

Mobilität in den Landkreisen

Interkommunale Kooperation als Schlüssel für die Verkehrswende

6. Deutsche Konferenz zum Mobilitätsmanagement (DECOMM), Kassel, 9.-10. November 2017

Deutsches Institut für Urbanistik

Bereich Mobilität

Dr. Jürgen Gies (gies@difu.de)

Dr. Kirstin Lindloff (lindloff@difu.de)

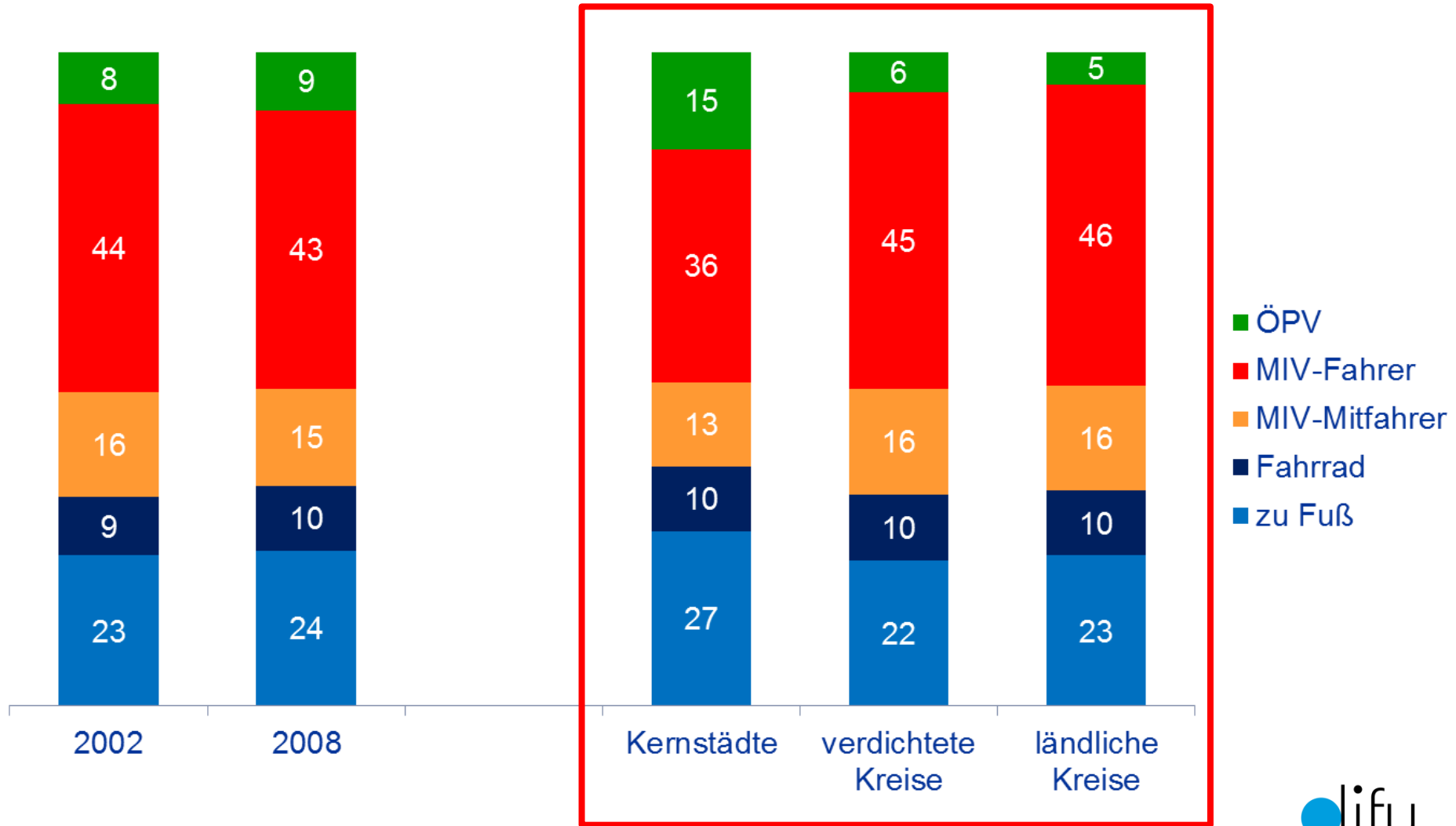


Gliederung

1. Problemaufriss: Verkehrsmittelnutzung, interkommunale Verkehrsströme
2. Grundlagen interkommunaler Zusammenarbeit (IKZ)
3. IKZ beim ÖPNV
 - a. Handlungsfelder
 - b. Praxisbeispiel Regionalstadtbahn
4. IKZ bei neuen Mobilitätsangeboten
 - a. Carsharing
 - b. Bikesharing
5. Fazit und Diskussion

