



Ländliche Mobilität gestalten

Erfahrungen aus der BULEplus-Fördermaßnahme
LandMobil – Unterwegs in Ländlichen Räumen

AUS DER PRAXIS FÜR DIE PRAXIS



Liebe Leserinnen und Leser,

ländliche Mobilität verbessern – mit diesem Ziel haben sich die rund 40 Modellprojekte der Fördermaßnahme LandMobil auf den Weg gemacht und Lösungen für ihre Region entwickelt.

Sie haben während der Projektlaufzeit von Anfang 2020 bis Mitte 2023 bundesweit unterschiedliche Ansätze für eine zukunftsfähige Gestaltung der Mobilität in ländlichen Räumen erarbeitet und getestet.

An LandMobil beteiligte Kommunen, Vereine und Unternehmen gestalteten auf ihre lokalen Bedürfnisse zugeschnittene Lösungen, die von den Menschen vor Ort mit großem Einsatz umgesetzt wurden. Die Projekte spiegeln die große Bandbreite an Möglichkeiten wider, um die Mobilität der Menschen auf dem Land zu verbessern: Die Ideen reichen von Sharing- und Mitfahrangeboten mit Rad, Pkw oder Bus über Lieferverkehre bis hin zu Beratungsangeboten und Auskunftsplattformen.

In vielen ländlichen Regionen ist die Mobilität der Menschen stark vom privaten Fahrzeug abhängig. Der öffentliche Personennahverkehr ist oftmals vornehmlich auf Schülerinnen und Schülern ausgerichtet. Mit Bedarfsverkehren, Sharing-Angeboten, elektrisch unterstützten Fahrrädern, Mobilitätsstationen und einer guten Fuß- und Fahrradwegeinfrastruktur erweitern sich die Optionen für eine nachhaltige Mobilität.

Hier setzte das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) mit der Maßnahme „LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen“ im Rahmen des Bundesprogramms Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) an. Mit dem BULEplus unterstützt das BMEL Ideen, die dazu beitragen, auch in Zukunft auf dem Land gut leben und arbeiten zu können.

Der vorliegende Leitfaden richtet sich an Praktikerinnen und Praktiker in Kommunen, Initiativen, Vereinen und Unternehmen in ländlichen Räumen. Er enthält Wissenswertes rund um das Thema ländliche Mobilität, hilfreiche Praxisempfehlungen und Tipps zur Initiierung, zur Umsetzung und zur Verstetigung von Mobilitätsvorhaben auf dem Land. Grundlage sind die Erfahrungen der LandMobil-Projekte. Die vorgestellten Beispiele und Handlungsansätze können wertvolle Ansätze für die eigene Arbeit geben und regen zum Erfahrungsaustausch sowie zur Weiterentwicklung bestehender Ansätze an.

Viel Freude beim Lesen!

Ihr Redaktionsteam im Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft

INHALT

1

Ländliche Mobilität:
Herausforderungen
und Ansätze 6

2

Faktor Mensch:
Wichtige Akteure und
Zielgruppen-Ansätze
der Verkehrsplanung 14

3

Einblicke in die Praxis:
Empfehlungen für
die Umsetzung von
Mobilitätslösungen
aus LandMobil 22

4

Von der Idee
zur Verstetigung 52

5

Fazit 62

1

Ländliche Mobilität: Herausforderungen und Ansätze

Verkehrsangebote stellen die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes sowie von Nahversorgungsmöglichkeiten, ärztlicher Versorgung, Bildungs-, Kultur- und Freizeitangeboten sicher. Die Verbesserung der Mobilität trägt damit wesentlich zum Erhalt der Lebensqualität und zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse in Stadt und Land bei.

Über die BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil – Unterwegs in Ländlichen Räumen konnten zwischen 2020 und 2023 lokale Initiativen von Vereinen, Kommunen, kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) sowie Genossenschaften modellhafte Ansätze für eine lebenswerte und zukunftsfähige Mobilität in ländlichen Räumen erproben.

Mobilität – eine zentrale Voraussetzung für Lebensqualität in ländlichen Räumen

Die Möglichkeiten, mobil zu sein, sind heute so groß wie noch nie. Aber auch die Anforderungen an die Mobilität sind gestiegen: In der heutigen Gesellschaft müssen Menschen mobil sein, um den Alltag zu bestreiten. Insbesondere in ländlichen Räumen befinden sich wichtige Alltagsziele wie Arbeitsplatz, Arztpraxis, Supermarkt oder Baumarkt nur noch selten in nähräumlicher Entfernung.

Im Zuge des demografischen Wandels und mit sinkenden Bevölkerungszahlen verändert sich in ländlichen

Regionen die Nachfrage- und Angebotssituation von Gütern und Dienstleistungen. Zunehmend auf zentrale Orte konzentrierte Versorgungs- und Dienstleistungsangebote erschweren gerade bei weitläufig gestreuten Wohnstandorten den Zugang zu Bildungs-, Gesundheits- und weiteren Einrichtungen der Daseinsvorsorge. Die zu überwindenden Distanzen und die Verkehrsnachfrage nehmen zu – und zugleich nimmt die Bündelbarkeit der immer heterogener werdenden Mobilitätsbedürfnisse ab.¹

Alltagsmobilität in ländlichen Räumen

Nach Definition des Thünen-Instituts gelten 91 % der Fläche Deutschlands als ländliche Räume. Ländlichkeit wird dabei definiert über eine lockere Wohnbebauung, geringe Siedlungsdichte, einen hohen Anteil an land- und forstwirtschaftlicher Fläche sowie eine Randlage zu großen Zentren und geringe Einwohnerzahlen im Umfeld. Hier leben aktuell 57 % der deutschen Bevölkerung.² Verkehr und Mobilität sind in ländlichen Räumen ein sehr zentrales Thema, da die Wege bis zum Arbeitgeber, bis zur nächsten Schule, bis zum nächsten Hausarzt im Durchschnitt deutlich länger sind als in den Ballungsräumen.

Diese Folgen des „Wohnen im Grünen“ werden spätestens dann deutlich, wenn die gewohnte Fortbewegung einmal nicht funktioniert – sei es, weil das Auto in die Werkstatt muss, der Bus ausfällt oder gesundheitliche Gründe eine eigenständige Mobilität verhindern. Dann wird spürbar, was ländliche Räume von den großen Städten unterscheidet: Es gibt nur wenige alltagstaugliche Alternativen, um von A nach B zu kommen.

Mobilität ist auch ein zentraler Wirtschaftsfaktor für ländliche Räume. In Anbetracht des demografischen Wandels und des zunehmenden Fachkräftemangels kann es ganz entscheidend sein, ob ein Ausbildungsbetrieb und Arbeitgeber gut erreichbar ist – auch ohne eigenes Auto.

Solange ein Pkw zur Verfügung steht, sind auch in ländlichen Räumen wichtige Einrichtungen wie Supermärkte, Schulen und Ärzte innerhalb von 15–20 Minuten erreichbar.³ Personen ohne Pkw haben in ländlichen Regionen hingegen einen deutlich kleineren Aktionsraum und legen nur halb so viele Kilometer pro Tag zurück wie Personen mit Pkw. In den Metropolen ist dieser Unterschied sehr viel geringer, weil dort Personen ohne Pkw in der Regel einen alltagstauglichen öffentlichen Verkehr zur Verfügung haben.⁴

Kein Wunder also, dass für die Menschen auf dem Land derzeit das Auto wichtiger ist als der öffentliche Verkehr.⁵

In Großstädten befinden sich deutlich mehr Ziele in fuß- und fahrradgeeigneter Entfernung, und es gibt ein dichtes Netz an öffentlichen Verkehrsangeboten. Der aktuelle Zustand des ÖPNV- und Radwegenetzes in ländlichen Räumen resultiert immer auch aus technischen und sozioökonomischen Entwicklungen, topographischen Gegebenheiten sowie verkehrspolitischen Entscheidungen. In den Niederlanden wurde der Fokus beispielsweise stärker auf das Radverkehrsnetz gelegt und in der Schweiz das Schienen- und Busnetz verstärkt gefördert.⁶

¹ vgl. BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2012): Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels. Bonn. S. 8 f. https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Handbuch/studie-mobilitaetssicherung-demografischer-wandel.pdf, abgerufen am 23. August 2024.

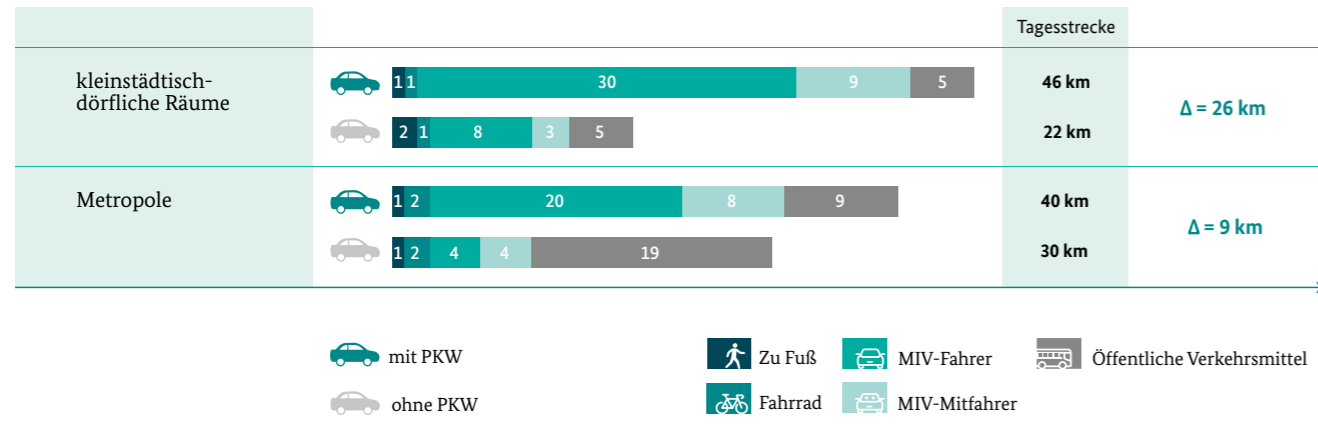
² vgl. www.landatlas.de, abgerufen am 17. Juli 2024.

