



Integrierte Mobilitätskonzepte zur Erreichbarkeitssicherung im ländlichen Raum – Chancen und Risiken von neuen Lösungsansätzen

6. Deutsche Konferenz für Mobilitätsmanagement (DECOMM)
10. November 2017
Kassel

Die Mobilität in ländlichen Räumen muss sich neu organisieren

...kämpfen Dörfer gegen das Aussterben

1 498369269

Freie Presse
Lokales > Vogtland > Plauen
Kleinbus verbindet Dörfer
In Plausen halten wieder mehr Züge. Durch regelmäßige Busse, nun liegt es an den eigenen Angeboten zu nutzen, um sie dauerhaft zu erhalten.
Pausa-Multiflex: Die Mobilität der Bürger in der Zug in Plausen ist verbessert, sodass öffentliche Busverkehr hat sich etwas getan, aus weiteren Orten die Einwohner von Mehtheuern (Schleiz) nutzen. Es fährt ein Kleinbus, eine der Einkaufsbusse. Naik Kunden (CDU) führt dank der jüngsten Stadtratswahl in Plausen für das neue Angebot kräftig die Werbetrommel. Seine Fraktion hatte am Freitag und Samstag jeweils dreimal am Tag im Einsatz. Er startet jeweils 9.38 Uhr, 11.33 Uhr und 14.35 Uhr in Plausen, fährt zum Endpunkt Talzeller Kreuz, dort starten dann Busse in Richtung Schleiz um 12.45 Uhr und 15.40 Uhr. Möglich geworden ist die neue Busverbindung durch den ÖPNV-geschäftsführer, habe sich dafür zu Zeug geleigt. Deshalb geht ihm der Dank der Pausa-Multiflex.
Foto: Simone Zeh

Das Comeback des Dorfes
Trendupdate
DAS COMEBACK DES DORFES
Trendupdate

Von Hürden und Helden

Wie sich das Leben auf dem Land neu erfinden lässt

Von Manuel Slupina, Sabine Sütterlin und Reiner Klingholz

Von Hürden und Helden
Wie sich das Leben auf dem Land neu erfinden lässt

Ländlicher Raum "in der Abwärtsspirale"
01.03.2016 · Die Bundesregierung warnt über erhebliche Risiken für die künftige Entwicklung des ländlichen Raums. Das Bundeswirtschaftsministerium warnt über erhebliche Risiken für die künftige Entwicklung des ländlichen Raums. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen.

Lahtal will den Bürgerbus noch in diesem Jahr starten
01.03.2016 · Die Bundesregierung warnt über erhebliche Risiken für die künftige Entwicklung des ländlichen Raums. Das Bundeswirtschaftsministerium warnt über erhebliche Risiken für die künftige Entwicklung des ländlichen Raums. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen.



http://www.vdk.de/deutschland/pages/presse/vdk-zeitung/68827/mobilitaet_bringt_deutlich_mehr_lebensqualitaet

Mobilität bringt deutlich mehr Lebensqualität

In vielen ländlichen Regionen wird es immer schwerer, mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Städte zu gelangen

Etwa die Hälfte der Menschen in Deutschland lebt im ländlichen Raum. Diese Regionen sind in doppelter Weise vom Bevölkerungsrückgang betroffen. Junge, mobile Menschen ziehen weg oder arbeiten in den größeren Städten. Ältere bleiben zurück. Viele von ihnen sind auf das eigene Auto oder den öffentlichen Nahverkehr angewiesen. Doch vielerorts ist das Angebot bereits stark ausgedünnt.

Das Comeback des Dorfes

Das Dorf hat Zukunft! als romantisches Ländlidyll und Lieferant für erneuerbare Energien kehrt der ländliche Raum schon jetzt mit Macht zurück. In Zukunft werden Breitbandanschluss und selbstfahrende Autos das Dorf wieder enger mit der Stadt verbinden.



Unter Trendgesichtspunkten gehörten die vergangenen Jahre sicher der Stadt: Urbanisierung, Megastädte, Kreativzentren, Arrival Cities. Werden wir also nicht nur die Kirche im Dorf, sondern am besten das selbige gleich komplett hinter uns lassen? Trotz aller Probleme tut sich seit einiger Zeit Interessantes in den Dörfern. Ein neues Bewusstsein erwacht, die Verbliebenen tun sich mit neuen Bewohnern zusammen und erfinden alternative, innovative Dorfkonzepte – Antworten auf eine Reihe offener Fragen in unserer Gesellschaft. Wer kümmert sich um die entstehenden Energielandschaften? Wie können Wohnumfelder für Hochbetagte aussehen? Wie können sich alternative Gemeinschaftsmodelle formen?

Das Dorf wird zu einem Experimentierfeld für Zukunftsfragen. Nicht der schlechteste Ansatz, um in künftigen Lebenswelten, die von bargeldlosem Zahlungsverkehr, smarter Mobilität und Sport in

<http://www.zukunftsinstitut.de/artikel/trend-update-ausgabe-215-das-comeback-des-dorfes/>

Lahtal will den Bürgerbus noch in diesem Jahr starten
01.03.2016 · Die Bundesregierung warnt über erhebliche Risiken für die künftige Entwicklung des ländlichen Raums. Das Bundeswirtschaftsministerium warnt über erhebliche Risiken für die künftige Entwicklung des ländlichen Raums. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen. Die Entwicklung des ländlichen Raums ist in der Abwärtsspirale gefangen.

Kleinbus verbindet Dörfer
In Plausen halten wieder mehr Züge. Durch regelmäßige Busse, nun liegt es an den eigenen Angeboten zu nutzen, um sie dauerhaft zu erhalten. Pausa-Multiflex: Die Mobilität der Bürger in der Zug in Plausen ist verbessert, sodass öffentliche Busverkehr hat sich etwas getan, aus weiteren Orten die Einwohner von Mehtheuern (Schleiz) nutzen. Es fährt ein Kleinbus, eine der Einkaufsbusse. Naik Kunden (CDU) führt dank der jüngsten Stadtratswahl in Plausen für das neue Angebot kräftig die Werbetrommel. Seine Fraktion hatte am Freitag und Samstag jeweils dreimal am Tag im Einsatz. Er startet jeweils 9.38 Uhr, 11.33 Uhr und 14.35 Uhr in Plausen, fährt zum Endpunkt Talzeller Kreuz, dort starten dann Busse in Richtung Schleiz um 12.45 Uhr und 15.40 Uhr. Möglich geworden ist die neue Busverbindung durch den ÖPNV-geschäftsführer, habe sich dafür zu Zeug geleigt. Deshalb geht ihm der Dank der Pausa-Multiflex.
Foto: Simone Zeh

Bürgerbus-nordhessen.de
Lahtal will den Bürgerbus noch in diesem Jahr starten





*WER DAS LAND LIEBT,
KOMMT NICHT MEHR
DAVON LOS. ZUMINDEST
NICHT MIT DEM BUS.*

HILF MIT, DEN WANDEL ZU GESTALTEN! stadt-land-zukunft.de



Herausforderungen für die strategische Planung: **Gestaltung** und **Transformation** bestehender Strukturen und -systeme

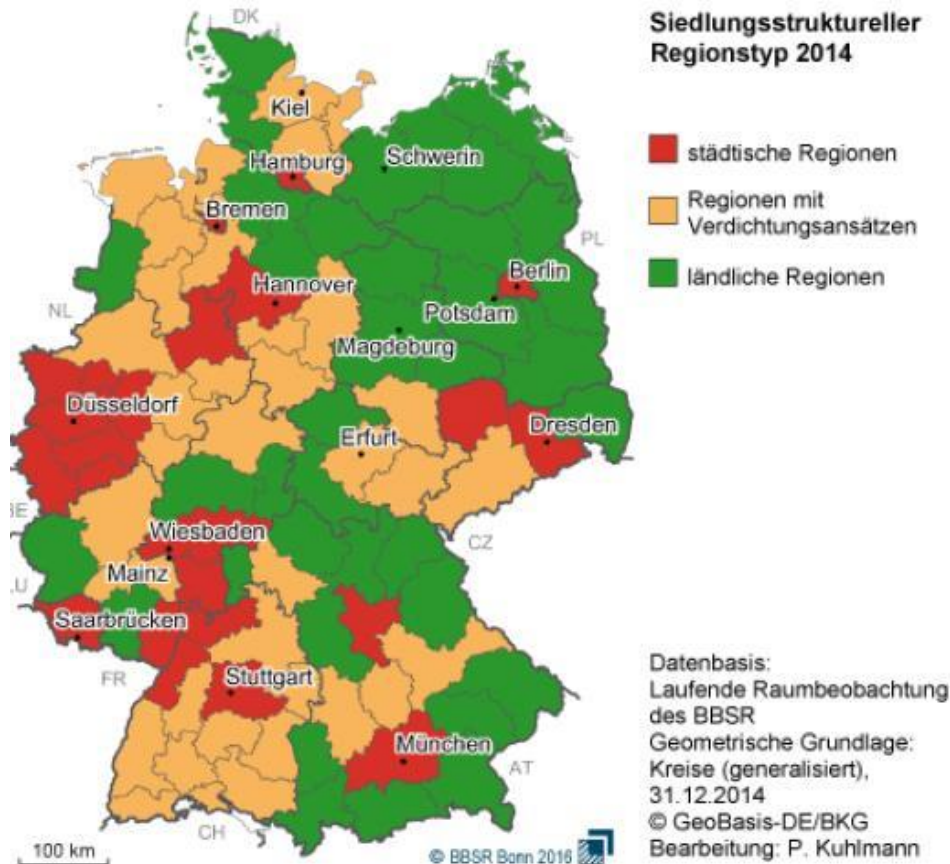
Globale Herausforderungen

- **Ressourcenverknappung** | Klimawandel | Energiewende
- **Demografischer Wandel** | Migration | soziale **Ungleichheit** | Integration
- **Globalisierung** (Arbeitsteilung | Multilokalität | Datenströme)
- **Urbanisierung** | Entleerung ländlicher Räume
- **Digitalisierung** | Automatisierung
- **Public Health** (Schutz der Bevölkerung | aktive Bewegung)

Politische Ziele

- Minderung von 80 – 95 % der **Treibhausgasemissionen** bis 2050
- **Weißbuch** der Europäischen Kommission (2011): Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 80 % / Verkehr um 60 %
- **Energiekonzept** (2010) / **Energiewende** (2011): Reduzierung des Energieverbrauchs um 40 % bis 2050 im Verkehr gegenüber 1990
- Steigerung Anteil **regenerativer Energien** auf 60 %
- Neuwagen 2030 (- 30 % CO₂) und 30 % Anteil **alternative Antriebe**

Aufgrund der **Raumstruktur** und der Erreichbarkeitsverhältnisse liegen für die Alltagsmobilität der Bevölkerung besondere Bedingungen vor