1. Das Hauptverkehrsmittel nach Wegen

... in Stadt und Land





1. Interkommunale Verkehrsströme

- Beispiele für Stadt-Umland-Verflechtungen
- Bremen (ZVBN-Nahverkehrsplan 2013-2017)
 - Stadt Bremen: Täglich 270.000 Pendelnde (sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)
 - 50% Binnenverkehr
 - 38% Einpendelnde
 - 12% Auspendelnde
- Potsdam (StEK Verkehr 2012)
 - 56% Quell- und Zielverkehr
 - 39% Binnenverkehr
 - 5% Durchgangsverkehr
- Magdeburg (Kfz-Verkehrsbefragung 2014)
 - 90,2% Quell- und Zielverkehr
 - 4,9% Binnenverkehr
 - 4,9% Durchgangsverkehr

1. ... Aufgabenstellung

- Starke verkehrliche Verflechtungen zwischen Städten und den Landkreisen im Umland
- Verkehrliche Herausforderungen sind nur interkommunal zu lösen - Verkehr kennt keine kommunalen Grenzen!
- Leitfragen
 - Was sind die Grundlagen interkommunaler Zusammenarbeit?
 - Welche Formen der interkommunalen Zusammenarbeit zeigen sich in der Praxis im Handlungsfeld Verkehr?
 - Welche Erfolgsfaktoren, welche Hemmnisse können identifiziert werden?



2. Interkommunale Zusammenarbeit

- Rechtsgrundlagen
 - positive und negative Kooperationshoheit der Kommunen (Selbstverwaltung)
 - „Kooperationsgesetze“ der Länder (teilweise unterschiedliche Regelungen und Formulierungen)
- Formen interkommunaler Zusammenarbeit
 - Informelle Zusammenarbeit (regelmäßig oder sporadisch)
 - Erfahrungsaustausch, Expertenrunden, Runder Tisch, Bürgermeisterkonferenz
 - Privatrechtliche Zusammenarbeit
 - wirtschaftliche Tätigkeit von Kommunen, bspw. GmbH
 - Handlungsfelder: Wirtschaftsförderung, Regionalmarketing
 - Öffentlich-rechtliche Zusammenarbeit
 - öffentliche Aufgabenerfüllung, bspw. Zweckverband
 - Handlungsfelder: ÖPNV, Bauleitplanung

