieder, sondern an alle Menschen, die in der Nähe wohnen oder vorbeikommen.

Das Angebot der mobilen Kirche schafft so eine unverbindliche Gemeinschaft mit der Möglichkeit des gegenseitigen Wahrnehmens und Kennenlernens – eine Basis zur Begründung und Pflege von Nachbarschaftsstrukturen.

3. Eigeninitiative fördern

Die mobile Kirche lässt sich von privaten Personen, Vereinen und auch Firmen einladen. Die Einladenden verwandeln sich von Kirchenbesuchern zu selbstverantwortlichen Gastgebern.

Ressourcen

Der Aufwand zur Herstellung einer mobilen Kirche ist überschaubar. Sowohl in der Herstellung

als auch in der Wartung und im Gebrauch entsteht sowohl ökologisch als auch finanziell kein hoher Ressourcenverbrauch.

Probleme

Da die mobile Kirche keine Überdachung für die Besucher bietet, ist ihr Einsatz wetterabhängig.

Link:

www.mobile-christus-kirche.de

Mitfahrerbank (Blaue Bank)

Ursula Berrens, Caritasverband Westeifel e. V.

Seit November 2012 gibt es das Projektvorhaben „Alter gestalten – Wohnen und Leben in der Verbandsgemeinde Speicher“. Der Sozialraum dient als Herausforderung zur Gestaltung von Hilfs- und Pflegebedürftigkeit sowie Entwicklung von Selbsthilfepotentialen mit den bereits vorhandenen und den noch zu entwickelnden Ressourcen, um gemeindenahes Wohnen im Alter zu ermöglichen.

Projektleitung ist die Ansprechpartnerin der „Anlaufstelle für Senioren in der Verbandsgemeinde Speicher (ASS)“, Ursula Berrens (Dipl. Psychologin, Ppt., Fachpsychologin für Verkehrspsychologie (BDP)).

Die ASS ist eine Einrichtung der Verbandsgemeinde Speicher in Trägerschaft der Caritas.

Sie arbeitet auf der Basis von:

- Kenntnis des Sozialraumes und Analysen sowie
- aktivierenden Befragungen im Sozialraum
- Kontakten zu bestehenden, potentiellen und im Prozess sich entwickelnden Kooperationspartnern.
- Problembereiche wurden identifiziert
- nach Lösungen wurde gesucht und
- Mikroprojekte mit unterschiedlichen Kooperationspartnern wurden konzipiert und umgesetzt.

Beispiel

Im Sozialraum Verbandsgemeinde und Stadt Speicher gibt es unter anderem Verbesserungsbedarf im Bereich Mobilität:

Es wurden elf Mikroprojekte zur Verbesserung von Mobilität mit unterschiedlichen Partnern angestoßen/umgesetzt

Eine der Lücken im öffentlichen Personennahverkehr wurde durch das Mikroprojekt „Mitfahrerbank“ geschlossen.

Eine Verbesserung der Planbarkeit fußläufiger Distanzen, unter anderem durch die Aktion „Ich teile meine Bank“.

Die anteilig unterschiedlich eingebundenen Partner treffen sich etwa zweimonatlich zu dem

„Netzwerktreffen Mobilität und Wohnen in der VG Speicher“.

Förderer des Projektes:

Caritasverband der Diözese Trier und das Deutsche Hilfswerk

Link:

www.mitfahrerbank.com

Digitale Dörfer

Sarah Brühl, Verbansgemeinde Betzdorf

Das Projekt Digitale Dörfer ist im Sommer 2015 mit dem Ziel gestartet, die Herausforderungen des heutigen Lebens in ländlichen Regionen in Bezug auf Digitalisierung zu untersuchen. Seit diesem Zeitpunkt entstehen im Projekt Konzepte, die zeigen, welche neuen Chancen und Lösungen sich auftun, wenn man das Thema Digitalisierung ganzheitlich denkt.