- **Suburbanisierung** und Dominanz des Autos: zunehmender Flächenverbrauch und **steigende Verkehrsbelastung**
- **Ländliche Regionen:** 32 % der Bevölkerung auf 67,5 % der Fläche
- Ländliche Region sind **heterogen**
- **Rückgang** der Einwohner bis 2030 um 5,2 %
- **Motorisierungsgrad** in ländlichen Räumen liegt mit fast 590 [Pkw/1000 Einwohner] auf hohem Niveau
- Ausstattung einer Region maßgeblich dafür, wie **Mobilitätsbedürfnisse** realisiert werden

Befriedigung der **Mobilitätsbedürfnisse** aller Bevölkerungsgruppen als zentrale Voraussetzung zur gesellschaftlichen Teilhabe

Schlaglichter

Nachfrage

- Bevölkerungsrückgang im ländlichen Raum verringert die **Tragfähigkeit** von Infrastrukturleistungen und des ÖPNV
- **Abnehmender** Anteil der ÖPNV-Zwangskunden

Wirtschaftliche Entwicklungen

- Rückgang öffentlicher Gelder – enge **Finanzierungsspielräume**
- hohe **Marktdynamik** durch Wettbewerb
- Qualitativ **hochwertiger ÖPNV** kaum wirtschaftlich

Erreichbarkeit

- **Anpassungen** bei der Daseinsvorsorge – Attraktivitätsverminderung
- Ansteigende **Pendlerentfernungen** – ausgeprägte Emissionen
- Berücksichtigung von **Nachhaltigkeitsaspekten**

Smart-Mobility

- **Attraktivitätssteigerung** der Mobilität abseits des Autos
- Boom innovativer **Mobilitätsdienstleistungen** – zeitlich und räumlich flexible Mobilitätsangebote

Neue Mobilitätsformen zu **erfahren** und zu **erlernen** sind Prozesse, die erst in das **Bewusstsein verankert** werden müssen sein

- Menschen auf dem **Land** wollen nicht abgeschnitten sein
- Wandel der **Mobilitätskultur** wird nur schrittweise erfolgen
- **Pkw-fixierte Verhaltensmuster** aufbrechen
- **Mobilitätsoptionen** abseits des Autos – **multimodale Verhaltensweisen** und intermodalen Wege(-ketten) gewinnen bislang - nur im urbanen Umfeld - an Bedeutung

- emotionales **Bedürfnis** nach integrierten Mobilitätskonzepten
- **Kümmerer** vor Ort - Mobilitätsmanager
- technisch und organisatorisch existieren eine Reihe innovativer **Mobilitätsangebote** – auch auf dem Land
- **tragfähige** Betriebs- und Geschäftsmodelle fehlen

Neue **Mobilitätskonzepte** im ländlichen Raum

Das Elektro-Bürgerauto in Oberreichenbach

- Oberreichenbach: Gemeinde mit 2.800 Einwohnern im Landkreis Calw
- Bedarfsgesteuert und bringt Fahrgäste von Haustür zu Haustür
- 80 % der Fahrgäste sind über 70 Jahre alt, 80 % sind Frauen
- Jährliche Beförderung von ca. 2.000 Fahrgästen
- Jährliche Distanz von 25.000 Kilometern
- Sehr stark-positive Resonanz
- Fährt von Montag bis Freitag von 8:00 Uhr bis 20:00 Uhr
- 20 ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer



Forschungsvorhaben „Integrierte Mobilitätskonzepte“ zur Einbindung unterschiedlicher Mobilitätsformen in ländlichen Räumen

FoPS-Projekt BMVI

Bearbeitung: ILS, InnoZ, IKEM



Förderung **nachhaltiger** Mobilität

Zukunft der **Daseinsvorsorge** sichern

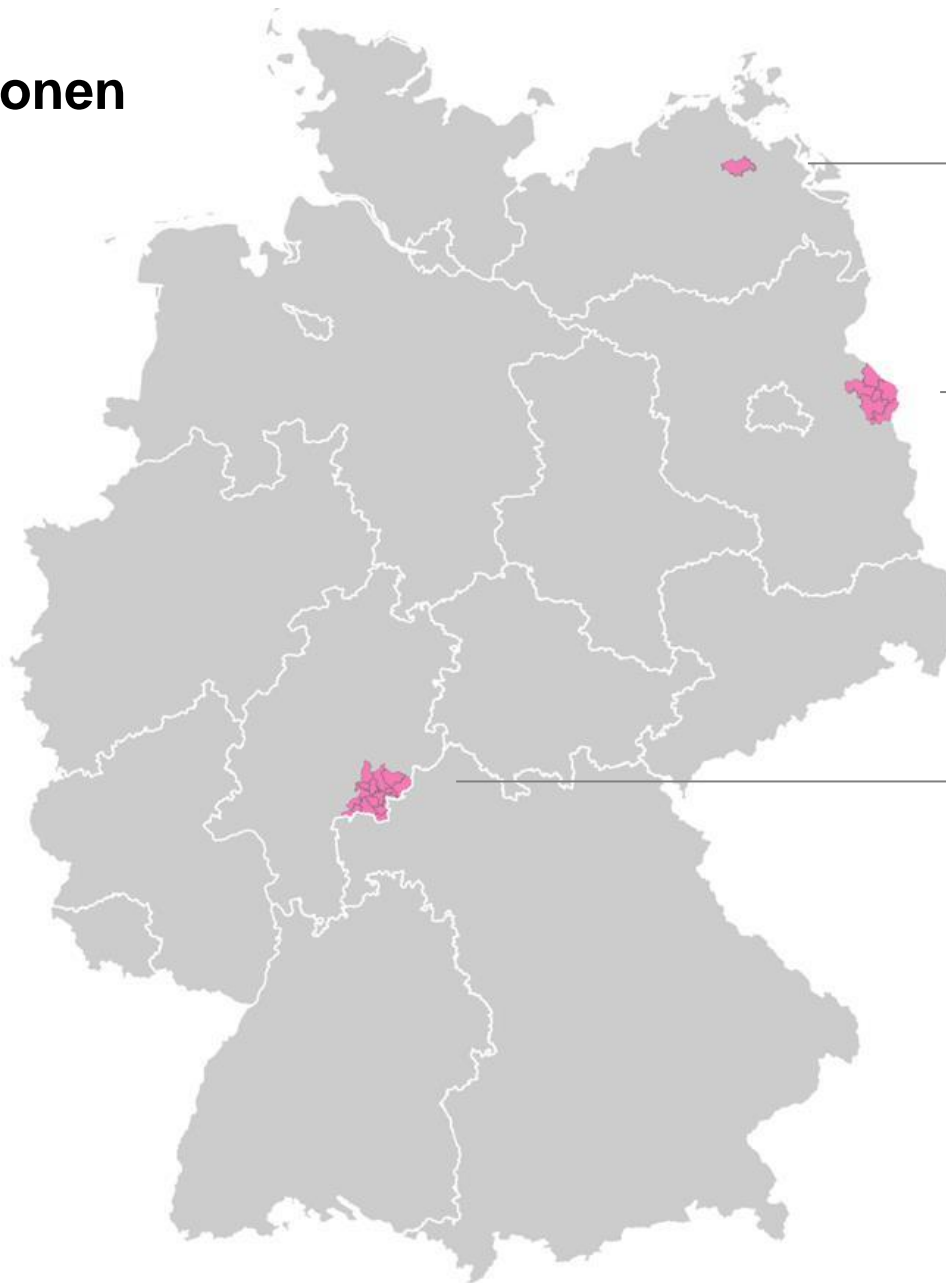
Differenzierte **Mobilitätsprognosen**

Defizit- und **Potenzialanalyse** aus externer Perspektive

Entwicklung von zielgruppenspezifischen, vernetzten und integrierten **Mobilitätskonzepten** mit Akteuren vor Ort

Rechtliche Prüfung der integrierten Mobilitätskonzepte und Organisationsmodelle

Modellregionen



Peenetal/Loitz

(Landkreis Vorpommern-Greifswald)

1 Amt

6.500 Einwohner

Umsetzungs-Stillstand

Konservative Verkehrsunternehmen

Region Oderland

(Landkreis Märkisch-Oderland)

6 Ämter, 2 amtsfreie Gemeinden

31.000 Einwohner

Bahnhöfe außerhalb der Ortschaften

Hauptstraßen parallel zu Schienen

SPESsARTregional

(Main-Kinzig-Kreis)

14 Gemeinden

144.000 Einwohner


sehr heterogenes Gebiet

viele Akteure

viele Vorarbeiten / Einzelvorhaben

Ziele des **Projekts:** **Entscheidungsunterstützung für die Praxis**

ISV Universität Stuttgart - ILS

- 
- Schaffung einer regionalen **Datenbasis** (Landkreis Calw)
 - Entwicklung eines **entscheidungsunterstützenden** Werkzeugs (Modells) für die Infrastruktur- und Nahverkehrsplanung
 - Simulation von Veränderungen der **Standorte von Dienstleistungen** und des **Verkehrsangebots** auf die Erreichbarkeit
 - Veränderungen der demografischen Struktur – **Prognosezeithorizont 2030**

Angebote mit **innovativen Ansätzen** langfristig zu tragfähigen Mobilitätskonzepten gemeinsam mit lokalen Akteuren entwickeln

Problemaufriss:

- Ist-Situation
- Weitere Entwicklungen
- Ausgewählte Lösungsansätze/
Einzelmaßnahmen



Kontrastierende Grundmodelle:

- Philosophien, wie verkehrliche Maßnahmen/Angebotsbausteine zusammengesetzt werden können



Bewertung durch Akteure vor Ort:

- Prioritäten offenlegen/festlegen
- Ortskenntnisse einfließen lassen / Mobilitätsbedürfnisse
- Identifikation mit den Handlungsansätzen

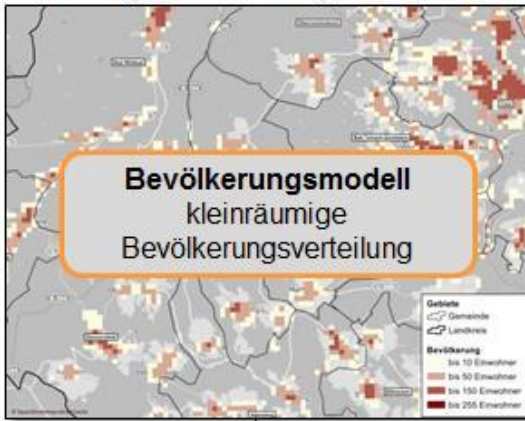


Integriertes Gesamtkonzept:

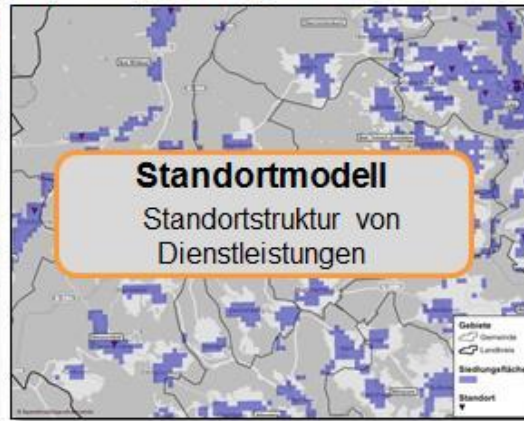
- Kombination von (existierenden) Einzelmaßnahmen
- Konkretisierung
- Verräumlichung