3. IKZ beim ÖPNV

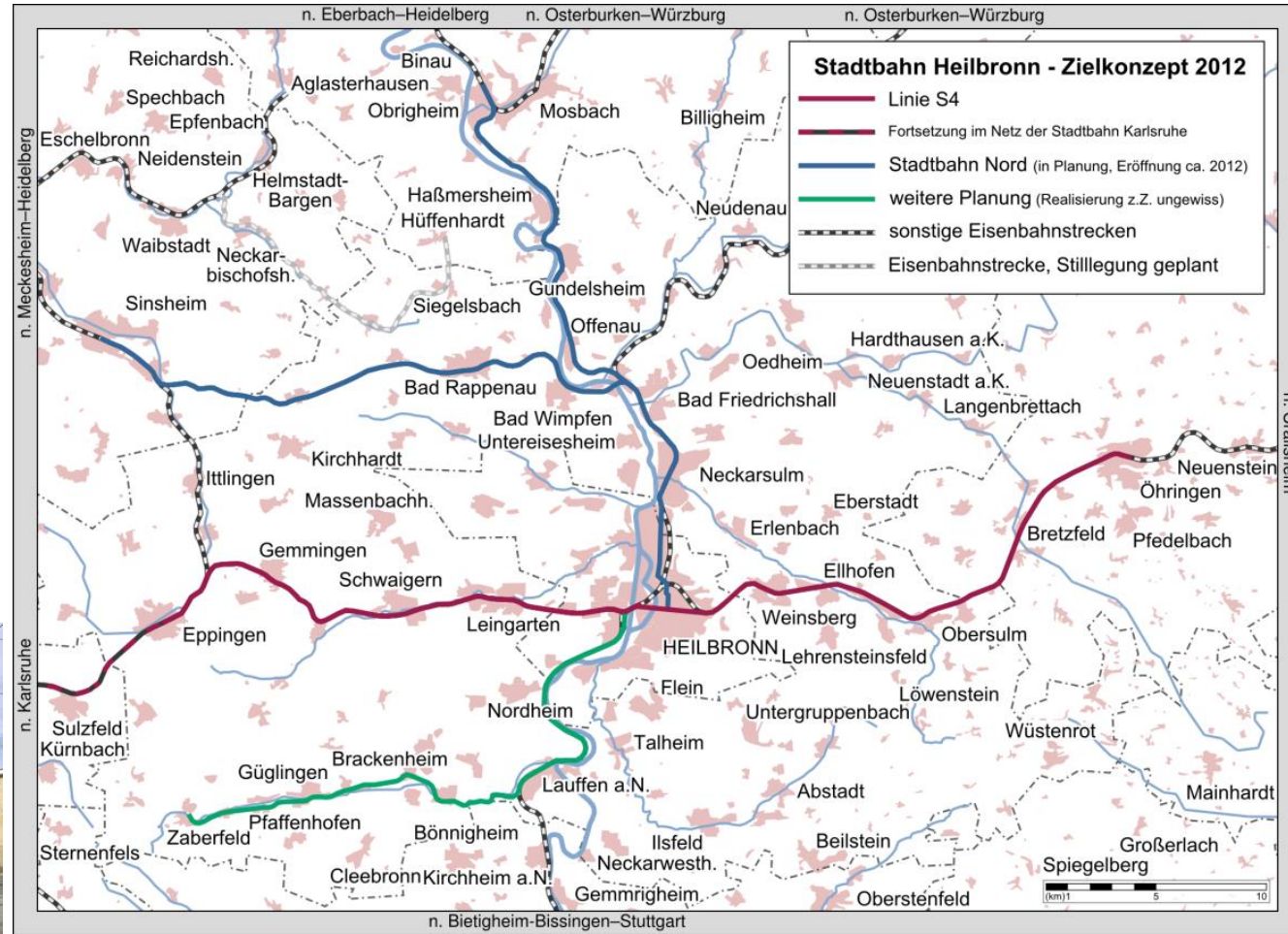
a) Handlungsfelder

- ÖPNV-Aufgabenträger
 - straßengebundenen ÖPNV: kreisfreie Städte und Landkreise
 - SPNV: Bundesländer, teilweise regionale Aufgabenträgerschaften
- Verkehrsverbünde
 - Zweckverbände der beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften
 - Verkehrsverbünde als Impulsgeber für interkommunale Zusammenarbeit (bspw. MDV-Strategieprozess)
- Projektbezogener Zweckverband
 - bspw. der Städte Nürnberg, Erlangen, Herzogenaurach zu Planung, Bau und Betrieb der Stadt-Umland-Bahn
- Zusammenarbeit von Aufgabenträgern
 - bspw. „Gruppe von Behörden“: Stadt und Landkreis Nordhausen
 - bspw. Regionaler Nahverkehrsplan Regensburg mehrerer Aufgabenträger
- Gemeinsames Verkehrsunternehmen mehrerer Kommunen
 - bspw. Ruhrbahn GmbH der Städte Essen und Mülheim an der Ruhr

3. IKZ ÖPNV

b) Regional-Stadtbahn Heilbronn

- Fortsetzung des Karlsruher Modells
- Heilbronn: neue Innenstadt-strecke
- West-Ost-Strecke (2005)
- Nordstrecke (2015)
- Aktuell: Diskussion zur Südstrecke