Das vom Ministerium des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz geförderte und vom Fraunhofer IESE Kaiserslautern durchgeführte Projekte Digitale Dörfer gilt dabei als Vorreiterprojekt für viele andere Initiativen, die seitdem in Deutschland entstanden sind und mit uns gemeinsam digitale Dienste auch im ländlichen Raum anwendbar machen.

In der ersten Projektphase wurde gemeinsam mit den Einwohnern von drei Verbandsgemeinden in Rheinland-Pfalz verschiedene Mitmachszenarien zur Stärkung des Wir-Gefühls innerhalb der ländlichen Gemeinschaft und zur Verbesserung der Nahversorgung durch örtlich ansässige Händler entwickelt. So wurde beispielsweise ein regionaler Online-Marktplatz mit Apps zur Lieferung bestellter Waren durch Freiwillige erprobt. Die Testphasen zeigten, dass hier hauptsächlich regionale Lebensmittel des täglichen Bedarfs wie Backwaren oder Eier vom örtlichen Bäcker oder Hühnerhof bestellt wurden.

Frei nach unserem Projektmotto „Vom Land für's Land“ entstanden und entstehen gemeinsam mit den Einwohnern in den sogenannten Living Labs, in lebendigen Laboren, in den Verbandsgemeinden weitere digitale Lösungen, die insbesondere das Potential dieser Lösungen praktisch erlebbar aufzeigen sollen.

Link:

www.digitale-doerfer.de

Betrieb nach dem „Schmiedeberger Modell“ (Bürgerbahn)

Frank Petrovski, Deutscher Bahnkundenverband (DBV)

Das Schmiedeberger Modell

Das vom DBV entwickelte Verkehrsmodell „Schmiedeberger Modell“ bietet eine Möglichkeit, Verkehre verkehrsträgerübergreifend zu organisieren und die Verkehrsträger, entsprechend ihrer jeweiligen Stärken, kostengünstig einzusetzen. Dabei wird nach dem Motto „Bahn und Bus aus einem Guss“ gehandelt. Das heißt, der einzurichtende Bahnverkehr wird vom Betreiber des öffentlichen Personennahverkehrs auf der Straße aus einer Hand durchgeführt, indem beispielsweise ein regionaler Busbetreiber eine Konzession als Eisenbahn-Verkehrsunternehmen (EVU) erhält oder ein anderes EVU als Subunternehmer beauftragt. Der regionale Bedarfs- und Aufgabenträger tritt dabei als Besteller und Organisator auf. Dadurch wird eine Konkurrenzsituation zwischen Bahn und Bus vermieden. Dies wurde erstmals in Sachsen-Anhalt auf der Strecke zwischen Lutherstadt Wittenberg und Bad Schmiedeberg erfolgreich umgesetzt. Die durch die Verwendung der Bahn entstandenen Mehrkosten wurden dabei vom Land Sachsen-Anhalt ausgeglichen.

Der Deutsche Bahnkunden-Verband

Der Deutsche Bahnkunden-Verband ist der bundesweite Interessenverband für Bahnkunden, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Neben der klassischen Arbeit als Lobby-Verband wirkt der DBV darüber hinaus als interaktiver Dienstleister für seine Klientel. Die Satzung des DBV enthält als Besonderheit den sogenannten Selbsthilfe-Paragrafen. Laut diesem betreibt der DBV zur Not Bahnstrecken, Fahrkartenausgaben, historische Bauten und Anlagen selbst, sofern die eigentlich verantwortlichen Stellen dieses nicht können oder wollen. Dabei setzt der DBV auf die Zusammenarbeit mit regionalen Partnern und Vereinen. So haben wir seit Verbandsgründung bundesweit bereits 281 Bahnstrecken mit insgesamt rund 5.700 Kilometern Gesamtlänge auf Möglichkeiten des Erhalts und der Nutzung hin untersucht, wovon einige heute wieder regelmäßig im Personen- und/oder Güterverkehr genutzt werden.