Grundstruktur des Modells – Hintergrunddaten und Ergebnisse

Verteilung der Nachfrager



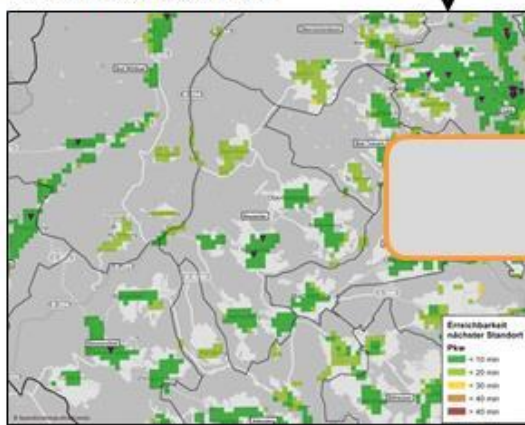
Verteilung der Angebote



Verkehrsinfrastruktur



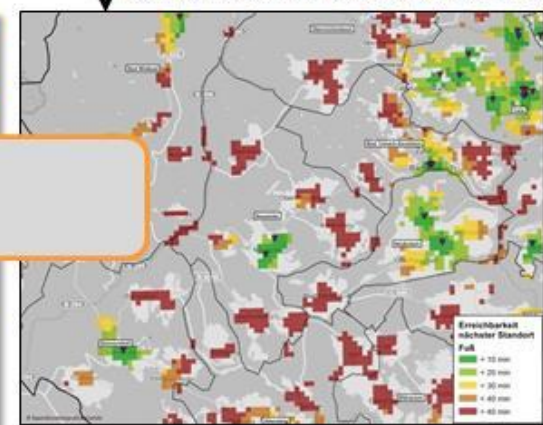
Erreichbarkeit Pkw



Erreichbarkeit ÖV



Erreichbarkeit Rad und zu Fuß



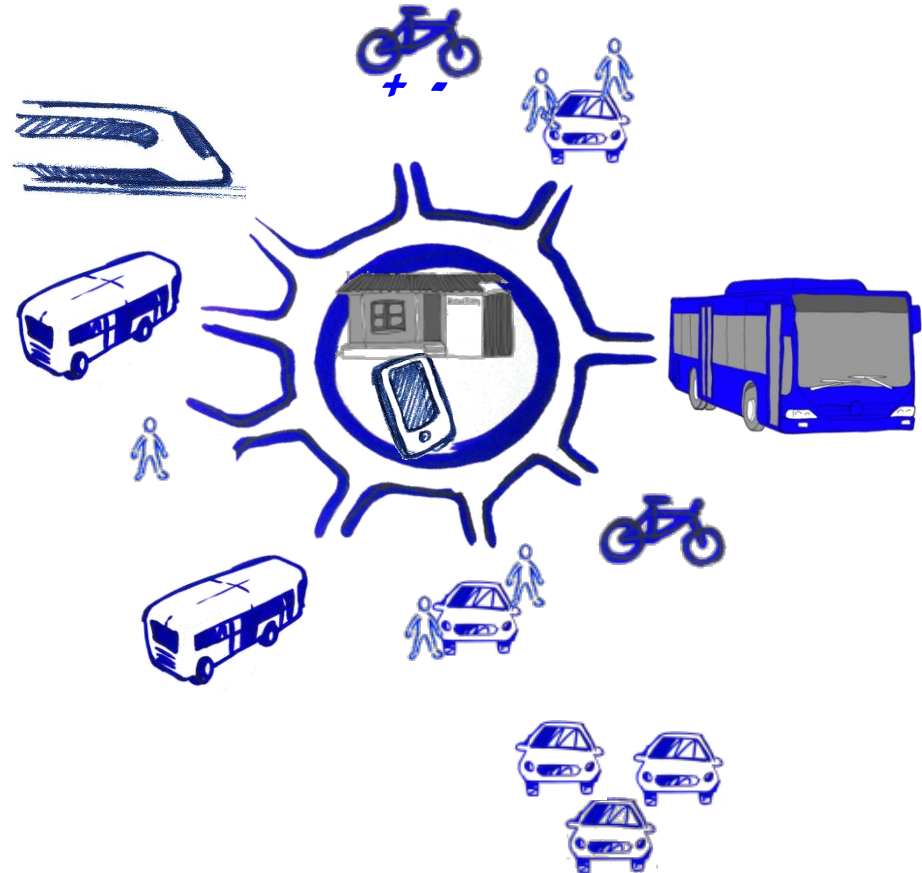
Angebotsszenarien
Entwicklung realitätsnaher Szenarien

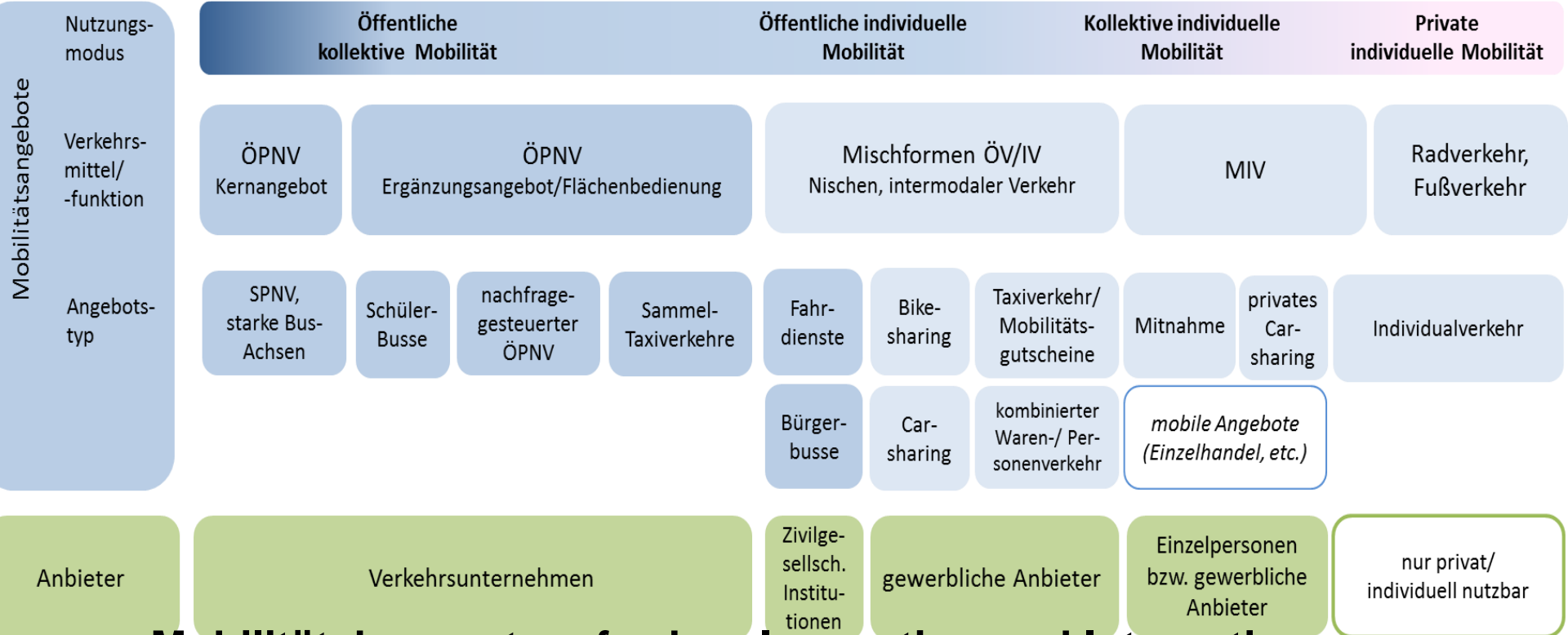
Mobilitätskonzepte – Leitlinien der integrierten Betrachtung

Ist-Zustand



Integriertes Gesamtkonzept 2030





Mobilitätskonzepte erfordern Innovation und Integration

Integration

technisch

- räumliche Schnittstellen zwischen Angebotsformen
- Datenschnittstellen /Vermittlung zwischen Angebot und Nachfrage
- Vertriebssystem/Buchung/Bezahlungsmöglichkeiten der Endnutzer

informativ

- Nutzerinformation über passende/verfügbare Angebote für aktuelles Mobilitätsbedürfnis
- Preisauskunft

organisatorisch/institutionell

- Informationsaustausch & Koordination zwischen Mobilitätsanbietern/Angeboten
- Initiierung neuer & Erweiterung/Optimierung bestehender Angebote

finanziell/entgeltbezogen

- Abrechnung zwischen Anbietern und Nutzern
- Abrechnung zwischen Anbietern
- Einbeziehung weiterer Finanzierungsmöglichkeiten

Es wurden unterschiedliche **Entwicklungspole** in den Regionen entwickelt und diskutiert

„weiter so“

- Leistungsabbau
- mehr Nachfragesteuerung
- stärkerer Nutzerbeitrag

Neue Perspektive

- Subjektförderung
- Beitrag von Drittnutzern (Immobilieeigentümern, bestimmten Gewerbetreibenden)
- ÖPNV-Abgabe und Bürgerticket
- Kombiniertes Personen- und Warenverkehr („Kombibus“)
- Mitfahrmöglichkeit bei: Pflegediensten, KEP-Diensten

Starkes Bürgerengagement

- Bürgerbus
- Mitnahme (organisiert/ Vertrauensnetzwerk)
- Carsharing „im Kleinen“
- Intermodalität (Fahrrad/ E-bike & starke Achsen)

Standortstruktur/ IKT

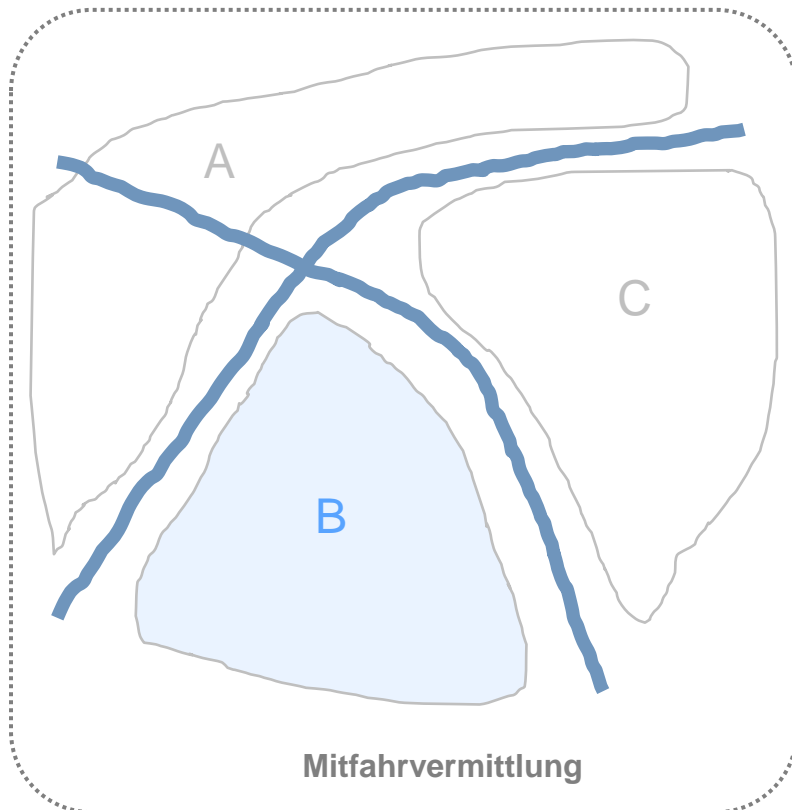
- Einzelhandel: „Rollende Theke“; Lieferservice / Versandhandel
- Schulen: e-learning
- Verwaltung: e-services