³ vgl. www.landatlas.de, abgerufen am 17. Juli 2024.

⁴ Nobis, Claudia; Herget, Melanie (2020): Mobilität in ländlichen Räumen. Betrachtungen aus Sicht der Verkehrswende und der Gleichwertigkeit von Lebensverhältnissen, in: Internationales Verkehrswesen 4/2020, S. 41.

⁵ vgl. u.a. Köcher, Renate (2019): Mobilität und Klimaschutz. Gesellschaftliches Problembewusstsein und individuelle Verhandlungsspielräume. Eine Umfrage des Instituts für Demoskopie Allensbach im Auftrag von acatech, München, S. 16. <https://www.acatech.de/publikation/mobilitaet-und-klimaschutz/download-pdf?lang=de>, abgerufen am 17. Juli 2024.

⁶ vgl. u.a. Widmer, Thomas; Schenkel, Walter; Hirschi, Christian (2000): Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik im politischen Prozess: Deutschland, Niederlande und Schweiz im Vergleich. Bern.

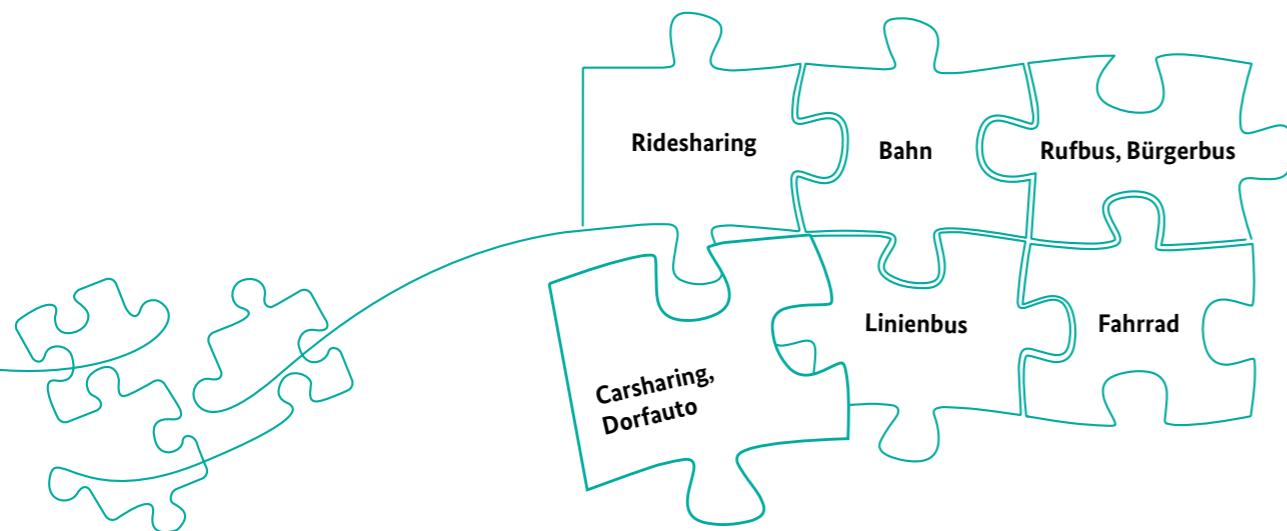


Verkehrsmittelnutzung im Stadt-Land-Vergleich
Datenbasis: Infas & DLR (2018): Mobilität in Deutschland 2017. Ergebnisbericht. Bonn, S. 48

Herausforderungen und Lösungsansätze für Mobilität in ländlichen Räumen

In den folgenden zwei Tabellen sind einige Herausforderungen für ländliche Mobilität aufgeführt – einmal aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner, und einmal aus Sicht der Verantwortlichen für die Nahverkehrsplanung. Zu jeder dieser Herausforderungen werden Beispiele für mögliche Lösungsansätze angeführt. Viele dieser Lösungsansätze wurden im Rahmen der BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil aufgegriffen und als Modellprojekte beispielhaft umgesetzt.

Die eher kleinmaßstäblichen Erprobungen, zumeist auf Ebene einzelner Gemeinden oder Unternehmen, sollten dabei möglichst gut in das vorhandene Verkehrsangebot eingefügt werden. Denn erst wenn die verkehrsbezogenen Angebote einer Region gut aufeinander abgestimmt sind und die Übergänge zwischen den einzelnen Angeboten nahtlos und komfortabel funktionieren, werden sie von den Menschen vor Ort als Alltagslösung akzeptiert.



Passend gemacht? Die verschiedenen Verkehrsangebote sollten aufeinander abgestimmt sein.

HERAUSFORDERUNGEN	GEEIGNETE LÖSUNGSANSÄTZE
<p><i>... aus Sicht der Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Räume</i></p> <p>In kleinstädtisch-dörflichen Räumen sind die durchschnittlichen Wegelängen insbesondere zur Arbeit und für Erledigungen deutlich größer als in den Zentren.⁷</p>	<p>Schienenverkehr und Schnellbusse als attraktive Alternative für Langstrecken erhalten und ausbauen.</p>
<p>In ländlichen Räumen besitzt ein besonders hoher Anteil der Haushalte mehrere Autos.⁸ Über ein Viertel dieser Fahrzeuge hat jedoch eine Jahresfahrleistung von unter 10.000 km.⁹ Diese Fahrzeuge stellen eine hohe Kostenbelastung für die privaten Haushalte dar.</p>	<p>Kommunales, betriebliches und privates Carsharing kann helfen, wenig genutzte Fahrzeuge nicht mehr vorhalten und finanzieren zu müssen.</p>
HERAUSFORDERUNGEN	GEEIGNETE LÖSUNGSANSÄTZE
<p><i>... aus Sicht der Nahverkehrsplanung</i></p> <p>Die Wahl des Verkehrsmittels ist im Alltag stark von Gewohnheiten geprägt und wird oft erst in Umbruchsituationen (wie Umzug, Arbeitgeberwechsel) bewusst neu entschieden.¹⁰ Dadurch werden faktische Verbesserungen im Verkehrsangebot oft unterschätzt und nicht genutzt.</p>	<p>Betriebliches, schulisches und kommunales Mobilitätsmanagement kann man z. B. über Aktionswochen, Gutscheine, Eventverkehre positive ÖPNV-Erfahrungen fördern.</p> <p>Biografische Umbruchsituationen (wie Umzug, Arbeitgeberwechsel) sollten durch zielgruppenspezifische Informations- und Kommunikationsangebote genutzt werden, um für öffentliche Mobilitätsangebote zu werben.</p>
<p>Die Zuständigkeit für die Nahverkehrsplanung liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Die Verkehrsverflechtungen verlaufen jedoch meist über mehrere Kreisgrenzen hinweg.¹¹</p>	<p>Interkommunale Kooperationen in der Nahverkehrsplanung pflegen und ausbauen.</p> <p>Landkreisübergreifende Schnellbus-Linien planen, um kurze Reisezeiten auf den Hauptachsen zu ermöglichen.</p>
<p>Die Siedlungsstruktur ist in ländlichen Räumen oft kleinteilig und verstreut, was eine verkehrliche Bündelung von Fahrten und damit einen effizienten ÖPNV-Betrieb erschwert.</p>	<p>Bedarfsverkehre mit variabler Route entwickeln (z. B. Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi). Sie können die schwer planbare Verkehrsnachfrage in diesen Räumen effizienter abdecken.</p>

7 vgl. infas; DLR; IVT; infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland 2017 (im Auftrag des BMVI), Ergebnisbericht, S. 62 – 63.

8 vgl. infas; DLR; IVT; infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland 2017 (im Auftrag des BMVI), Ergebnisbericht, S. 19.

9 vgl. infas; DLR; IVT; infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland 2017 (im Auftrag des BMVI), Tabellarische Grundauswertung, Tabelle A A5, S. 260.

10 vgl. u.a. Verplanken, Bas; Walker, Ian; Davis, Adrian; Jurasek, Michaela. (2008): Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self-activation hypotheses. Journal of Environmental Psychology 28, S. 121 – 127.

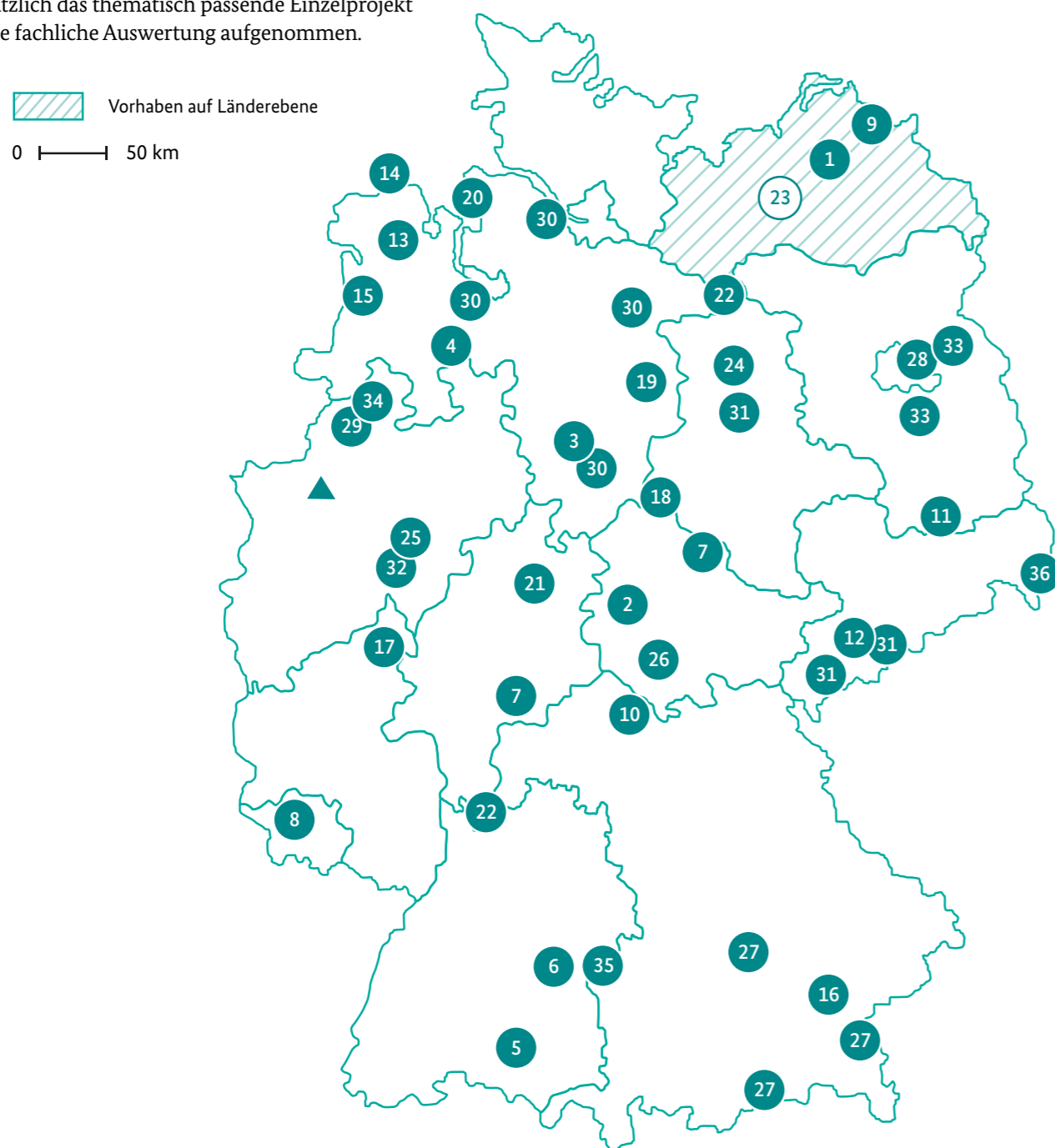
11 vgl. u.a. <https://pendleratlas.statistikportal.de/>, abgerufen am 18. August 2024.