3. IKZ ÖPNV

b) Regional-Stadtbahn Heilbronn

- Initiative ging gleichermaßen von der Stadt wie auch vom Landkreis aus: politische Grundsatzbeschlüsse zu ÖPNV-Leitlinien
- komplexe Finanzierung: Bundesrepublik Deutschland, Baden-Württemberg, Stadt+Landkreis Heilbronn, Hohenlohekreis, Gemeinden
- Vielfältige Verträge, u.a. folgende Regelungen (HN - Öhringen)
 - Aufteilung der nicht durch GVFG-Zuschüsse gedeckten Investitionen auf die Anliegergemeinden (Streckenlänge pro Gemarkung bspw. für Elektrifizierung, Übernahme der Kosten für Maßnahmen an Stationen auf der eigenen Gemarkung, Anteile der Gemeinden an den verbleibenden Fahrzeugkosten entsprechend den Pendlerbeziehungen)
 - Aufteilung der Betriebskosten: Fahrleistungen über den Landes-ITF-Standard hinaus müssen von den begünstigten Gemeinden / Landkreisen finanziert werden (Aufteilungsschlüssel sind die Pendlerbeziehungen)
 - Landkreis Heilbronn und Hohenlohekreis unterstützten die Kosten ihrer Gemeinden mit 50%
 - Garantie vertraglich festgelegter Fahrgelderlöse (Aufteilungsschlüssel sind die Pendlerbeziehungen)

3. IKZ ÖPNV

b) Regional-Stadtbahn Heilbronn

Erfolgsfaktoren

- Räumliche Nähe zum Innovationszentrum Karlsruhe
- Nutzung eines Zeitfensters zum Start des Projekts (Handlungsbedarf aufgrund MIV)
- Herstellung eines breiten politischen Konsenses (Ob-Frage wurde nicht mehr gestellt)
- Bereitschaft aller beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften an einem Strang zu ziehen und Finanzierungsanteile zu übernehmen

Hemmnisse

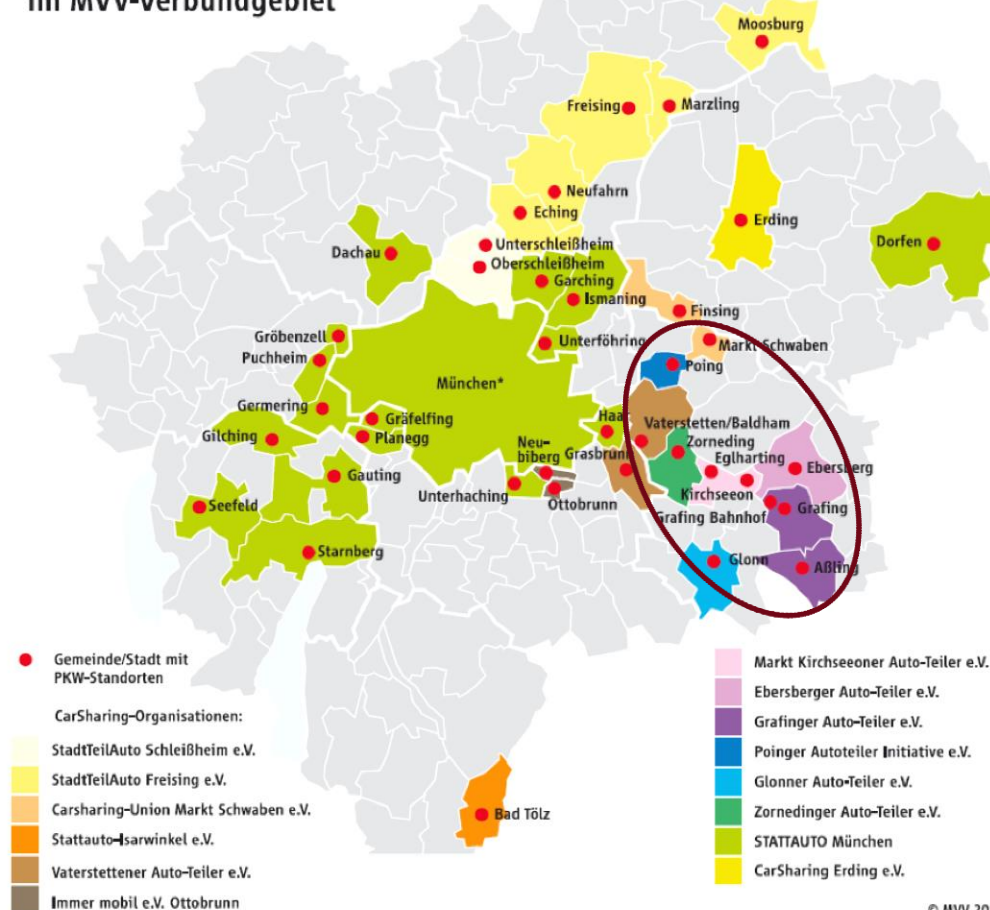
- Kostensteigerungen bei der Infrastruktur verzögerten die Umsetzung
- Verschlechterung der Förderkulisse (Fahrzeugförderung)
- Intensive Wie-Diskussion in HN verzögerte die Umsetzung
- Fehlende Bereitschaft des Landes zur Finanzierung zusätzlicher Verkehrsleistungen