Beispiel für zwei **kontrastierende** Grundmodelle – Oderland

Grundmodell 1:

ÖPNV-Hauptachsen und ausgedehntes Rufbusangebot, Mitfahrvermittlung als Rahmen

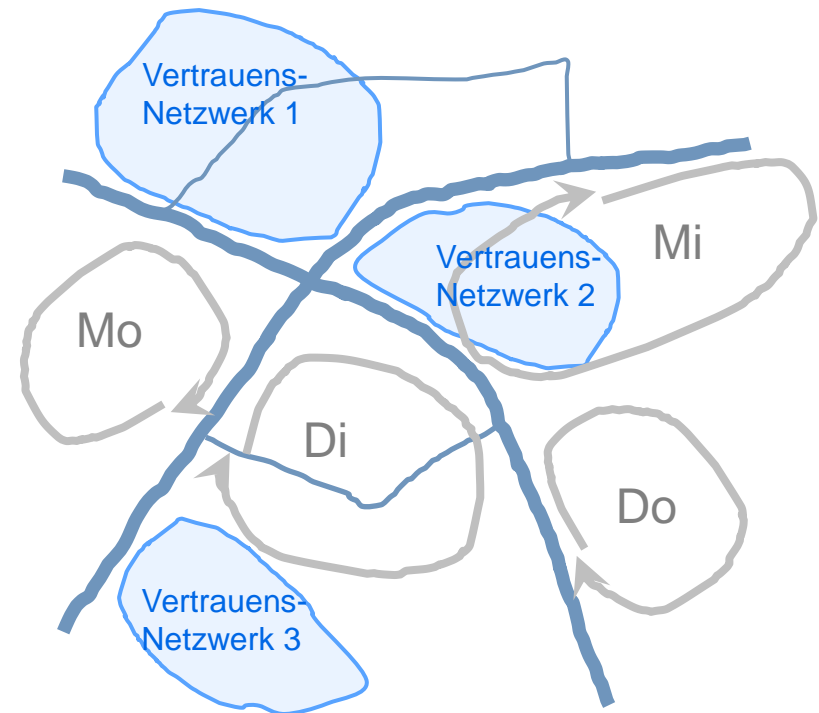
Mindeststandards und verlässliche Qualität



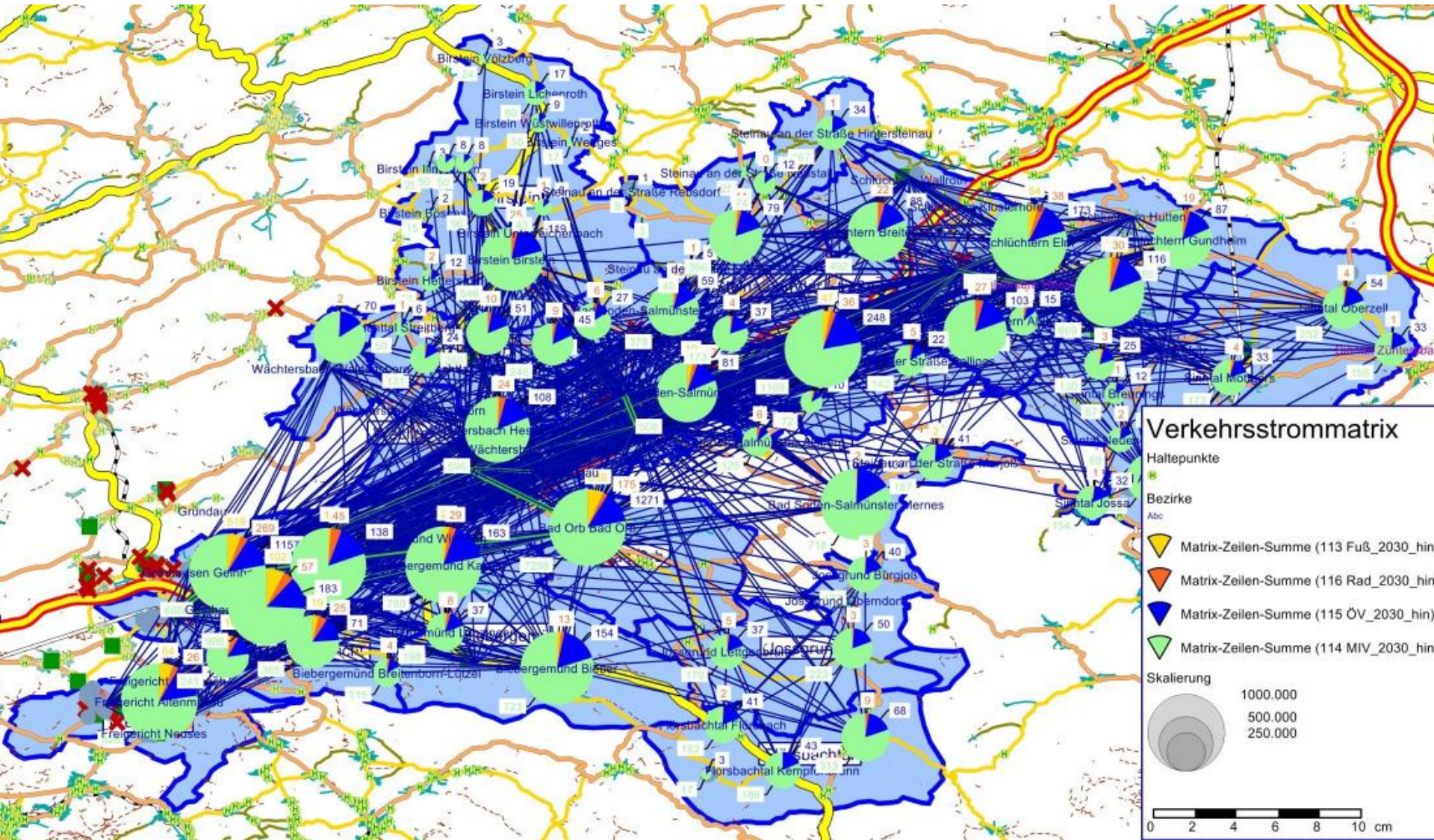
Grundmodell 2:

ÖPNV-Hauptachsen und **private Organisation**

hohe Flexibilität, aber Unsicherheit



Die Nachfrageabschätzung Spessart erfolgt **kleinteilig** auf Ebene der Ortslagen



Peenetal/Loitz: Das Mobilitätssystem muss mit Blick auf 2030 regional **umgebaut und integriert** betrachtet werden

- Straffung und **Verdichtung** des Liniennetzes
- Einführung von **bedarfsorientierten** Schülerverkehrskorridoren
- Einführung von Wochenend- und **Kultur-Busfahrten**
- Einführung eines **vollflexiblen** Flächenrufbusses
- Einführung eines **Anrufsammelbusses** am Wochenende
- Maßnahmen zur Förderung einer **Fahrradkultur**
- Bedarfsorientierte **Fahrdienste** für Senioren durch eine Tagespflegeeinrichtung
- Stärkere **Bewusstseinsbildung** und Bekanntmachung von privatem Carsharing
- Verstetigung und Weiterbildung der **ehrenamtlichen Mobilitäts-** und Generationenmanager

Oderland: Bevölkerungsgruppen **ohne Pkw** von einer hohen Qualität des Mobilitätssystems abseits des MIV abhängig

- Beibehaltung **SPNV** – Straffung und **Verdichtung** auf vier Expressbuslinien
- Einführung von **bedarfsorientiertem** Schülerverkehr
- **Mobilitätsgutscheine: Subjektförderung** von Schülerverkehren statt Unterstützung des ÖPNV in peripheren, dispersen Räumen
- Einführung von **Kultur-/Veranstaltungs-Zugfahrten**
- Wiedereinführung einer **Haustür-zu-Haustürbedienung**
- Stärkere **Bewusstseinsbildung** und Bekanntmachung von privater Mitfahrvermittlung in sozialen Vertrauensnetzwerken
- Einbettung alternativer Mobilitätsangebote in eine übergreifende **Mobilitätsplattform** und Einführung einer „Mobilitätsgarantie“
- **Mobilitätsmanager** in den Gemeinden vor Ort
- **Fahrdienste** für Jugendliche zu ihren regelmäßigen Freizeitterminen
- Erarbeitung einer landkreisweiten **Mobilitätsmanagementstrategie**