Die LandMobil-Modellvorhaben im Überblick

Insgesamt wurden über LandMobil 36 Modellvorhaben gefördert, davon drei Verbundvorhaben mit jeweils zwei Partnern (erkennbar in der Liste am Zusatz „ab“).

Die Projekte verteilen sich deutschlandweit auf elf Länder. Ein Vorhaben agierte auf Landesebene, ein Vorhaben war bundesweit in ländlichen Räumen aktiv. Mitte 2022 wurde zusätzlich das thematisch passende Einzelprojekt SAIL¹² in die fachliche Auswertung aufgenommen.

Die nachfolgenden Ausführungen beziehen sich auf diese insgesamt 37 Vorhaben. Die Vorhaben liegen nach den Thünen-Raumtypen vorwiegend in eher ländlichen und sehr ländlichen Kreisen



Nr	Projektname	Ort des Vorhabens
NAHTLOSER ÖFFENTLICHER VERKEHR		
1	MeckSchweizer: Personenverkehr und Carsharing mit Kurierdienstfahrzeugen	Mecklenburgische Schweiz
2	Digitaler Mobilitätsknotenpunkt der Rhön: digitale Informationen und barrierefreie Umstiege zwischen Bus, Pkw und Rad	Kaltennordheim
3	mobil@leine: Fahrdienst für Jugendliche	Samtgemeinde Leinebergland
4	ÖPNV-Taxi: Integration von Taxifahrten als Teil des ÖPNV	Landkreis Vechta
5	Genossenschaftliche Bürgerbahn Altshausen -Pfullendorf	Landkreise Sigmaringen, Ravensburg
6	IMSA: Anschlussmobilität an zentralen ÖPNV-Haltestellen	Stadt Münsingen, Gemeinde Engstingen
7	SÖM.intakt: Testbetrieb von E-Bürgerrautos	Landgemeinden Kindelbrück, Buttstädt
8	MobOGIrsch: Konzeption einer Kurzstrecke für autonome Shuttles	Saargaugemeinden um Saarburg
9	Zielsicher eMobil: E-Carsharing, Pedelec- und Lastenradverleih am Bahnhof	Bahnhof Anklam
10	AzubiShuttle: Fahrdienst für Auszubildende	Landkreis Rhön-Grabfeld
11	Mobilitätsknoten: Bahn-Bus-Fahrrad-Service am Bahnhof	Bahnhof Doberlug-Kirchhain
12	gruenemobilitaet Stollberg: Testbetrieb Gemeindebus	Stadt Stollberg und Ortsteile
SHARING-ANGEBOTE		
13	Flexi-mobil: Pedelecverleih und Fahrdienst für Menschen mit geringem Einkommen	Westerstede, Apen-Augustfehn
14	Küstenstromer: E-Carsharing für Inselbewohnende und Gäste	Spiekeroog, Neuharlingersiel
15	ELVU: E-Carsharing, betriebliche Testflotten und sozialer Fahrdienst	Landkreis Emsland
16	MüMo: E-Carsharing und Pedelecverleih	Landkreis Mühldorf am Inn
17ab	AzubiMobil: E-Carsharing für Auszubildende mit Auflage von „Sozialpunkten“	Landkreis Altenkirchen
18	E-Harz: Pedelecverleih im Nationalparkgebiet	Ellrich-Rothessütte, Harztor-Sophienhof, Bahnhof Eisfelder Talmühle
19	LandRadl: Pedelec- und Lastenradverleih	Dorfregionen Burgdorf und Elmrand
20	WurtenHopper: E-Carsharing und Pedelecverleih	Wurster Nordseeküste
21	Geschärt mobil: Pulsierendes Carsharing	Stadt Homberg (Efze) und Umland
BETEILIGUNG* UND BERATUNG		
22*	Jugendliche Mobilität: Beteiligung Jugendlicher an ÖPNV-Planung	Rhein-Neckar-Kreis Wilhelmsfeld, Altmarkkreis Salzwedel, Landkreis Stendal
23*	WIEHIN: Kreativwettbewerb für Jugendliche	Mecklenburg-Vorpommern
24*	#FahrMit@Tangerhütte: Partizipative Entwicklung Mitfahrplattform für Jugendliche	Einheitsgemeinde Tangerhütte
25ab*	ZWM – Zukunftswerkstatt: Mobilität	Stadt Balve und Ortsteile
26*	mobileJugend: Fahrdienst für Jugendliche zu außerschulisch-kulturellen Angeboten	Landkreis Schmalkalden-Meiningen
27	NewMobs: Beratung für Kommunen zu Aktionswochen und E-Sharing-Tests	Markt Cadolzburg, Gemeinde Farchant, Gemeinde Salzweg
28	mobileG: Beratung für Energiegenossenschaften zu E-Sharing	Bundesweit
29	KKMKS: Beratung für Kommunen und Betriebe zum Mobilitätsmanagement	Kreis Steinfurt
30	BMM-Land: Beratung für Kommunen und Betriebe zum Mobilitätsmanagement	Geestland, Einbeck, Harsefeld, Syke, Uelzen
31	LimA: Beratung für Kommunen zu Sharing und Radverkehrsinfrastruktur	Auerbach, Haldensleben, Plauen, Ellefeld, Annaberg-Buchholz
LIEFERDIENSTE + MOBILE DIENSTLEISTUNG		
32	MobilSorglos: Regionaler Lieferdienst und telemedizinische mobile Beratung	Herscheid, Plettenberg
33	MoL-Box: Fahrrad- und Logistik-Boxen	Prötzel, Diedersdorf, Schulzendorf, Rüdersdorf
34	MobiLaST: Mobile Dienstleistungen für Mobilitätseingeschränkte	Kreis Steinfurt
35ab	Autobus.Schwaben: Regionaler Gütertransport im Rufbus	Landkreis Günzburg
36	VHSmobil: Mobile Volkshochschulangebote	Landkreis Görlitz
▲	Einzelprojekt SAIL - Steigerung der Azubi-Mobilität durch innovative Lösungen	Kreis Coesfeld

12 vgl. <https://wfc-kreis-coesfeld.de/sail-betriebliche-mobilitaet-verbessern/>, abgerufen am 17. Juli 2024.

Hintergrund: Das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus)



Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, ländliche Regionen als attraktive, lebenswerte und vitale Lebensräume zu erhalten und zu gleichwertigen Lebensverhältnissen in Deutschland beizutragen. Daher fördert das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) mit dem Bundesprogramm Ländliche Entwicklung (BULE) seit 2015 die Entwicklung, Erprobung und den Transfer modellhafter, innovativer Lösungsansätze für aktuelle Herausforderungen der ländlichen Räume. Insbesondere die Ideen der Menschen vor Ort werden im Sinne eines Bottom-up-Ansatzes unterstützt.

2023 wurde das BULE zum Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) thematisch erweitert. Das Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE) in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE) setzt das Bundesprogramm im Auftrag des BMEL um.

Ziel des BULEplus ist es, bundesweit Impulse für die ländliche Entwicklung zu geben und über praxisnahes, zielgruppengerecht aufbereitetes Wissen langfristige Wirkungen zu erzielen. Neue Ideen und zukunftsweisende Lösungen für aktuelle und künftige Herausforderungen in ländlichen Regionen werden erprobt, unterstützt, systematisch ausgewertet und die Erkenntnisse daraus bekannt gemacht. Denn die Erkenntnisse aus den geförderten Vorhaben liefern das nötige Wissen und praktische Empfehlungen, um erfolgreiche Konzepte auch auf andere Regionen zu übertragen.

So können gute Ideen überregionale Wirkung entfalten und weiterer Erprobungs-, Handlungs- und Forschungsbedarf aufgedeckt werden. Darüber hinaus fließen die Erkenntnisse in die Politikgestaltung auf Bundes- und Länderebene und insbesondere in die Weiterentwicklung der Regelförderung für ländliche Entwicklung ein.

Über die BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil

Mit der Maßnahme „LandMobil – Unterwegs in ländlichen Räumen“ förderte das BMEL im Rahmen des BULEplus modellhafte Projekte zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen. Bundesweit 36 Modellvorhaben haben zwischen Anfang 2020 und Mitte 2023 Lösungsansätze entwickelt, wie in ihrer Region die verschiedenen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen auf dem Land bedient werden können. Die so gewonnenen Erkenntnisse können nun auch in die Politikgestaltung auf Ebene der Kommunen, der Länder und des Bundes einfließen. Aber auch Vereine, Genossenschaften und Unternehmen können die aus den Modellprojekten abgeleiteten Handlungsempfehlungen für eigene Mobilitätsprojekte nutzen.