4. IKZ bei neuen Mobilitätsangeboten

a) Carsharing

Von der Gemeinde bis zum Landkreis: Das Bsp. Vaterstetten/ Ebersberg

Regionale CarSharing-Organisationen im MVV-Verbundgebiet



© MVV 2016

4. IKZ bei neuen Mobilitätsangeboten

a) Carsharing

*Von der Gemeinde bis zum Landkreis:
Vaterstetten/ Ebersberg*

- 2009-2012: Mobilitätsforum
- 2012: Landkreis beschließt einstimmig **Gesamtmobilitätskonzept** 2030 „Mehr Mobilität mit weniger Verkehr“, inkl. kreisweites Carsharing-Entwicklungskonzept
 - CS in jedem Ort und Gemeindeteil mit mehr als 1.000 Einwohnern
 - jeder Landkreisbewohner in max. 1.000 Meter um die eigene Wohnung Zugriff auf mind. zwei Carsharing-Fahrzeuge
 - 10 Prozent der Bevölkerung sollen 2030 die Carsharing-Angebote nutzen
- 2013: Arbeitskonzept der Leitprojektgruppe Carsharing „Landkreis Ebersberg – Modellregion für flächendeckendes Carsharing“

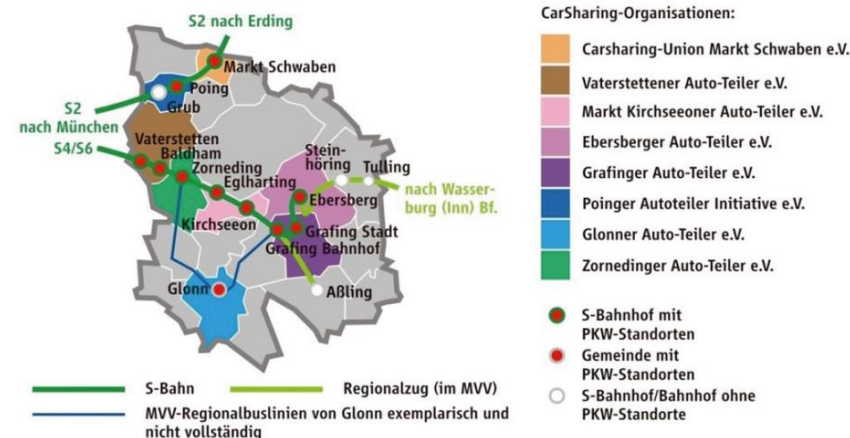


4. IKZ bei neuen Mobilitätsangeboten

a) Hypothesen zum „Domino-Effekt“ im Landkreis Ebersberg

Erfolgsfaktoren

- **Carsharing-‘Anbieter‘** in Vaterstetten mit Initiativfunktion (Expertise, Buchungssoftware wird geteilt), Promotoren über kommunale Grenzen hinweg
- **Gemeinde(n)**: unterstützen u.a. bei Vereinsgründungen, bei Stellplatzsuche, auch ideell (z.B. Öffentlichkeitsarbeit)
- **Landkreis**: Finanzielle (Start-)Hilfe für neue CS-Angebote, auch durch externe Fördergeber; eigene Carsharing-Förderpolitik
→ **systemischer Zielgeber**
- Quernutzungsvereinbarungen zw. Anbietern über kommunale Grenzen



Quelle: MVV 2016

Hemmnisse bzw. Handlungserfordernisse

- Notwendige Bedingung für „bottom up“-Entstehung im ländlichen Raum: Sozialkapital, Umweltbewusstsein; auch: Kooperation mit Kommune(n), Landkreis
- ÖPNV-Anbindung als weitere Bedingung? → Besteller und Aufgabenträger noch mehr gefragt für regionales Angebot