Entscheidungsunterstützung

Projekt soll Fragen beantworten

Mögliche Fragestellung

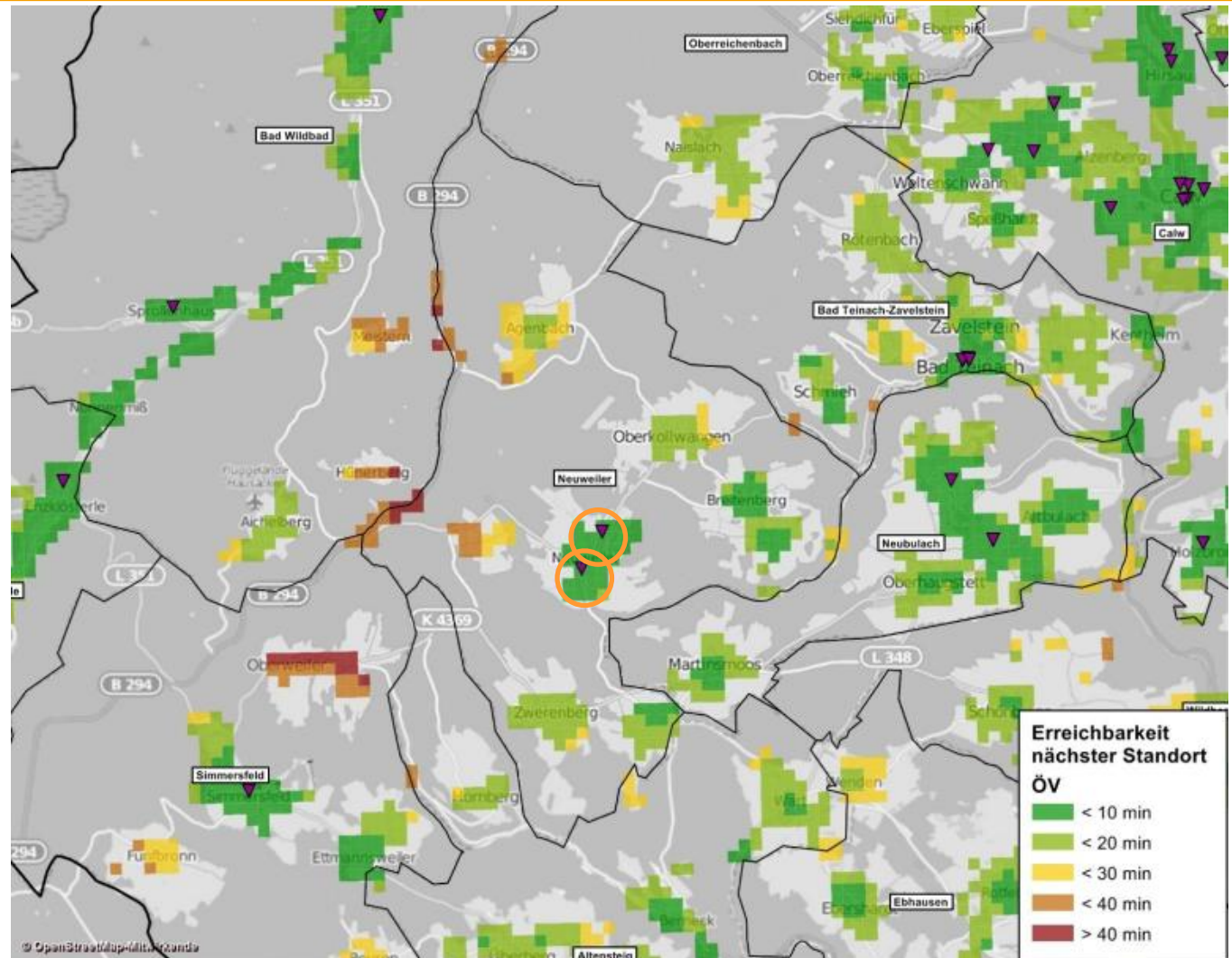
- Wie wirkt sich die **Schließung** (Neuinstallierung) einer Daseinsvorsorgeeinrichtung aus?
- **Wie viele** EinwohnerInnen werden wie viel länger (kürzer) fahren?
- Wie wirkt sich die **Verschlechterung /Verbesserung** des ÖV-Angebots aus?
- Wo sind besonders viele vulnerable Menschen von **Erreichbarkeitsdefiziten** betroffen?
- In welchem Maße können neue **Mobilitätsangebote** die Erreichbarkeit verbessern?
- Wo können (E-) **Car/Bike-Sharing Angebote** am effektivsten eingesetzt werden?

Ein **fiktives** Beispiel

Eine Gemeinde verliert ihren letzten Hausarzt

Neuweiler:

Derzeitige Erreichbarkeit mit dem ÖV (Minuten)



Ein **fiktives** Beispiel

Eine Gemeinde verliert ihren letzten Hausarzt

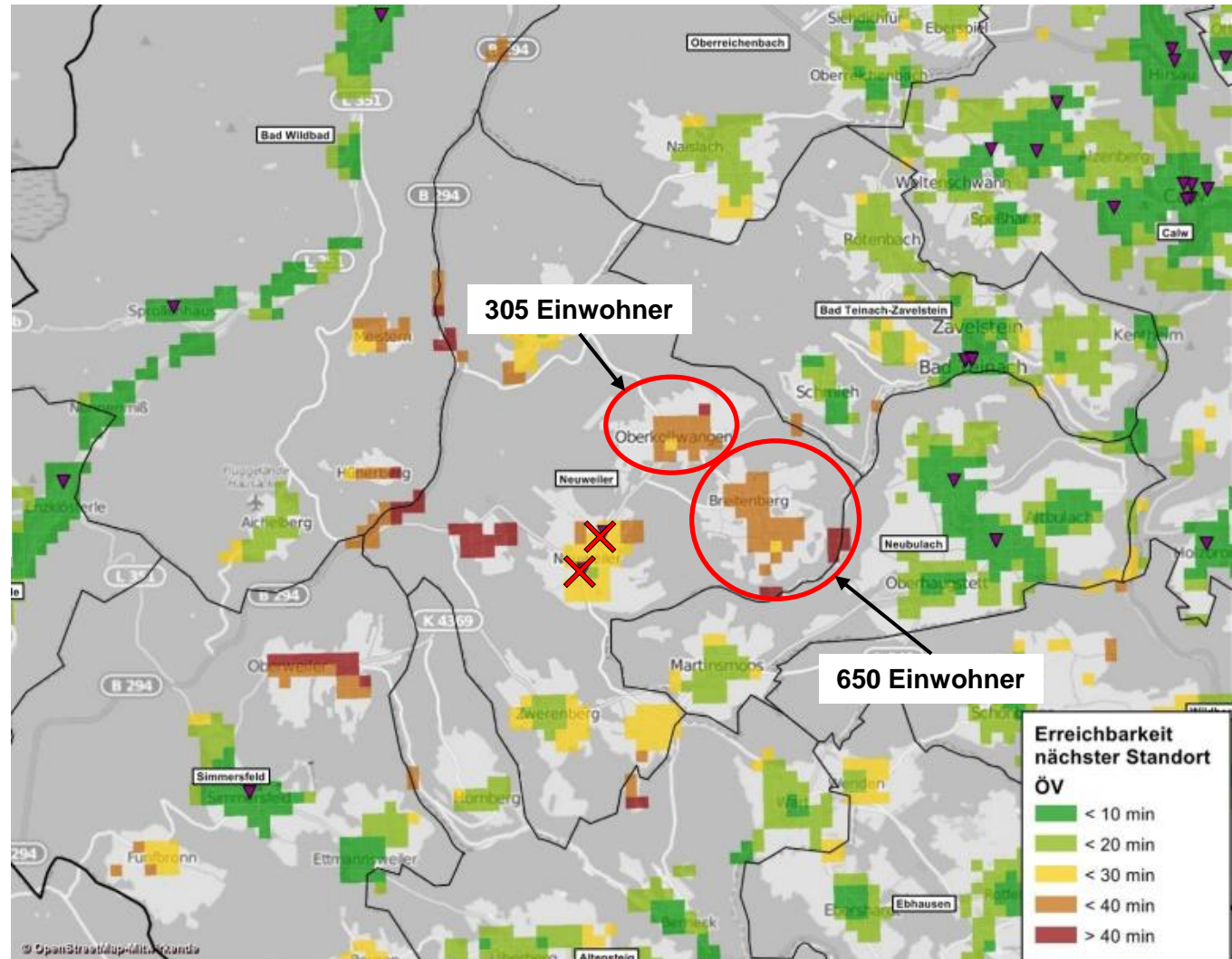
Neuweiler:

Künftige Erreichbarkeit mit dem ÖV (Minuten)

Besonders betroffene Ortsteile:

Breitenberg

Oberkollwangen



Erreichbarkeitsindex

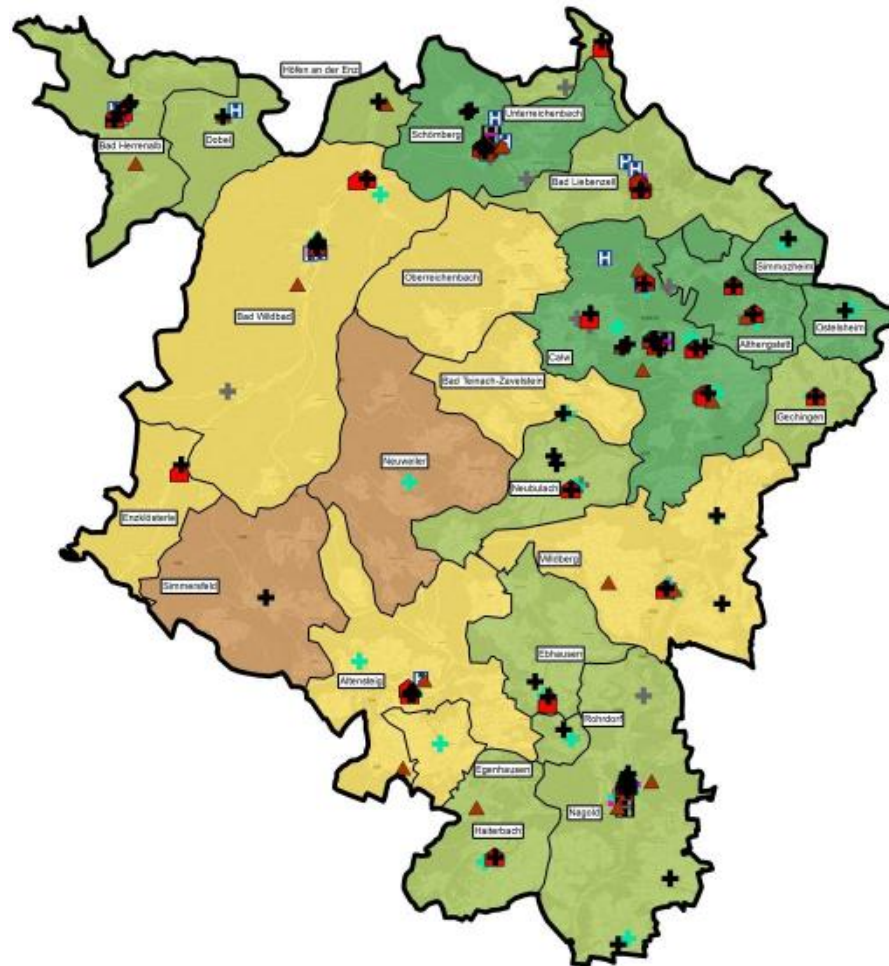
Gesundheitsindex

Gesundheitsindex
auf Rasterebene

Bezogen auf alle
Ziele des
Gesundheitswesens
und den öffentlichen
Nahverkehr

Berücksichtigte Ziele:

- Hausärzte
- Kinderärzte
- Frauenärzte
- Zahnärzte
- Apotheken
- Krankenhäuser
- Pflegeheime