Im Rahmen von LandMobil wurden explizit Vorhaben mit Modellcharakter gefördert, die damit auch als Anregung für andere Regionen dienen können.

Der Fokus lag auf Bausteinen, die den regulären ÖPNV sinnvoll ergänzen, wie z. B. Car- und Bikesharing und ehrenamtliche Fahrdienste. Zudem wurden Beratungs- und Beteiligungsformate gefördert, die auf einen Bewusstseinswandel im Bereich Mobilität abzielen. Die große Bandbreite der LandMobil-Vorhaben spiegelt die Vielfalt der Herausforderungen in den ländlichen Räumen wider.

Die Zuwendungssumme im Rahmen von LandMobil war auf maximal 180.000 Euro pro Vorhaben begrenzt. Insbesondere folgende Aktionsfelder sollten adressiert werden: Integrierte Mobilität, Bewusstseinswandel, neue Geschäfts- und Finanzierungsmodelle, Verbesserung der Anschlussmobilität sowie elternunabhängige Mobilitätslösungen.



Weitere Informationen zu den Vorhaben der BULEplus-Fördermaßnahme LandMobil finden Sie auf → www.bmel.de/landmobil

Ansätze und Lösungen der LandMobil-Projekte

In den LandMobil-Vorhaben wurde eine Vielzahl an Lösungsansätzen entwickelt, die die Alltagsmobilität der Menschen in ländlichen Räumen erleichtern und verbessern. Dazu gehören Infrastrukturen, Fahrzeuge oder Fahrdienste, aber auch ergänzende digitale Dienste und Plattformen sowie eine verbesserte Koordination und Vernetzung oder der Wissens- und Kompetenzaufbau zu verkehrsbezogenen Themen.

Die Lösung liegt oft in der Kombination unterschiedlicher Ansätze und Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den dazu passenden Akteuren vor Ort statt in der Umsetzung einer einzigen Maßnahme. Hier sind beispielhaft ausgewählte Lösungsansätze der LandMobil-Vorhaben dargestellt:

Infrastrukturen

- als Schutz vor Diebstahl und für den Umstieg auf umweltfreundliche Fortbewegung
 - › Fahrrad-Abstellanlagen (Anlehnbügel, Fahrradboxen), ggf. mit Videoüberwachung
 - › Ladesäulen für verschiedene Elektrofahrzeuge
 - › Einrichtung von Fahrradstraßen, Öffnung von Einbahnstraßen für Radfahrende in Gegenfahrrichtung, Abmarkierung von Schutzstreifen

Leihfahrzeuge

- für gelegentliche Nutzungsanlässe und zum Kennenlernen neuer Fahrzeuge
 - › (Elektromobiles) Carsharing, ggf. mit Fahrzeugumbau für einen App-gestützten Zugang
 - › Pedelec-Verleih
 - › Lastenfahrrad-Verleih

Fahrdienste

- für eigenständige Mobilität jenseits Führerschein und Auto
 - › bedarfsorientierte Fahrtangebote mit Pkw oder Kleinbussen, ggf. mit Umbau für mehr Barrierefreiheit und für Rollstuhltransporte

Digitale Dienste und Plattformen

- für eine komfortable Angebotssuche und Buchung
 - › Apps zum Suchen und Freischalten von Autos und/oder Fahrrädern
 - › Mitfahrvermittlung als Teil des digitalen Rathauses
 - › digitaler Marktplatz für regionale Einzelhändler mit optionalem Lieferservice

Koordination und Vernetzung

- für effektive, kontinuierliche Zusammenarbeit und Ideentransfer
 - › Koordinatorin bzw. Koordinator für Klimaschutz- und Verkehrsprojekte im Landkreis
 - › Koordinatorin bzw. Koordinator für betriebliches und/oder kommunales Mobilitätsmanagement
 - › Koordinatorin bzw. Koordinator für die Routenplanung und Prüfung der Zugangsvoraussetzungen eines zielgruppenspezifischen Fahrtangebots (z. B. für Jugendliche, Auszubildende oder Langzeitarbeitslose)

Wissens- und Kompetenzaufbau

- für bessere Entscheidungsgrundlagen und mehr vorstellbare Alternativen
 - › Beratung für Unternehmen und/oder Kommunen, u. a. zu Mobilitätsmanagement, Radverkehrsförderung und Co-Finanzierungsmöglichkeiten
 - › Schulung von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern sowie Fahrzeug-Paten
 - › Ermöglichung eigener Nutzungserfahrungen durch Testfahrzeuge und Realexperimente
 - › Rechtsgutachten und weitere Fachgutachten zur Vorbereitung von Entscheidungen

2

Faktor Mensch: Wichtige Akteure und Zielgruppen-Ansätze der Verkehrsplanung

Nur ein Verkehrsangebot, das die Bedürfnisse und Kompetenzen der Menschen vor Ort einbezieht, kann dauerhaft erfolgreich sein. Im Folgenden werden daher die für ländliche Mobilität zentralen Personengruppen näher beleuchtet:

Welche Akteure können und sollten welche Aufgaben übernehmen? Welche Zielgruppen-Ansätze können hilfreich sein bei der Angebotskonzeption? Welche Erfahrungen wurden in LandMobil-Projekten dazu gemacht?

Wichtige Akteure für die Umsetzung verkehrsbezogener Angebote

Der Anstoß für die LandMobil-Projekte kam sowohl von kommunalen Akteuren, wie zum Beispiel Landkreisen oder Gemeinden, als auch von zivilgesellschaftlichen Akteuren, wie zum Beispiel Vereinen, Kirchengemeinden und lokalen Unternehmen. Dabei variierten die konkreten Rollen je nach Zuständigkeit und Handlungsmöglichkeiten.

Kommunale Akteure: Landkreis, Gemeinde, Ortsvorstände

Die kommunalen Akteure spielen oftmals eine zentrale Rolle bei der Umsetzung von Verkehrsprojekten in ländlichen Räumen. Die Gemeinde bzw. der Landkreis ist zuständig für die Versorgung der Bevölkerung im Sinne der Daseinsvorsorge. Dazu gehört auch, dafür Sorge zu tragen, dass möglichst alle Bürgerinnen und Bürger im Alltag Orte erreichen, die für die wichtigsten Bedürfnisse wie Arbeiten, Gesundheitsversorgung, Bildung oder Einkaufen notwendig sind. Die so genannten Aufgabenträger für den ÖPNV sind in der Regel die Landkreise und kreisfreien Städte (siehe Infokasten S. 16). Aufgabe ist es, zu definieren, was eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ durch öffentliche Verkehrsmittel konkret beinhaltet.

In den Zuständigkeitsbereich von Gemeinden bzw. Landkreisen fallen zudem Planung und Bau von Straßenverkehrsanlagen auf kommunaler Ebene, z. B. für den Radverkehr. Sie können also Flächen für neue Verkehrsangebote, wie z. B. für Car- oder Bikesharing, zur Verfügung stellen. Werden öffentliche Gelder der Kommunen benötigt, so ist der Gemeinderat bzw. der Landkreistag dafür das zentrale Entscheidungsgremium. Als gut vernetzte Multiplikatoren und „Türöffner“ können Bürgermeisterinnen und Bürgermeister aber auch dabei helfen, eine Mindestanzahl an Nutzerinnen und Nutzer zu erreichen. Wenn Kommunen ein neues Verkehrsangebot selbst in Anspruch nehmen, z. B. durch Nutzung von Sharing-Fahrzeugen als Dienstwagen, kann dies eine wichtige Vorbildfunktion haben und die Glaubwürdigkeit und Seriosität eines neuen Angebots unterstreichen.

Hintergrund: Wie entstehen Nahverkehrspläne?

Die Planung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) obliegt als öffentliche Aufgabe den sogenannten Aufgabenträgern. In ländlichen Räumen ist dies zumeist der Landkreis. Manchmal wird diese Zuständigkeit allerdings auch an eine Aufgabenträgerorganisation (z. B. einen Verkehrsverbund) übertragen. Der Aufgabenträger definiert und bestellt die ÖPNV-Angebote auf der Grundlage eines Nahverkehrsplans. Dieser bildet den Rahmen für die geplante Entwicklung des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan wird unter Federführung der Kreisverwaltung im Dialog mit verschiedenen Akteuren erstellt und vom Kreistag politisch beschlossen. Die darin festgelegten Planungsziele bilden die Grundlage, um das ÖPNV-Angebot in einer bestimmten Qualität auszuschreiben und zu bestellen oder durch eigenwirtschaftlich arbeitende Unternehmen erbringen zu lassen. Der Umfang des Verkehrsangebots ist dabei durch die finanziellen Möglichkeiten begrenzt, die sich einerseits aus den vorhandenen Eigenmitteln des Landkreises sowie aus Zuwendungen vom Land, Fördermitteln und ggf. weiteren Quellen ergeben. Die Bürgerinnen und Bürger können auf die Nahverkehrsplanung Einfluss nehmen, indem sie sich politisch engagieren oder ihre Meinung in formalen und informellen Beteiligungsformaten einbringen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Verkehrsunternehmen des Bedienebietes frühzeitig einzubinden.

Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste sowie Fahrgastverbände sind nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) explizit anzuhören, ihre Interessen sind dabei angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Die Länder können weitere Einzelheiten über die Aufstellung und den Inhalt der Nahverkehrspläne in den Landes-ÖPNV-Gesetzen regeln.¹³

Eine weitere wichtige Rolle für die Nahverkehrsplanung spielen die Genehmigungsbehörden. Diese entscheiden darüber, ob öffentlich zugängliche Fahrtangebote gegen Entgelt rechtlich zulässig sind und wie diese sich in den geltenden Nahverkehrsplan und das Tarifsystem für Nahverkehr und Taxi einfügen. In ländlichen Räumen sind die Landkreise oft sowohl Aufgabenträger als auch Genehmigungsbehörde. Diese Doppelfunktion kann manchmal die Erprobung von neuen Ansätzen durchaus erleichtern und beschleunigen. Die vom Aufgabenträger bestellten Verkehrsangebote sind nach PBefG rechtlich gegen Konkurrenz geschützt; eine Parallelbedienung durch andere ist nicht zulässig. Auch das Taxigewerbe genießt im PBefG einen gewissen Schutz vor Konkurrenz. Die rechtlichen Rahmenbedingungen zur Genehmigung von Personenbeförderungsangeboten sind komplex, was in einigen Fällen lokale Akteure bei der Umsetzung solcher Angebote abschrecken kann (vgl. Kapitel 3 zum Handlungsfeld Nahtloser öffentlicher Verkehr).

Vereine und Energiegenossenschaften

In vielen Fällen geht die Initiative für Verkehrsprojekte auf dem Land von der Bevölkerung selbst aus. In der Regel werden die verkehrsbezogenen Ideen über Vereine, zum Beispiel aus Sport oder Kultur, entwickelt, manchmal aber auch von besonders engagierten Einzelpersonen.

Die LandMobil-Projekte zeigen, dass in vielen verkehrsbezogenen Ansätzen Ehrenamtliche eine wichtige Rolle spielen, zum Beispiel als Fahrerinnen und Fahrer für einen sozialen Fahrdienst oder als Patinnen und Paten, die die Wartung und Vermietung von Fahrzeugen übernehmen.

Hier hat es sich als hilfreich erwiesen, wenn Freiminuten, Freifahrten oder ähnliche Vorteile als Anerkennung für das ehrenamtliche Engagement zugestanden werden können. Besonders wichtig sind zivilgesellschaftliche Akteure auch als Multiplikatoren, um Menschen auf neue Angebote aufmerksam zu machen und zu helfen, Nutzungsbarrieren und Vorbehalte abzubauen.

In einigen LandMobil-Projekten spielen auch Energiegenossenschaften eine wichtige Rolle. So unterstützte das Projekt mobileG bundesweit Bürgerenergiegenossenschaften bei einer Kompetenzerweiterung in Richtung elektromobiler Verkehrsangebote. Nach den Erfahrungen von mobileG sind Genossenschaftsmitglieder mehrheitlich aufgeschlossen und interessiert gegenüber E-Mobilitätsansätzen – sie brauchen jedoch überzeugte

und überzeugende Vorbilder, am besten vor Ort, und eine kompetente Begleitung, um an dem Thema auch bei Schwierigkeiten dranzubleiben. Da Bürgerenergiegenossenschaften in der Regel sehr gut vor Ort vernetzt sind, haben sie meist einen „guten Draht“ zur Kommune, wenn es beispielsweise um öffentliche Flächen für Ladesäulen und Carsharing-Stellplätze geht.

Soziale Einrichtungen, gemeinwohlorientierte Institutionen und Kirchen

Einrichtungen der Jugendhilfe, der Seniorenarbeit sowie der sozialen Arbeit kennen die Herausforderungen ihrer jeweiligen Zielgruppe besonders gut. Aus dieser Problemperspektive heraus können auch sie zu Initiatoren, zu zentralen Multiplikatoren oder durchaus auch zu einer Art Qualitätssicherung für Verkehrsprojekte werden.

In vielen ländlichen Regionen sind Kirchen in der Gesellschaft stark verwurzelt und haben etablierte Netzwerke u. a. von Ehrenamtlichen in der Gemeinde. Die Einbeziehung solcher Netzwerke kann die Umsetzung von Ideen erleichtern und den Bekanntheitsgrad und die Legitimation neuer Ideen auf unterschiedlichen Ebenen stärken.

Lokale Wirtschaftsunternehmen

Lokale Unternehmen spielen als Arbeitgeber eine wichtige Rolle für die Mobilität in ländlichen Räumen, da sie den ortsansässigen Beschäftigten vergleichsweise kurze und damit oft auch stressärmere Pendelwege ermöglichen. Je spezialisierter jedoch ein Unternehmen ist, desto größer muss das Such- und Einzugsgebiet für geeignete Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer sein. Unternehmen, die in wenig bekannten oder als weniger attraktiv wahrgenommenen ländlichen Räumen ihren Firmensitz haben, können Nachteile im überregionalen Wettbewerb um spezialisierte Fachkräfte haben. Gerade angesichts dieser Ausgangslage kann eine gute Verkehrsanbindung sowie der Einsatz zeitgemäßer Technologien wie digitaler Buchungsplattformen oder Elektromobilität zur Attraktivität der Unternehmen beitragen. Neben solchen indirekten Wirkungen können die Unternehmen aber auch selbst aktiv werden und mit ihrem betrieblichen Mobilitätsmanagement die Mobilität ihrer Mitarbeitenden verbessern und sich um die Erreichbarkeit der Unternehmen für Auszubildende kümmern.

Ein wichtiger Akteur in ländlichen Räumen kann auch der lokale Einzelhandel sein, der zum Beispiel in den LandMobil-Projekten mit Schwerpunkt „Lieferdienste und mobile Dienstleistungen“ eine zentrale Rolle einnimmt.

Eine wichtige Funktion haben auch die lokalen Verkehrsdienstleister, insbesondere die Busunternehmen, die zum Teil in kommunaler Hand sind. Sie kennen die verkehrliche Situation vor Ort, verfügen über das Know-how in der Verkehrsplanung und haben die erforderlichen Genehmigungen, um Verkehrsangebote zu betreiben. Darüber hinaus können das Taxigewerbe und lokale Auto- oder Fahrrad-Vermietungen sehr hilfreiche Partner für die Einführung neuer Verkehrsangebote sein.

¹³ Manche Landes-ÖPNV-Gesetze machen konkrete Vorgaben zur Vereinheitlichung der Nahverkehrspläne, z. B. Hessen, vgl. https://mobil.hessen.de/sites/mobil.hessen.de/files/2023-11/2023-11_NVP-Empfehlungen.pdf, abgerufen am 12.11.2024.

Zielgruppen-Ansätze in der Verkehrsplanung

Die Möglichkeit, eigenständig mobil zu sein, ist wichtig für die Teilhabe am beruflichen und gesellschaftlichen Leben – nicht nur in ländlichen Räumen. Öffentliche Verkehrsangebote sollten daher für alle Menschen zugänglich und nutzbar sein – unabhängig von Alter, Wohnort, körperlichen Fähigkeiten oder anderen Eigenschaften.

Eine zielgruppenorientierte Verkehrsplanung ermittelt und berücksichtigt gezielt die Anforderungen von Personengruppen, die aufgrund von gemeinsamen Merkmalen vermutlich ähnliche Mobilitätsbedarfe haben. Die Gemeinsamkeiten so einer Zielgruppe¹⁴ können soziodemografische Merkmale sein (z. B. Alter, Geschlecht), es können aber genauso gut auch ökonomische Merkmale (z. B. Einkommen, Berufsgruppe) oder räumliche Merkmale mit einfließen (z. B. gleiche Wohnlage, gleicher Arbeitgeber). Der Fokus auf eine bestimmte Zielgruppe reduziert die Komplexität und manchmal auch Widersprüchlichkeit der Wünsche an ein verkehrsbezogenes Angebot. Durch zielgruppenorientierte Beteiligungsverfahren entstehen zudem oft sehr viel konkretere und passendere Lösungsansätze.

Personen mit weniger Wahlmöglichkeiten in Bezug auf ihre Mobilität, zum Beispiel Menschen mit geringem Einkommen, Menschen mit körperlicher oder geistiger Behinderung sowie Kinder, Jugendliche und Hochbetagte, die noch nicht bzw. nicht mehr eigenständig mit einem Auto unterwegs sein können, sind in den üblichen Beteiligungsverfahren von Planungsprozessen (wie z. B. Fahrgastbeiräten¹⁵) oft unterrepräsentiert, da ihnen starke Interessenvertretungen fehlen.¹⁶

Es kann sehr hilfreich sein, gerade mit diesen Personengruppen genauer über ihre Mobilitäts- und Erreichbarkeits-Probleme sowie ihre Bedürfnisse und bevorzugten Zielorte zu sprechen. Oft kommen die auf dieser Informationsgrundlage entwickelten Lösungen dann am Ende den anderen Fahrgästen ebenfalls zugute und erreichen hohe Akzeptanz und Nutzungsraten.

Unter den LandMobil-Projekten gab es mehrere Vorhaben, die sich gezielt den Bedürfnissen einzelner Zielgruppen widmeten. So richteten sich einige der im Rahmen von LandMobil entwickelten Angebote speziell an ältere Menschen und Menschen mit Mobilitäts-einschränkungen. Ein thematischer Schwerpunkt lag zudem auf der Entwicklung und Erprobung von Angeboten, die eine von den Eltern unabhängige Mobilität von Jugendlichen und Auszubildenden ermöglichen.

In ländlichen Räumen spielen zum Teil auch Touristinnen und Touristen sowie Tagesgäste eine wichtige Rolle als Zielgruppen. Speziell auf den Tourismus zugeschnittene Projekte standen bei LandMobil zwar nicht im Fokus, aber es konnten in mehreren Projekten Synergien zwischen der Alltagsmobilität und der touristischen Nutzung geschaffen werden, zum Beispiel im Projekt Zielsicher e-mobil: Hier wurde der Bahnhof in Anklam mit einer Mobilitätsberatung sowie einem Auto- und Fahrradverleih aufgewertet, um die Anzahl der Nutzenden und den Bekanntheitsgrad der Angebote zu erhöhen und damit insgesamt die Finanzierung des Angebots zu stärken.



ZUM WEITERLESEN

ARL – Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz-Gemeinschaft (Hrsg.) (2023): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe – Für eine gerechtere Raum- und Verkehrsentwicklung.

→ https://www.arl-net.de/system/files/pdf/2023-12/pospapier_144.pdf

Agentur Barrierefrei NRW (2021): Leitfaden zur Barrierefreiheit. Bauen für alle im Verkehrs- und Freiraum unter Berücksichtigung der DIN 18040-3.