SmartMove – Steigerung der Nutzung des ÖV im ländlichen Raum

Bernd Knieling, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)

Das Projekt SmartMove hatte das Ziel, die Bekanntheit des bestehenden ÖPNV und dessen Zubringersysteme in ländlichen Räumen durch Kommunikationsmaßnahmen zu verbessern und dadurch in der Folge die Nutzung des ÖPNV zu steigern. In verschiedenen Regionen Europas wurden hierzu Dialogmarketing sowie weitere Maßnahmen eingesetzt. Der Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS) setzte aufgrund seines Know-hows im Bereich der Kommunikation das Projekt als „Implementation Partner“ um. Zielgebiet war der Kreis Euskirchen, Schwerpunkte die Kommunen Bad Münstereifel, Hellenthal, Kall und Schleiden.

Zwischen März und Oktober 2015 wurden Maßnahmen in diesen Kommunen umgesetzt. Dialogmarketing als Marketinginstrument ist bereits im Grundsatz erprobt, muss aber an lokale Bedingungen angepasst werden. Ergänzend werden zahlreiche lokale Veranstaltungen mit Info-Stand besucht sowie Bustrainings und Mobilitätschecks in der Region durchgeführt. In allen Fällen werden potenzielle Nutzer aktiv angesprochen und diese dann – Interesse vorausgesetzt – mit maßgeschneiderten Informationen zum ÖPNV vor Ort versorgt.

SmartMove war erfolgreich. Die Zahl der Taxi-Bus-Fahrten stieg um rund 15 Prozent zwischen Januar 2015 und Januar 2016. 31 Prozent der Befragten gaben an, den ÖV öfter nutzen zu wollen, und 25 Prozent hatten bereits eine oder mehrere wöchentliche Pkw-Fahrten ersetzt. Nach der SmartMove-Kampagne gaben 42 Prozent an, den ÖV vor Ort zu kennen (vorher: 17,5 Prozent). Den TaxiBus kannten nach SmartMove 46 Prozent (vorher: 19 Prozent), und 51 Prozent gaben an, innerhalb der Familie über ÖV gesprochen zu haben, weitere 38 Prozent auch außerhalb der Familie. 90 Prozent der Teilnehmer fühlten sich nach der Kampagne insgesamt besser informiert.

Link:

www.smartmove-project.eu

Der Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“

Dennis Priester, Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS)

Die Geschäftsstelle des „Zukunftsnetzes Mobilität NRW“ bietet für alle Gebietskörperschaften in NRW den Lehrgang „Kommunales Mobilitätsmanagement“ für kommunale Verwaltungsmitarbeiter an. In drei Modulen wird ein praxisnaher Fahrplan zur Etablierung eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements in der Kommunalverwaltung erarbeitet.

Ziel des Lehrgangs ist es, Mitarbeiter in den Kommunen auf die neuen Herausforderungen im Bereich Mobilität vorzubereiten. Sie lernen wichtige Elemente einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung kennen und erproben Werkzeuge, mit denen sie diese in ihrer Kommune einführen und steuern können. Neben den fachlichen Aspekten stehen insbesondere auch kommunikative Handlungsfelder im Fokus des Lehrgangs.

Im Verlauf des Lehrgangs wird unter fachlicher Begleitung der Experten und unter kollegialem Austausch erarbeitet, wie ein kommunales Mobilitätsmanagement in der Kommune konkret umgesetzt werden kann.

Das kommunalen Mobiliätsmanagement

Mobilitätsmanagement ist der systematische Ansatz zur Entwicklung, Förderung und Vermarktung von verkehrsmittelübergreifenden Angeboten. Aufgrund der Kenntnis der lokalen Rahmenbedingungen und ihrer Gestaltungsmöglichkeiten haben Kommunen die besten Voraussetzungen als Träger und Initiator zu agieren. Sie übernehmen dabei die koordinierende Rolle zwischen den verschiedenen Akteuren des Mobilitätsmanagements, werden als Motivator tätig und regen so die Bürger und lokalen Unternehmen an, auf umweltfreundliche Verkehrsmittel umzusteigen und ihr Mobilitätsverhalten bewusst und ohne Zwang zu verändern.

Link:

www.zukunftsnetz-mobilitaet.de