Ausbleibender Generationswechsel

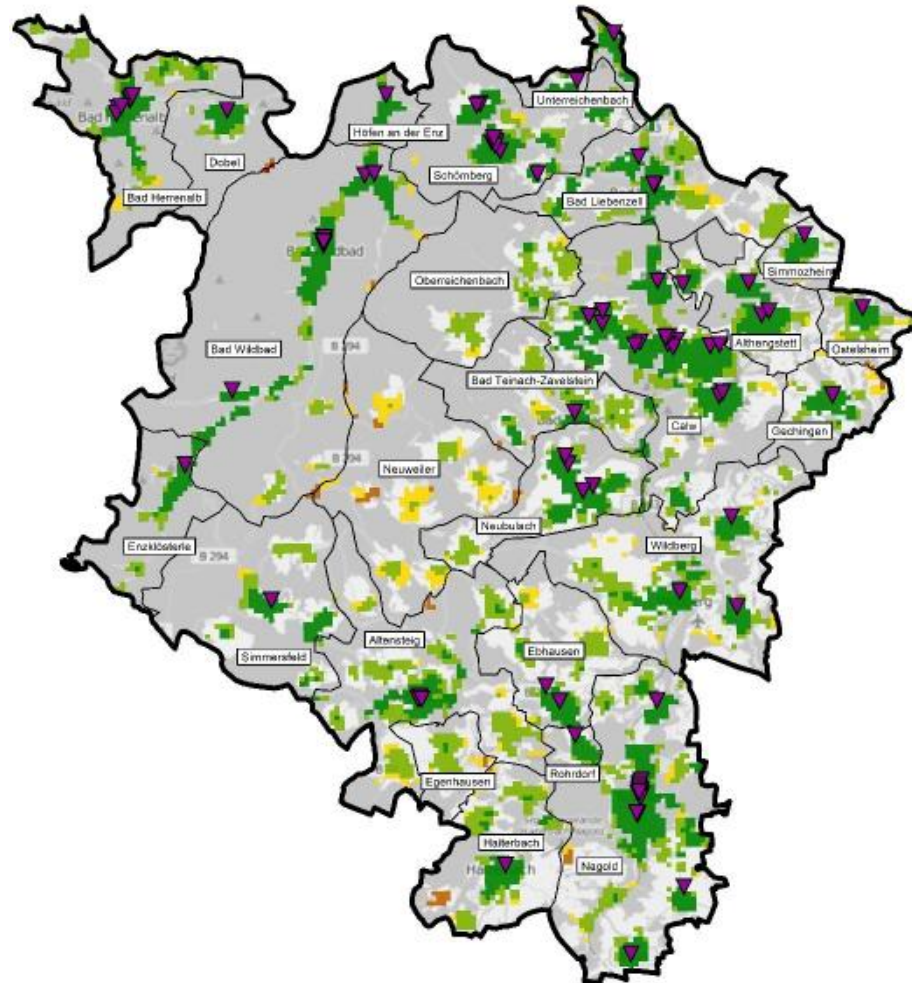
Szenario: Wegfall Hausärzte > 70 Jahre im Jahr 2030

Annahmen

Allgemeinärzte:
keine Veränderung

Hausärzte: alle
Praxen schließen,
wenn der Arzt 2030
älter als 70 ist und
heute kein Nach-
folger bekannt ist

Erreichbarkeit
nächster Standort
mit ÖV 2015



Erreichbarkeit nächster Standort
Bezugsjahr: 2015

ÖV

≤ 10 min

≤ 20 min

≤ 30 min

≤ 40 min

> 40 min

Allgemeinärzte und Hausärzte



Ausbleibender Generationswechsel

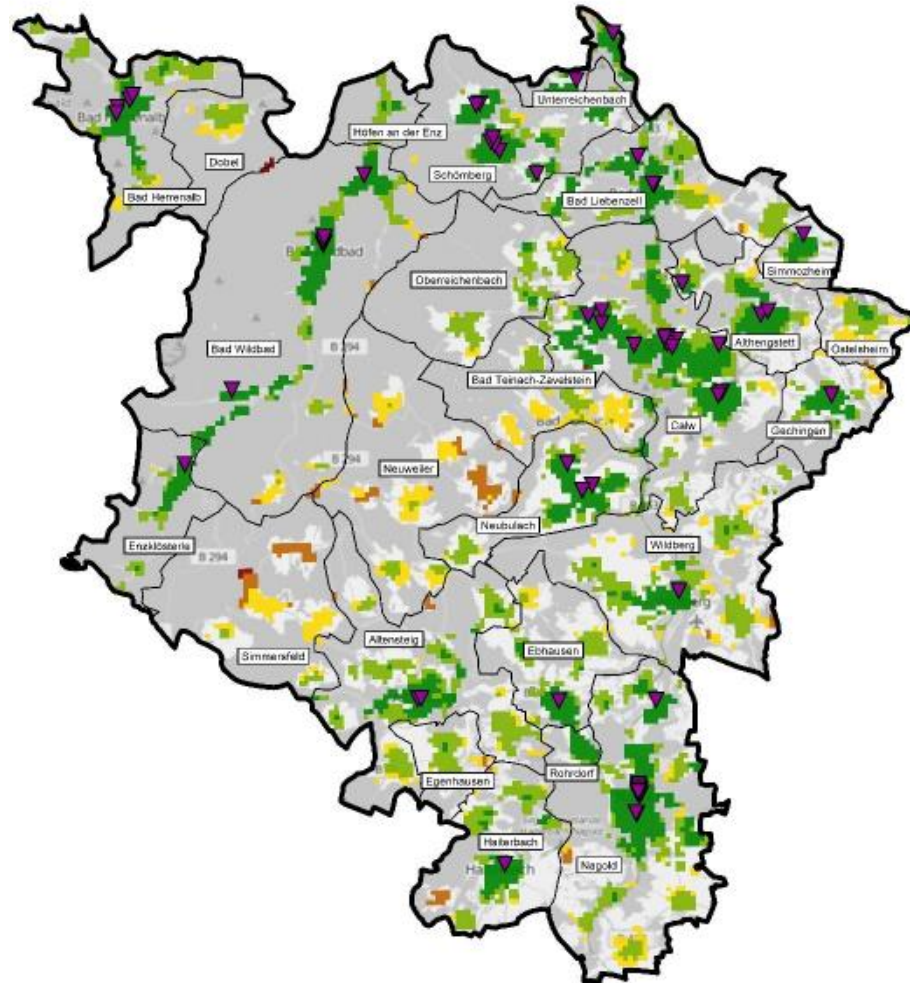
Szenario: Wegfall Hausärzte > 70 Jahre im Jahr 2030

Annahmen

Allgemeinärzte:
keine Veränderung

Hausärzte: alle
Praxen schließen,
wenn der Arzt 2030
älter als 70 ist und
heute kein Nach-
folger bekannt ist

Erreichbarkeit
nächster Standort
mit ÖV 2030



Erreichbarkeit nächster Standort
Bezugsjahr: 2030

ÖV

≤ 10 min

≤ 20 min

≤ 30 min

≤ 40 min

> 40 min

Allgemeinärzte und Hausärzte



Neuschaffung von Standorten

Szenario: Neubau einer Grundschule zur Versorgungsverbesserung

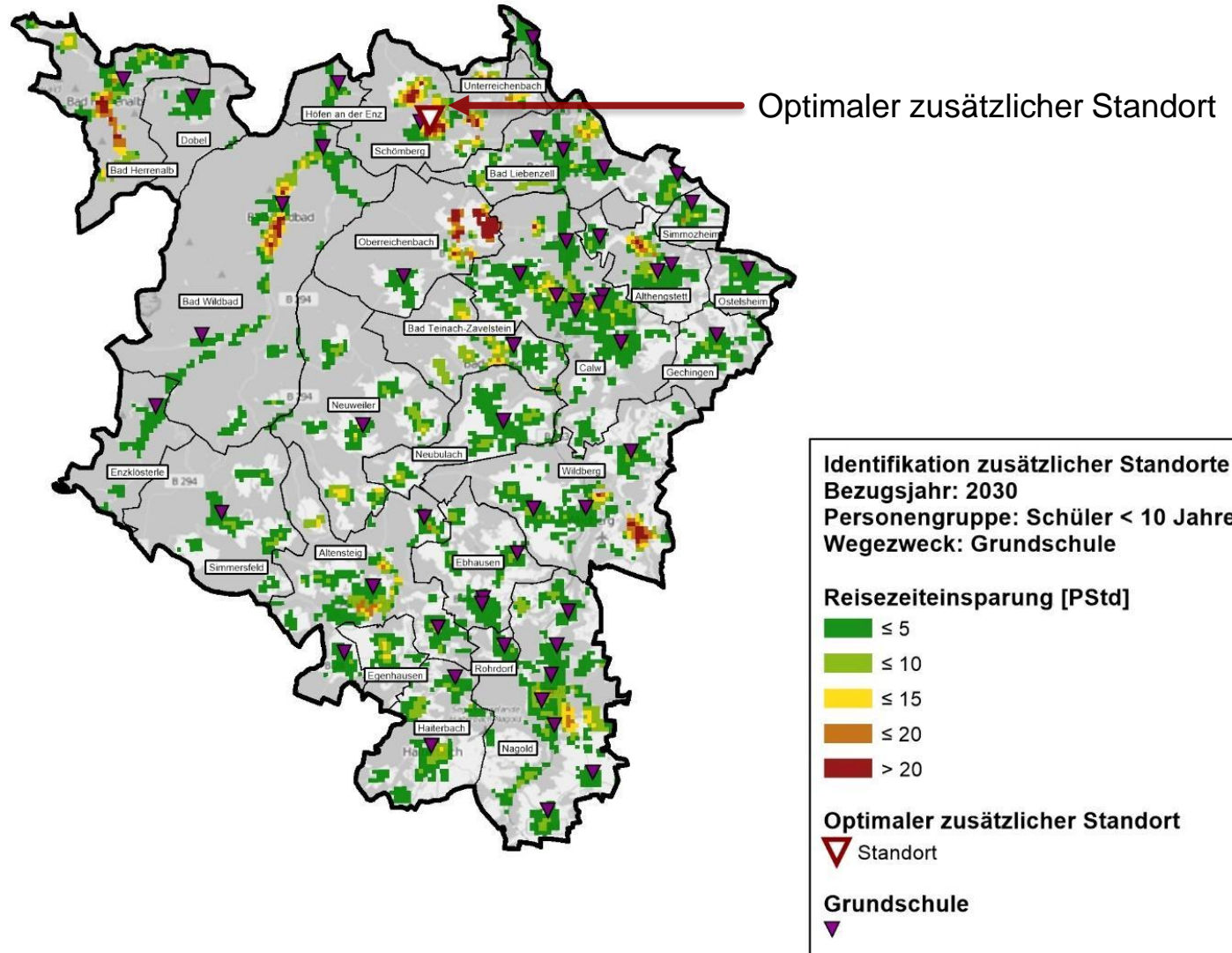
Frage:

Wo soll ein zusätzlicher Standort angesiedelt werden?

Annahme:

Ein zusätzlicher Standort wird so angeordnet, dass der Reisezeitaufwand der Grundschüler am meisten reduziert wird.