4. IKZ bei neuen Mobilitätsangeboten

a) Carsharing



Landkreis + Gemeinden: Das Bsp. Emsland/Meppen, Lingen u. Papenburg

- seit August 2016: Emsland Carsharing
- Akteure: Landkreis Emsland, Meppen, Lingen und Papenburg und der Verein Carsharing Emsland
- 5 Standorte für Kunden von stadtteilauto und die Mitglieder des Vereins Carsharing Emsland
- Landkreis: Carsharing als ergänzendes Angebot zum ÖPNV
 - Kosten für Fahrzeuge in den Innenstädten: Landkreis und Standortkommune
 - Kosten für Fahrzeuge an Kreishäusern: Landkreis (Ersatz für je 1 Dienstwagen)

Erfolgsfaktoren und Hemmnisse:

- Notwendige Bed. für „bottom up“-Entstehung im ländlichen Raum: Sozialkapital
- **hier:** Beteiligung von stadtteilauto Osnabrück und Unterstützung durch Landkreis als Grundlage für Fortbestehen des Angebots; Landkreis gewährt Anschub für zwei Jahre, Beteiligung der Standortgemeinden

4. IKZ bei neuen Mobilitätsangeboten

b) Bikesharing

- Dez. 2016: Kreistag beschließt Kooperation mit LHM
 - 100 Stationen in den nächsten 2 Jahren im Landkreis
 - Kreisräte: Priorität für Gemeinden nahe der Stadtgrenze, Ziel: zusammenhängendes Gebiet
- Feb. 2017: Stadtrat München beschließt Aufstockung der Flotte und Angebotsausweitung auf Landkreis
- Herbst 2017: 5 Stationen in Gräfelfing und Planegg
(Planung: Radschnellweg aus Hachinger Tal durch Perlacher Forst)
- Frühjahr 2018: 3 Standorte in Unterschleißheim, Unterhaching 8 und Taufkirchen 6, Neubiberg 5



Quelle: www.landkreis-muenchen.de

Erfolgsfaktoren (u.a.):

- BMUB trägt 70 Prozent der Investitionen (= 2,8 Millionen Euro im Landkreis); Landkreis: 15 Prozent, beteiligte Kommunen: 15 Prozent; Betriebskosten: 50 Prozent durch Landkreis
- Fahrrad-Mobilität als Teil der Klimaschutzinitiative des Landkreises
- Politische Unterstützung durch die verschiedenen Gemeinderäte

5. Fazit und Diskussion

Erfolgsfaktoren und Rolle der Landkreise

- Erfolgsfaktoren für die IKZ (auch im Bereich Mobilität)
 - Zeitfenster erkennen und nutzen (Problembewusstsein, Finanzierungsmöglichkeiten)
 - Zeit zur Entwicklung gemeinsamer Zielvorstellungen und Aufbau von gegenseitigem Vertrauen
 - Anknüpfen an Vorhandenes (Inhalte, Organisation)
 - Rückhalt durch kommunale Spitzenpolitik in Stadt und Landkreis / Politische Legitimation
 - Schlüsselpersonen: realistische Visionäre, die ein Thema vorantreiben, Überzeugungsarbeit leisten
 - Regelungen für die Nutzen- und Kostenverteilung mit nachvollziehbare Größen treffen
- Wichtige Rolle der Landkreise
 - Anknüpfen bei der Funktion des ÖPNV-Aufgabenträgers
 - Prozesse anstoßen (top down)
 - Ideen aufnehmen und weiterentwickeln / professionalisieren (bottom up)
 - Übernahme von Finanzierungsanteilen: Investitionen, Betriebskosten (in einer Pilotphase)
 - Rolle der Landkreise für Verbreitung neuer Mobilitätsangebote wird deutlich
→ Übertragbarkeit für unterschiedliche Räume

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Weitere Diskussion und Anregungen sind willkommen!

Deutsches Institut für Urbanistik

Bereich Mobilität

Zimmerstr. 13-15

10969 Berlin

Jürgen Gies

Tel: 030 - 39001240

E-Mail: gies@difu.de

Kirstin Lindloff

Tel: 030 - 39001204

E-Mail: lindloff@difu.de