→ https://www.ab-nrw.de/files/content/downloads/Leitfaden_bauen-fuer-alle-im-Verkehrs-und-Freiraum_ab-nrw_bf.pdf

BMVI (Hrsg.) (2021): Familienmobilität im Alltag. Herausforderungen und Handlungsempfehlungen.

→ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/familienmobilitaet-im-alltag-schlussbericht.pdf>

DVS – Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume (2021): Mobil sein als Schüler – aber wie? DVS-Planspiel für die Sekundarstufen I und II.

→ <https://www.ble-medienservice.de/simpliedownloadable/freedownload/link/hash/0847f5f63399df3f59d606c8a181b135/>

Verkehr mit Köpfchen (2019): Radfahren in der Schwangerschaft und mit Baby. Handbuch.

→ https://www.radfahren-mit-baby.de/wp-content/uploads/2019/01/Brosch%C3%BCre_RmB_Jan2019.pdf

Schwerpunktthema: Elternunabhängige Mobilität

Häufig gibt es für Jugendliche in ländlichen Räumen kaum Möglichkeiten, eigenständig zu Freunden, zum Ausbildungsplatz oder zu Sport-, Kultur- und Bildungseinrichtungen etc. zu gelangen. Für die Lebensqualität der Jugendlichen in ländlichen Räumen und für die Wahl eines Ausbildungsplatzes spielt die eigenständige Erreichbarkeit wichtiger Zielorte jedoch eine ganz entscheidende Rolle. Spezielle Angebote für Jugendliche können Kommunen bereitstellen, indem sie beispielsweise Freizeitfahrten, Nachtbusse, bezuschusste Taxiverkehre oder durch Vereine (kostenfrei oder zumindest günstig) anmietbare Gemeindebusse anbieten.

Auch ein durchgängiges Radwege-Netz (am besten parallel zur Fahrbahn, jedoch baulich getrennt) erleichtert den Jugendlichen eine elternunabhängige Mobilität.

Die beiden im Folgenden dargestellten LandMobil-Projekte zeigen, wie Kinder und Jugendliche nicht nur als Zielgruppe stärker in ihrer Alltagsmobilität unterstützt werden können, sondern auch, wie sie als Akteure die Weiterentwicklung des Verkehrsangebots vor Ort mitgestalten können.



Weitere Informationen:

→ www.bmel.de/DE/themen/laendliche-regionen/mobilitaet/land-mobil/land-mobil-jugendliche.html

14 Der Begriff „Zielgruppe“ stammt aus dem Marketing und bezeichnet eine Gruppe von Personen mit bestimmten gemeinsamen Merkmalen, die gezielt auf etwas angesprochen bzw. mit etwas erreicht werden soll.

15 vgl. <https://www.fahrgastbeiraete.de/>, abgerufen am 17. August 2024, <https://www.fahrgastbeiraete.de/>, abgerufen am 17. August 2024.

16 Dazu u.a. Jansen, Holger (2012): Erfolgsfaktoren der Fahrgastbeteiligung im öffentlichen Verkehr. Dissertation an der TU Berlin.



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Jugendliche diskutieren über Lösungsansätze für ihre Mobilität (Quelle: BMEL/ Photothek)

Jugendliche Mobilität

Jugendbeteiligung zum Thema ÖPNV und Erreichbarkeit in zwei ländlichen Räumen

Gemeinsam mit Jugendlichen, Vereinen und Gemeinden wurden in der Gemeinde Wilhelmsfeld im Rhein-Neckar-Kreis Ideen für zukünftige Verkehrsangebote entwickelt, die die Alltagswege der Jugendlichen erleichtern. Im Fokus stand der öffentliche Personennahverkehr und dessen politische Mitgestaltung durch Jugendliche. Gemeinsam mit einem Verkehrsplanungsbüro wurden die von den Jugendlichen entwickelten Ideen auf Realisierbarkeit geprüft und mit Erreichbarkeitsanalysen in Beziehung gesetzt. Für eine zentrale Haltestelle konnte schließlich der Bau von Fahrradboxen über eine Förderung des Landes Baden-Württemberg initiiert werden. Zudem wurde ein Nachtbus in den Fahrplan aufgenommen.

Um die Mobilitätssituation von Jugendlichen auf dem Land zu verdeutlichen, entstand aus dem Projekt heraus zunächst eine Streitschrift zur Mobilität, die der Vorsitzenden des Jugendausschusses des Bundestages übergeben wurde. In einem weiteren Buch zum Ende des Projekts sind methodische Anregungen für die kommunale Jugendarbeit zusammengefasst. Auch der im Projekt gedrehte Film verdeutlicht die Mobilitätsprobleme und Lösungsansätze der Jugendlichen vor Ort.

Da Jugendliche in ländlichen Räumen oft die Hauptnutzergruppe des ÖPNV darstellen, ist es wichtig, sie sehr viel selbstverständlicher in Verkehrsplanungsprozesse einzubeziehen, beispielsweise – wie in Wilhelmsfeld – in enger Kooperation mit der Jugendsozialarbeit. Die Projektverantwortlichen empfehlen, die Jugendlichen anlassbezogen einzubinden – idealerweise dann, wenn der Nahverkehrsplan aktualisiert werden soll, also, bevor die ÖPNV-Leistungen für die kommenden Jahre festgelegt und ausgeschrieben werden.

Kontakt: Postillion e.V. (Träger der Kinder- und Jugendhilfe im Rhein-Neckar-Kreis)

Weitere Informationen:

- https://www.postillion.org/static/mp_mobilitaet/static-modellprojekte
- <https://www.postillion.org/static/veroeffentlichungen/>



AzubiShuttle

Bedarfsbussystem für Auszubildende im Landkreis Rhön-Grabfeld

Gerade Handwerksbetriebe an peripheren Standorten wiesen den Landkreis Rhön-Grabfeld darauf hin, dass durch die schlechte ÖPNV-Anbindung ihre Attraktivität für potenzielle Auszubildende beeinträchtigt sei.

Der Landkreis Rhön-Grabfeld verfolgte daher das Ziel, Auszubildenden die Anfahrt zu all jenen Ausbildungsbetrieben im Landkreis zu ermöglichen, die mit dem herkömmlichen ÖPNV nicht ausreichend erreichbar sind. Hierfür wurde ein Bedarfsbussystem mit vier Kleinbussen eingeführt, das jedes Lehrjahr wechselnde Strecken bedient. Mit den sogenannten „AzubiShuttles“ werden die Ausbildungsoptionen von Jugendlichen erweitert und zugleich die im Umland der Zentren gelegenen Betriebe bei ihrer Nachwuchsakquise unterstützt.

Rund 40 Auszubildende werden so am Morgen und bei Bedarf auch am Nachmittag zu ihren Betrieben bzw. von dort nach Hause befördert. Das Angebot stößt auf eine große Nachfrage und wird durch ein kommunales Unternehmen im Auftrag des Landkreises betrieben.

Kontakt: Landkreis Rhön-Grabfeld

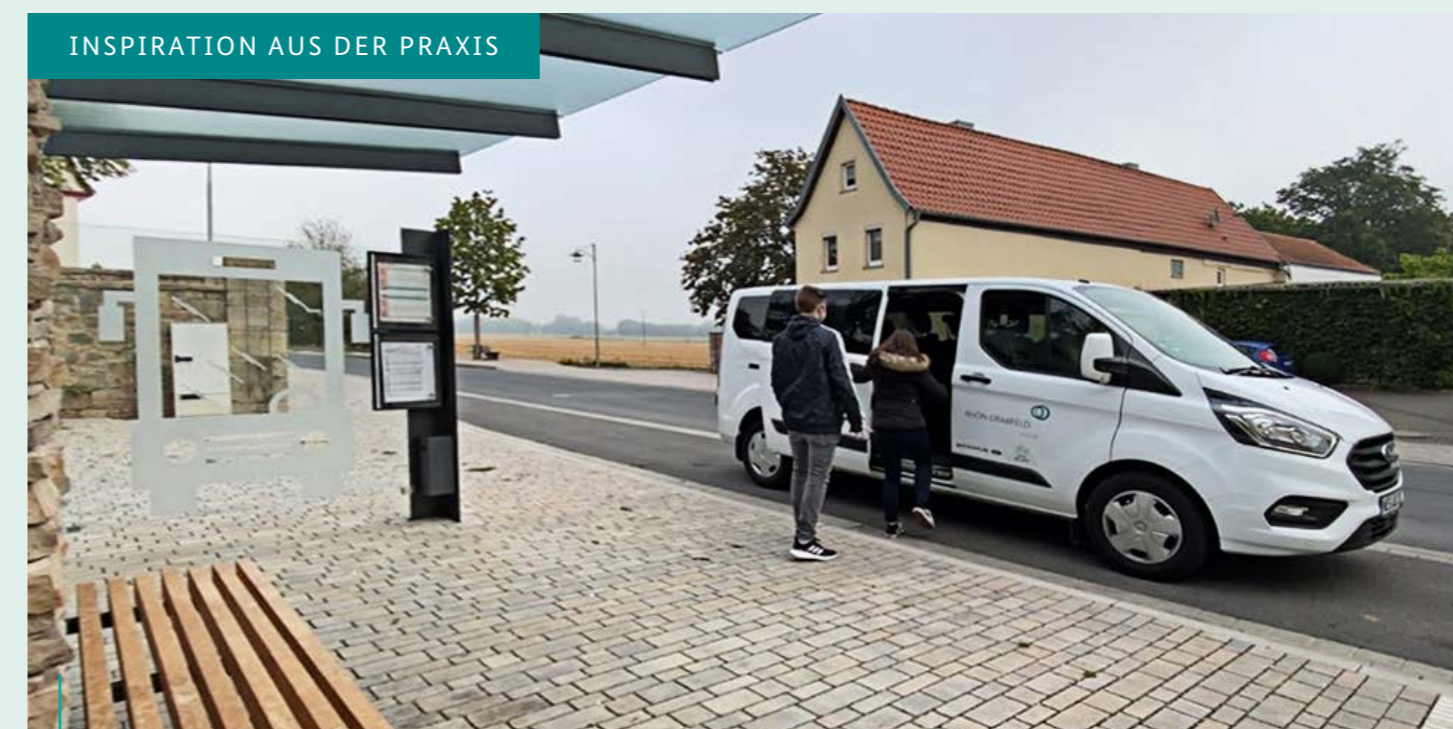
Weitere Informationen:

- <https://www.rhoen-grabfeld.de/themen/mobilitaet/oepnv>



„Der AzubiShuttle ist ein großer Gewinn für unsere Lehrwerkstätten im ländlichen Raum und war ein impulsgebender Einstieg in den regionalen Bedarfsverkehr! Als einziger Landkreis in Unterfranken ist bei uns die Anzahl der Auszubildenden nicht rückläufig.“

*Dr. Jörg Geier,
Abteilungsleiter Kreisentwicklung, Landkreis Rhön-Grabfeld*



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Auszubildende beim Einstieg in den AzubiShuttle

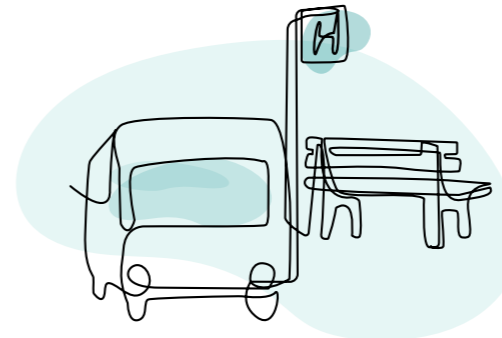
3

Einblicke in die Praxis: Empfehlungen für die Umsetzung von Mobilitätslösungen aus LandMobil

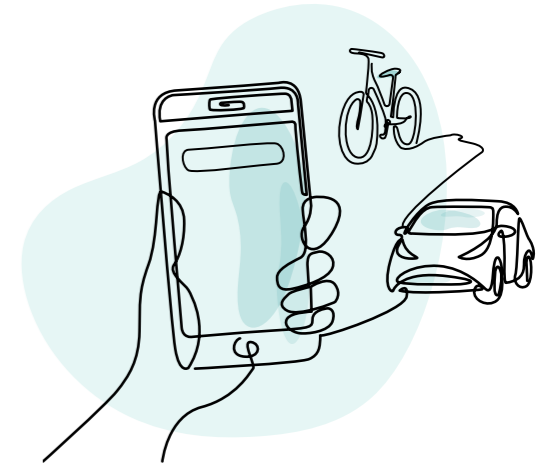
Die LandMobil-Projekte verdeutlichen die Vielfalt und Fülle der Möglichkeiten, die geschaffen werden, wenn sich engagierte Menschen auf den Weg machen, um die ländliche Mobilität vor Ort zu verbessern.

Die Praxisbeispiele verdeutlichen sowohl den jeweiligen Handlungsbedarf in der Ausgangslage als auch die daraufhin gewählten Lösungsansätze. Anhand der Beispiele wird gezeigt, wie bestimmte Maßnahmen in der Praxis umgesetzt und im Idealfall auf ähnliche Räume und Situationen übertragen werden können. Die Erfahrungen der LandMobil-Projekte können dabei helfen, typische Schwierigkeiten zu vermeiden und erfolgreiche Umsetzungsstrategien zu entwickeln.

Die vier LandMobil-Handlungsfelder



Nahtloser öffentlicher Verkehr



Sharing-Angebote



Beteiligung und Beratung



Liefersdienste und mobile Dienstleistungen

Die LandMobil-Projekte wurden in vier Handlungsfelder eingeteilt (siehe Übersichtstabelle in Kapitel 1). Diese Gruppierung diente dazu, „verwandte“ Projekte gezielt miteinander in den Austausch zu bringen. Zudem konnten so grundsätzliche Wirkungen und übertragbare Erfahrungen und Empfehlungen zu ähnlichen Maßnahmenkombinationen ermittelt werden.

Manche LandMobil-Vorhaben weisen Elemente von zwei Handlungsfeldern auf – sie wurden demjenigen zugeordnet, das ihrer Ausrichtung am stärksten entspricht.

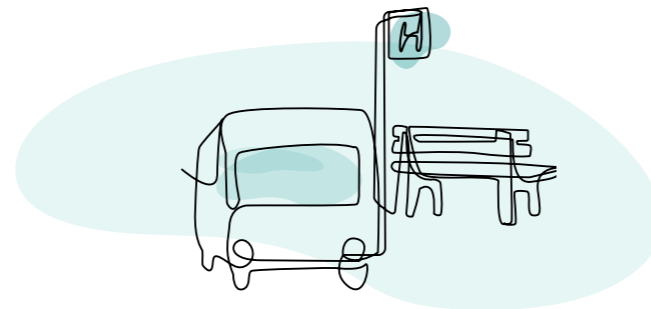
Nahtloser öffentlicher Verkehr

Gerade in ländlichen Räumen ist das ÖPNV-Angebot oft lückenhaft, da die Bedienzeiten primär auf den Schülerverkehr ausgerichtet sind und sich auf die Schulanfangs- und Endzeiten konzentrieren. Neben der Verbesserung von Takten und der Ausweitung des Angebots gibt es weitere Ansätze, um den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Dazu gehören zum Beispiel Fahrtangebote mit ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern, die das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen, sowie besondere Beförderungsangebote für bestimmte Zielgruppen, z.B. Jugendliche oder ältere Menschen. Weitere Ansätze liegen darin, die Zugänge zum vorhandenen ÖPNV-Angebot attraktiver zu gestalten, beispielsweise durch die Aufwertung von Haltestellen durch Fahrradboxen, Schließfächer oder digitale Informationstafeln sowie durch die Integration unterschiedlicher Angebote in Form von App-gestützten Auskunfts- und Buchungsmöglichkeiten.

Die LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld ermöglichten insbesondere Menschen, die nicht selbst Auto fahren können oder wollen, mehr Eigenständigkeit und Teilhabe.

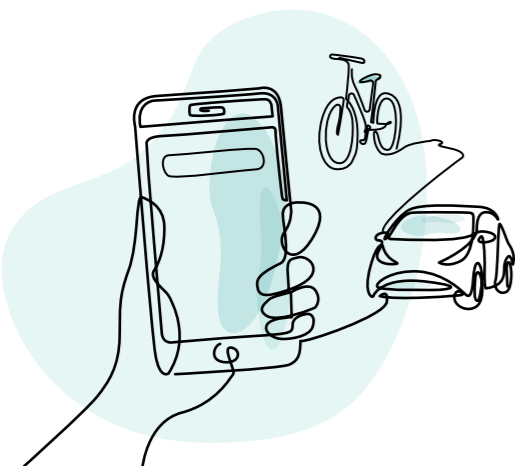
In Orten, die schlecht mit dem Linienverkehr angebunden sind, konnte zum Teil die Erreichbarkeit wichtiger Alltagsziele deutlich verbessert werden.

Indirekt trugen die neuen Angebote auch zu einem Imagegewinn für die jeweilige Region bei: Vor allem zusätzliche Angebote für junge Menschen und Azubis halfen, sich als attraktiven Standort mit innovativen Angeboten und guten Ausbildungsperspektiven zu präsentieren. Zudem führten die Erprobungen dazu, Angebotsformen wie On-Demand-Verkehre vor Ort bekannt zu machen und Vorbehalte abzubauen. In mehreren Fällen entstand so die Idee, flexible Nahverkehrsangebote auch in weiteren Bereichen umzusetzen.



Sharing-Angebote

Für gelegentliche Fahrtanlässe kann Carsharing den Aktionsradius erweitern – zumindest für diejenigen, die Autofahren können und dürfen. Carsharing bietet sich vor allem für Gegenden und Tageszeiten an, in denen Bus und Bahn kein attraktives Fahrtangebot bieten (können) und wenn unhandliches oder schweres Gepäck transportiert werden soll. Interessante Erweiterungen der klassischen Leih-Pkw sind Kleinbusse, die von Vereinen für Gruppenfahrten und Sporttraining ausgeliehen werden können. Auch verleihbare Anhänger können in ländlichen Räumen das Carsharing-Angebot sinnvoll ergänzen.



Bikesharing kann eine weitere Alternative sein, wenn es bereits ein gutes nähräumliches Radwegenetz gibt. Oft wird dabei eine Kombination aus verschiedenen Arten von Fahrrädern angeboten. Dazu gehören E-Bikes, Falt- und Lastenfahrräder. Hilfreich kann zudem sein, den ländlichen Gemeinden und Betrieben eine befristet ausleihbare Testflotte mit verschiedenen Fahrradtypen anzubieten.

Dem Handlungsfeld „Sharing-Angebote“ sind also die LandMobil-Projekte zugeordnet, die schwerpunktmäßig eine gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen anbieten. Anders als bei Projekten aus dem Handlungsfeld „Nahtloser öffentlicher Verkehr“ gibt es hier in der Regel kein Fahrpersonal. Wenn Ehrenamtliche involviert sind, übernehmen sie in der Regel die Betreuung der Nutzenden und die Wartung der Fahrzeuge.

Die LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld verbesserten die Erreichbarkeit wichtiger Zielorte, förderten die aktive Bewegung in der Bevölkerung und schlossen zentrale Lücken im bestehenden ÖPNV-Angebot. Im Bereich der Elektromobilität wurden zudem zusätzliche öffentliche Lademöglichkeiten geschaffen.

Beteiligung und Beratung

Die bereits bestehenden Angebote des ÖPNV sowie zusätzliche Alternativen zum privaten Pkw sind noch längst nicht überall gleichermaßen bekannt. Damit sie überhaupt vorstellbar werden, ist es wichtig, Gesprächsanlässe und positive Testerfahrungen zu schaffen. Bei solchen Gelegenheiten lassen sich die eigenen Gewohnheiten überdenken und in einem vertrauten Rahmen neue Möglichkeiten ausprobieren – am besten kostenfrei und ohne Verpflichtungen. Dies lässt sich zum Beispiel durch erlebnisbetonte Aktionstage, Wanderausstellungen und Wettbewerbe umsetzen.