Zeitpunkt:



Erzwungene Standortschließungen

Szenario: Schließung einer Grundschule

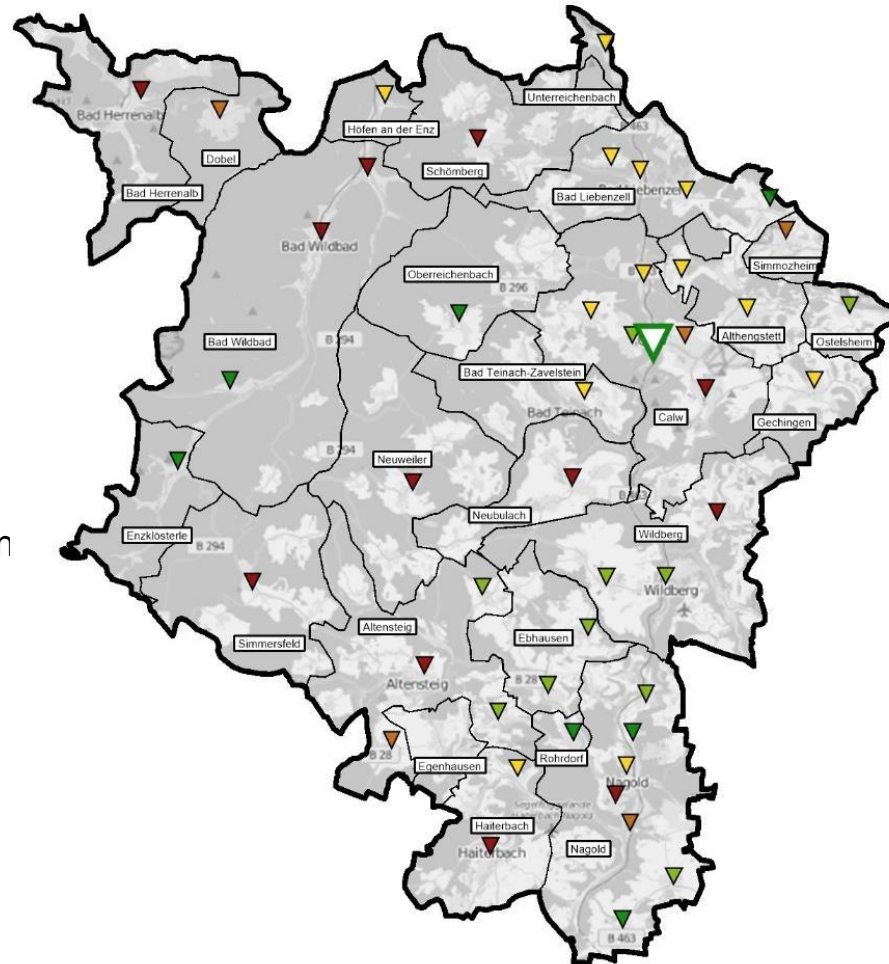
Frage:

Wo kann ein vorhandener Standort geschlossen werden?

Annahme:

Es wird der auswirkungsärmste Standorte geschlossen d.h. der Standort bei dem der Reisezeit-aufwand der Grundschüler am geringsten steigt.

Zeitpunkt:



Identifikation Reduktionsstandorte
Bezugsjahr: 2030
Personengruppe: Schüler < 10 Jahre
Wegezzweck: Grundschule

Reisezeitzuwachs [PStd]

▼ ≤ 10

▼ ≤ 20

▼ ≤ 30

▼ ≤ 40

▼ > 40

Optimaler Reduktionsstandort

▼ Standort

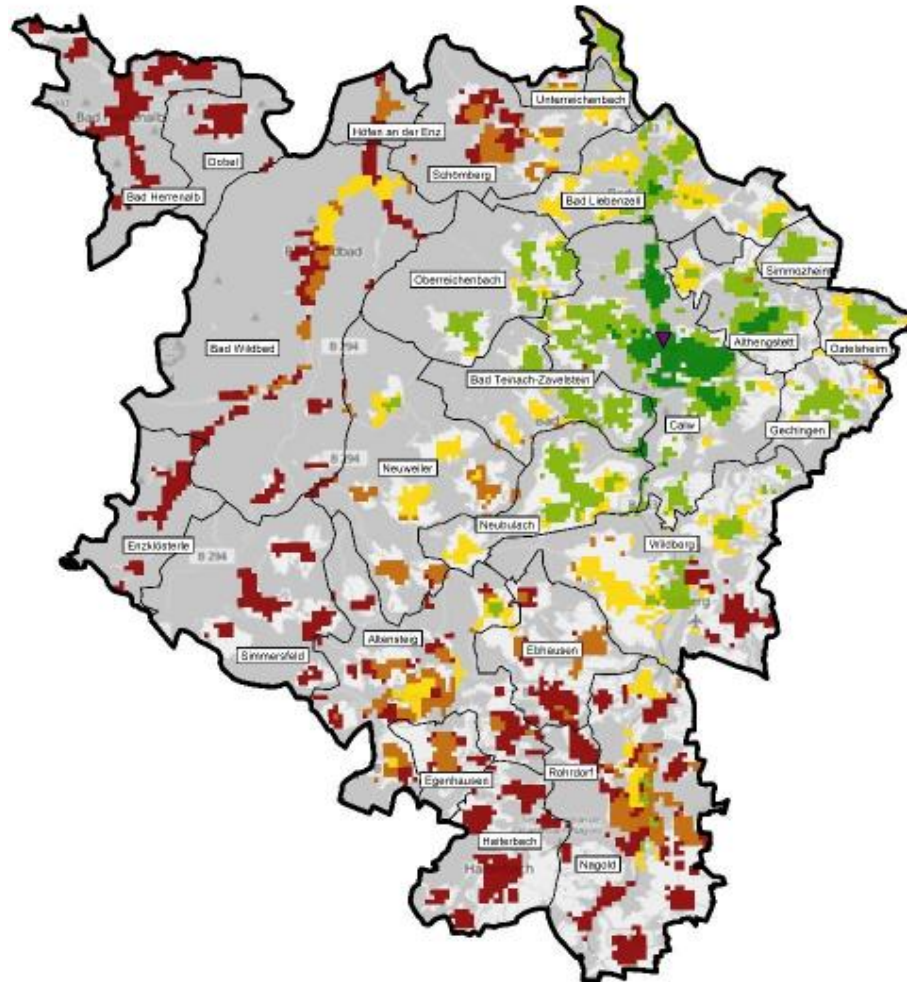
Erreichbarkeit im Tagesgang

Szenario: Abendessen in der Calwer Innenstadt

Fahrzeit zum
Wohnort mit
dem ÖV

Zeitscheibe:

11:00 – 13:00 Uhr



ÖV-Isokronen
Standort: Marktplatz Calw
Zeitraum: 11:00 - 13:00 Uhr

Bezirke

Isokronen-Zeit ÖV

≤ 15 min

≤ 30 min

≤ 45 min

≤ 60 min

> 60 min

Standort



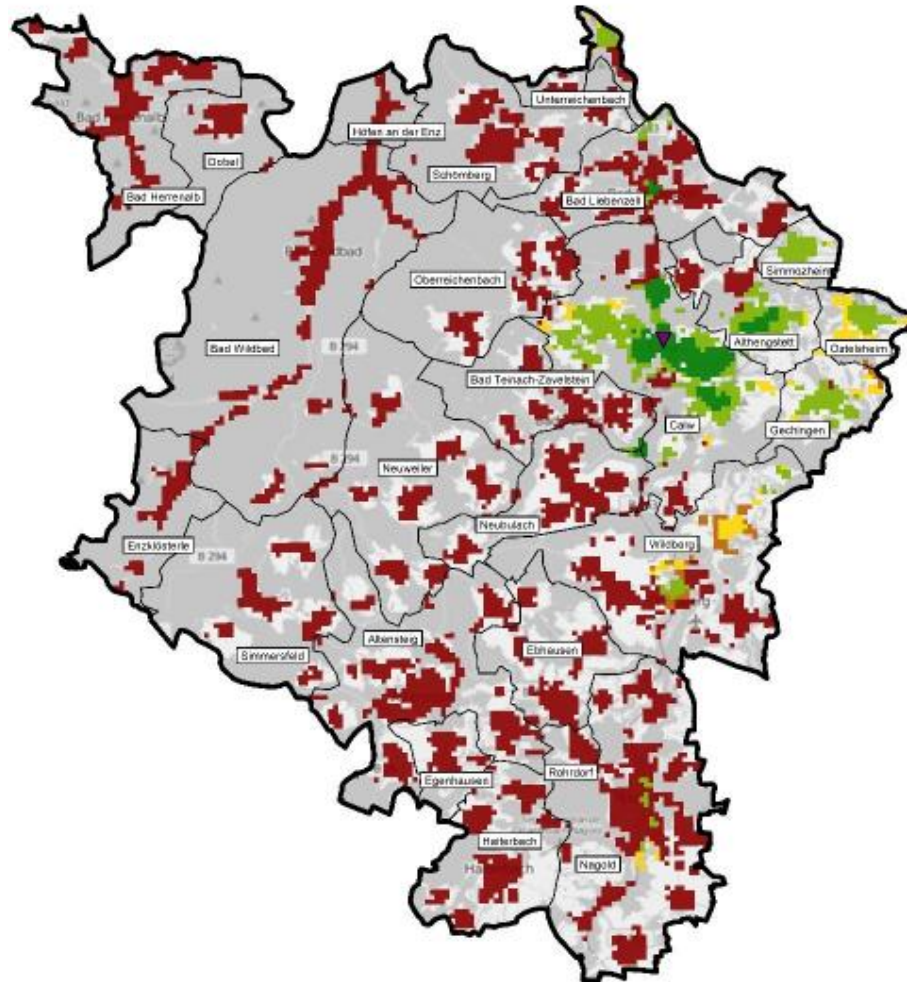
Erreichbarkeit im Tagesgang

Szenario: Abendessen in der Calwer Innenstadt

Fahrzeit zum
Wohnort mit
dem ÖV

Zeitscheibe:

19:00 – 21:00 Uhr



ÖV-Isokronen
Standort: Marktplatz Calw
Zeitraum: 19:00 - 21:00 Uhr

Bezirke
Isokronen-Zeit ÖV

- ≤ 15 min
- ≤ 30 min
- ≤ 45 min
- ≤ 60 min
- > 60 min

Standort
▼

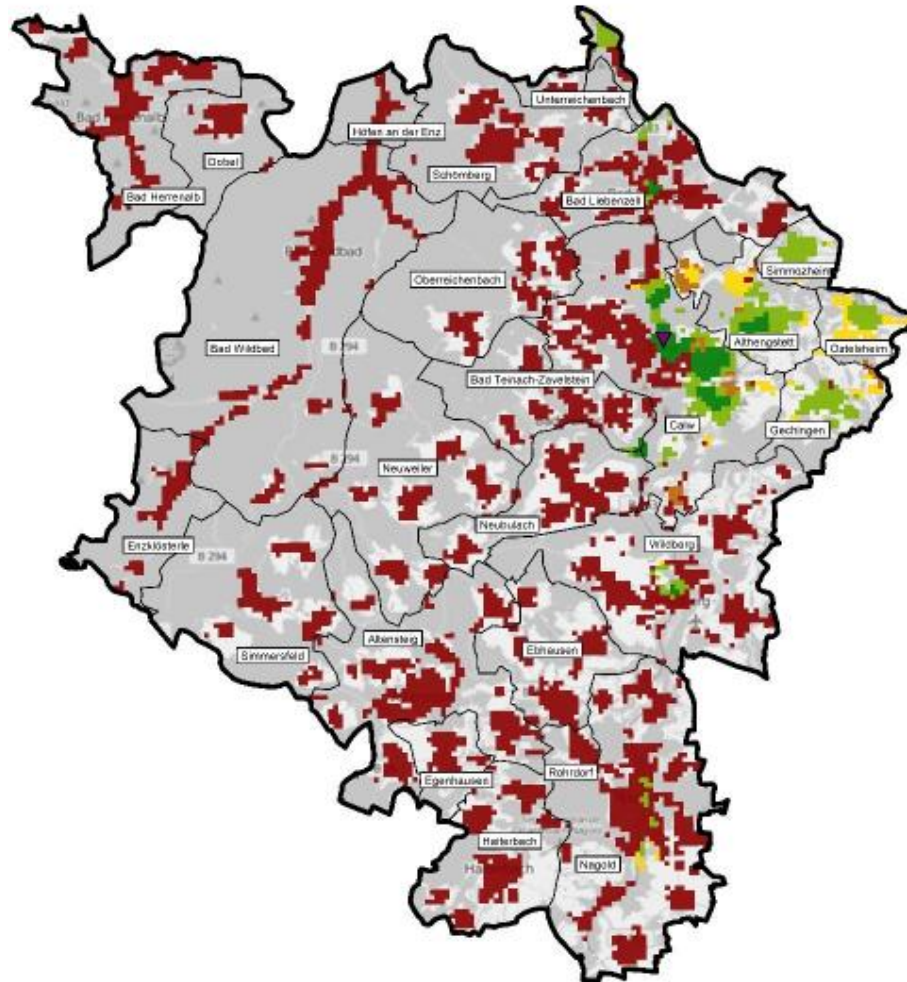
Erreichbarkeit im Tagesgang

Szenario: Abendessen in der Calwer Innenstadt

Fahrzeit zum
Wohnort mit
dem ÖV

Zeitscheibe:

21:00 – 23:00 Uhr



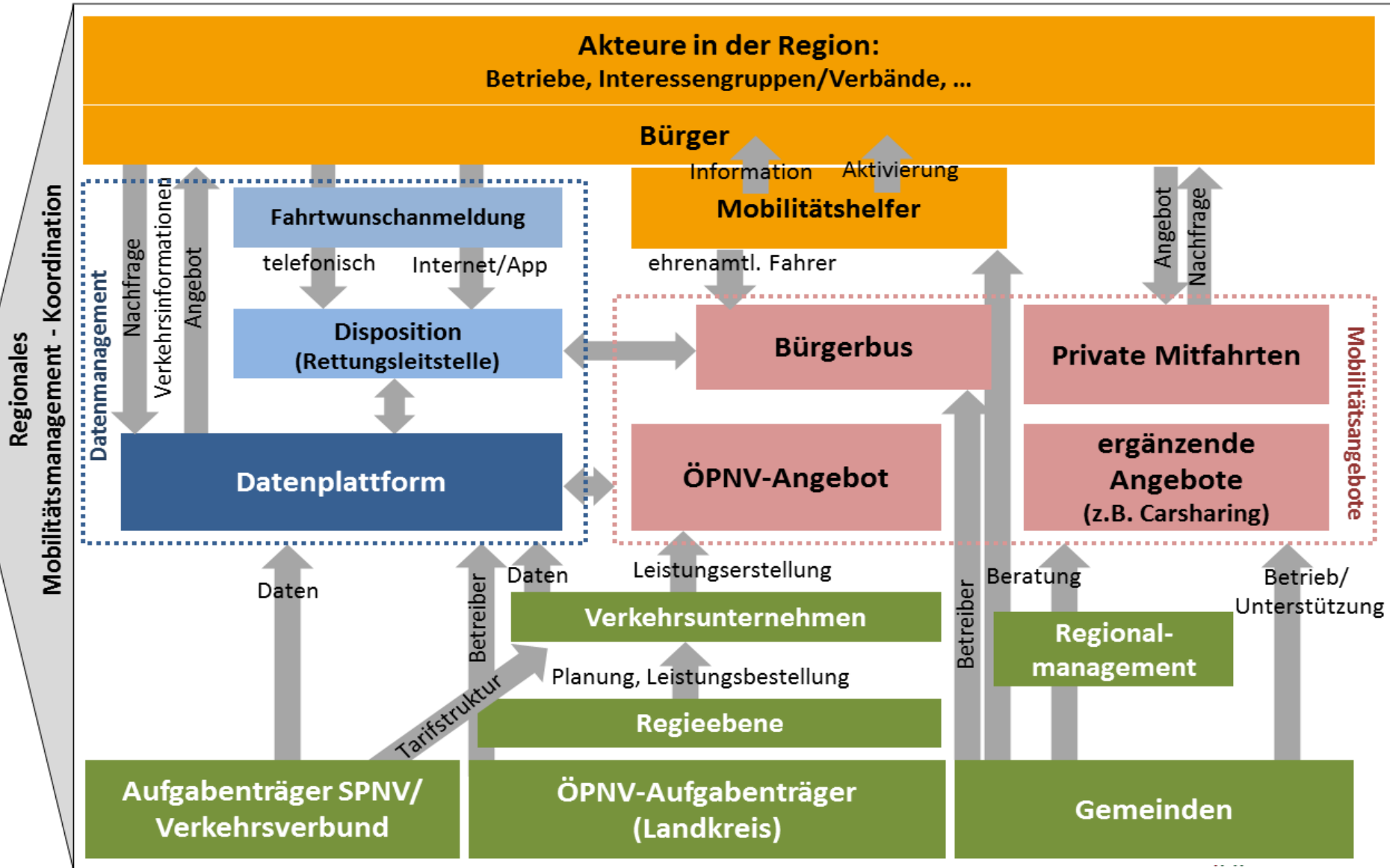
ÖV-Isoschronen
Standort: Marktplatz Calw
Zeitraum: 21:00 - 23:00 Uhr

Bezirke
Isoschronen-Zeit ÖV

- ≤ 15 min
- ≤ 30 min
- ≤ 45 min
- ≤ 60 min
- > 60 min

Standort
▼

Akteurs- und Funktionsstruktur integrierter regionaler Mobilitätsangebote



Merkmale des **Linienverkehrs** spielen eine überragende Rolle im ÖPNV und ist eng begrenzt – Anpassung bestehender Rechtsgrundlagen

▪ **Europa**

- Gemeinsame Verkehrspolitik (Art. 4 II g AEUV)
- Harmonisierung nach Art. 90 ff AEUV
- Verordnung 1370/2007

▪ **Bund**

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG)
- Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)
- Regionalisierungsgesetz (RegG)
- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)
- Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

▪ **Land**

- Organisation und Planung (Art. 70, 30 GG)
- Gesetze zur Finanzierung, Organisation und Planung der Länder (ÖPNVG)

Hemmschuh für die Integration flexibler Bedienformen liegt z.B. in dem Genehmigungsrecht von **Finanzierungsfragen**

- Linienverkehrs-Merkmal **§§ 8 / 42 PBefG** der Regelmäßigkeit und Streckenbindung mit flexiblen Bedienformen **unvereinbar**, aber die finanzierungsbezogenen Rechtsgrundlagen knüpfen an diese Merkmale an
- **flexible Bedienformen** sollten ausdrücklich in Nahverkehrsplänen erwähnt werden, um Genehmigungsfähigkeit zu erhöhen (trotz Einzelfallprüfung)
- Auskömmliche und verlässliche **Finanzierungsgrundlagen** (v.a. EntflechtG-Nachfolgeregelung nach 2019)
- Vermeidung von **Siedlungsentwicklung** in nichtintegrierten Lagen durch konsequente Anwendung des Bau- und Planungsrechts sowie wirksame Einzelhandelssteuerung (u.a. Einzelhandelserlasse)

Durch die **Automatisierung** erfolgt eine Auflösung von Systemgrenzen – ist das die Rettung für den ÖPNV im ländlichen Raum?



Quelle: DB / Innoz

- Autonomes Fahren überwiegend aus **technologischer** Sicht
- **Betriebswirtschaftliche** Effizienzsteigerung – Schwachlastzeiten / dünn besiedelte Gebiete
- Möglichkeit der **Teilnahme** am gesellschaftlichen Leben
- Chancen neuer **Mobilitätsdienste** - Potential durch Einsatz automatisierter Fahrzeuge im ÖPNV
- Zusätzliche (kostengünstige und flexible) Zubringer-Systeme und **Shuttle-Dienste**
- **Pilotprojekte** in regionalen Labs zwingend notwendig
- Aber viele offene Fragen: Unerwünschte Effekte, rechtliche Frage, Akzeptanz

Bestehende Strukturen, **Organisationsformen** und Denkweisen müssen verändert werden

Risiken

- viele **Mikrokonzepte** als living-lab umgesetzt – kaum regionale langfristige **Strategien**
- **Autodominanz** weiter vorhanden
- **Mobilitätskultur** muss sich verändern
- Teilweise geringes bürgerliches **Engagement**

- **Qualität** und Quantität der Daten heterogen
- **Mobilitätsdaten** kaum vorhanden
- Skepsis von **lokalen Akteuren**

- **Komplexe Systeme**, die nicht oder nur rudimentär miteinander vernetzt sind
- Hohe **Kosten** der Multimodalität (kumulierte Fixkosten) sowie **Wahrnehmungs- und Vermittlungsdefizite**

Gute Chancen für eine Transformation von **Mobilitätsangeboten** und einer Veränderung der **Mobilitätskultur**

- **Passfähigkeit** neuer/innovativer Konzepte durch kleinteiligen Ansatz
 - kleinräumige Verteilung / Prognose Bevölkerung
 - Abschätzung Verkehrsnachfrage und Mobilitätsbedürfnisse
 - Gestaltung Mobilitätsangebote und Standorte der Daseinsvorsorge
- **Koordinierung** neuer und „alteingesessener“ Anbieter
- **Kümmerer/Mobilitätsberater** für kleinräumige, lokale Mobilitätsangebote
 - IuK-Unterstützung (auch „kleine“, „selbstgemachte“ Lösungen)
 - veränderte Mobilitätskultur / Motivierung
 - Sharing-Prinzip nur mit sozialer Vertrautheit entwickelbar
- **Dienstleistungskultur** mit verkehrlicher Substitutionswirkung
- **Rechtliche Grauzone** (z.B. Bürgerbus) kann bereits heute genutzt werden
- **Finanzengpässe** verhindern bisweilen „günstige“ Kleinlösungen
- **Ideologische Perspektiven** dürfen genauso wenig den Blick verstellen wie Wunschdenken

Wie sieht die **Mobilität** auf dem Land in Zukunft aus?

- Verkehr reduzieren und **Mobilität** erhöhen (sharing, changing, combining)
- Mobilitätsangebote aus einem **Guss** und **transaktionskostenarm** – (digitaler) Zugang zu verschiedenen **Mobilitätsoptionen**
- **Flexible Angebote** organisiert nach dem „hub-and-spoke-Prinzip“
- Großflächige **Realabore** und Experimente

- **Lebensqualität** auf dem Land positiver Aspekt – Stärkung von **Strukturen**
Dorfläden, private Fahrgemeinschaften, rollender Lebensmittelladen, Arztversorgung, mobile Dienstleister oder Beratungsmobile
- **Regenerative**, lokale Energien nutzen
- **Inter-/Multimodale Mobilitätsmuster** im ländlichen Umfeld belohnen
- **Langsamer** werden (Veränderung des Zeitbudgets für Mobilität)