Beratungs- und Koordinationsangebote helfen dabei, gute Ansätze schneller zu verbreiten und zu übertragen, sodass sie von unterschiedlichen Akteuren aufgegriffen werden können. Auf diese Weise können zum Beispiel erfolgreiche Ansätze zur Radverkehrsförderung schneller in die Praxis gelangen, und manche betrieblichen oder kommunalen Fuhrparkflotten können so effizienter und ressourcenschonender betrieben werden.

Die LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld erreichten eine Vielzahl an Personen vor Ort und banden diese aktiv mit ein. Die während der LandMobil-Förderung gemachten Erlebnisse und Erkenntnisse tragen zum Bewusstseinswandel vor Ort bei. Ziel ist, dass sie auch die Entscheidungen in der Zukunft mit beeinflussen.



Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Menschen, die in ländlichen Räumen wohnen, haben meist weite Wege zurückzulegen, wenn sie Einkäufe tätigen, zum Arzt gehen oder Freizeit- und Bildungsangebote in Anspruch nehmen wollen. Der nächste Supermarkt oder die nächste Arztpraxis sind oft nur mit dem Auto schnell und ohne große Umwege zu erreichen – die Reisezeiten mit dem ÖPNV liegen nicht selten doppelt so hoch wie die Fahrzeit mit dem Pkw. Dies erschwert die Versorgung und beeinträchtigt die soziale Teilhabe von Menschen ohne eigenes Auto, ohne Führerschein oder mit gesundheitlichen Einschränkungen erheblich.



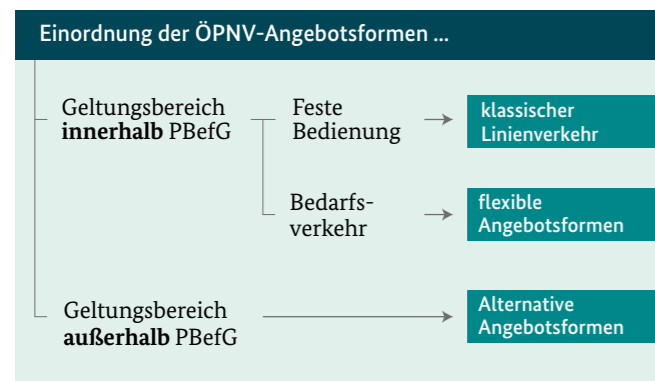
Eine Lösung hierfür bieten Lieferdienste und mobile Dienstleistungen, die zu den Menschen kommen. Konkret wurden in diesem Handlungsfeld zum Beispiel Lieferdienste für regionale Produkte und Händler erprobt sowie mobile ärztliche Versorgung in Kombination mit Telemedizin.

Die LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld unterstützten insbesondere den Alltag von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen. Damit wurden zugleich die jeweiligen Angehörigen entlastet. Auch Haushalte mit hohen zeitlichen Belastungen profitieren von Lieferdiensten und mobilen Dienstleistungen; ebenso die eingebundenen regionalen Unternehmen. Durch die Erprobungen wurde das Bewusstsein für den Mehrwert mobiler Angebote sowohl bei den potenziellen Zielgruppen als auch bei der lokalen Politik gestärkt.

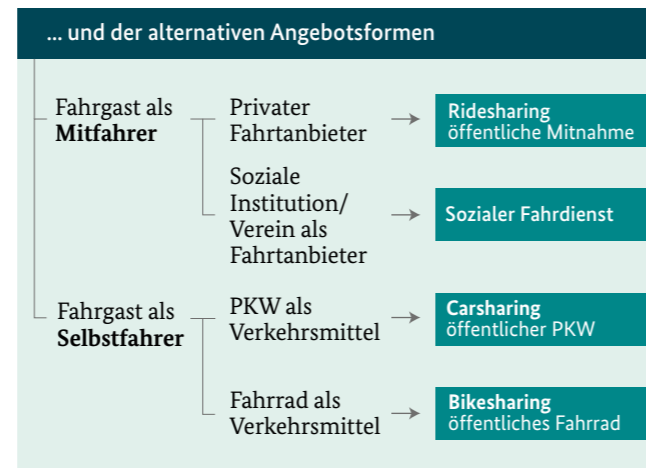
Handlungsfeld 1: Nahtloser öffentlicher Verkehr

Das Handlungsfeld „nahtloser öffentlicher Verkehr“ nimmt seinen Ausgangspunkt beim ÖPNV – also der Beförderung von Menschen mit Bus, Bahn oder Pkw. Hier ist das Angebot derzeit je nach Region sehr unterschiedlich. Eine Vielzahl von Studien zeigt, dass ein Großteil der Menschen, die in ländlichen Räumen wohnen, keinen Zugang zum ÖPNV für die täglichen Wege hat.¹⁷ Zwar arbeiten bereits viele Landkreise, oft mit Unterstützung der Länder daran, systematische Angebotsverbesserungen umzusetzen – dazu gehören zum Beispiel regionale Schnellbusverbindungen mit enger Taktung, die in mehreren Ländern seit einigen Jahren gefördert werden. Dennoch ist in vielen ländlichen Regionen eine Teilhabe am öffentlichen Leben praktisch nur mit einem eigenen Pkw möglich.

Ein wichtiger Ansatz, um auf diese Herausforderung zu reagieren, wird in LandMobil-Projekten in Form von zusätzlichen Beförderungsangeboten jenseits des klassischen Linienverkehrs erprobt. Das sind zum Beispiel flexibel verkehrende Kleinbusse oder Pkw, die auf digitale oder telefonische Bestellung ohne festen Fahrplan und vorgegebene Linienwege fahren. Werden hingegen Dorfautos oder Gemeindebusse erprobt, die von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern gesteuert werden, so bezeichnet man dies als soziale Fahrdienste, die zu den alternativen Angebotsformen zählen.



Angebotsformen im öffentlichen Verkehr ¹⁸



Alternative Angebotsformen im Detail ¹⁹

In einigen Fällen wurden zunächst Fahrtangebote für bestimmte Zielgruppen erprobt, zum Teil allein für Jugendliche. Diese wurden später in einen flexiblen Busverkehr für die allgemeine Öffentlichkeit überführt.

Einige LandMobil-Projekte in diesem Handlungsfeld zielten auch darauf ab, die Zugangs- und Verknüpfungspunkte des ÖPNV aufzuwerten. Dahinter steht der Ansatz, dass die Nutzung des ÖPNV nur dann attraktiv ist, wenn das Ein- und Umsteigen leichtfällt und die Haltestellen als „Aushängeschild des ÖPNV“ eine hohe Nutzungs- und Aufenthaltsqualität aufweisen. So erprobte zum Beispiel ein Projekt die Nutzung von öffentlichen Schließfächern an einer zentralen Haltestelle, in denen Fahrgäste ihre Einkäufe zwischenlagern konnten. In einem anderen Projekt wurde am Bahnhof eine Mobilitätsberatung eingerichtet oder ein Angebot für das Ausleihen von Autos und Fahrrädern für die Weiterfahrt bereitgestellt. In einigen Projekten wurde zudem die Integration unterschiedlicher Verkehrsangebote in einer App erprobt oder weiterentwickelt – z. B. im Projekt ÖPNV-Taxi, bei dem die Buchung und Bezahlung von tariflich vergünstigten Taxifahrten in das vorhandene digitale Buchungssystem des Landkreises integriert wurde.

17 vgl. Agora Verkehrswende (2023): Mobilitätsgarantie für Deutschland – Teil II. Erreichbarkeitsanalyse und Empfehlungen für eine bundesweit garantierte Grundversorgung mit Bus und Bahn.

18 Quelle: BMVI (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen.

19 Quelle: ebd., S. 23.

Hintergrund: Mit dem Deutschlandticket bundesweit im ÖPNV unterwegs

Das Deutschlandticket wurde am 1. Mai 2023 als Nachfolger des 9€ Tickets eingeführt, um den ÖPNV in Deutschland günstiger und attraktiver zu gestalten. Mit dem Deutschlandticket wird der Zugang zum ÖPNV erleichtert, da mit diesem bundesweit gültigen Ticket die Auseinandersetzung mit jeweils unterschiedlichen Tarifen im Nahverkehr entfällt.

Als tarifliche Maßnahme erleichtert das Deutschlandticket eine bundesweite Nutzung des ÖPNV. Hiervon profitieren bislang vor allem diejenigen ländlichen Räume, die bereits über ein gutes ÖPNV-Angebot verfügen. Insbesondere Fahrten über Grenzen von Landkreisen und Verkehrsverbänden hinweg werden so deutlich bequemer. Das Deutschlandticket wurde erst während der LandMobil-Projektlaufzeiten eingeführt und ist in der vorliegenden Untersuchung nicht berücksichtigt.

Erfahrungen und Empfehlungen für nahtlosen öffentlichen Verkehr

Rechtliche Rahmenbedingungen prüfen

Eine Besonderheit dieses Handlungsfelds liegt in den komplexen rechtlichen Rahmenbedingungen im Bereich der Personenbeförderung und des ÖPNV. Vor allem das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) kann durch seine komplexe Struktur zu einem Hindernis für die Umsetzung von einfachen und pragmatischen lokalen Lösungen werden. Eine Besonderheit des PBefG liegt in der detaillierten Festlegung der zulässigen Verkehrstypen („Typenzwang“) und deren strikte Abgrenzung gegeneinander („Abstandsgebot“). Der Sinn dieser Regelungen liegt darin, vor allem den ÖPNV als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge vor Konkurrenz zu schützen.

Die engen Definitionen und das Abstandsgebot des PBefG können lokale Akteure in ländlichen Räumen abschrecken, alternative Lösungen wie z. B. Bürgerfahrdienste zu erproben und zu etablieren. Dies kann besonders dann zum Problem werden, wenn die Initiative für ein neues Verkehrsangebot nicht vom zuständigen Aufgabenträger, sondern z. B. von einem zivilgesellschaftlichen Träger ausgeht. Für diese ist es oftmals herausfordernd, die rechtlichen Anforderungen zu verstehen. Besonders gilt dies, wenn lokale Initiativen einen Fahrdienst gegen Entgelt anbieten wollen, denn laut PBefG fällt dieser dann unter die Genehmigungspflicht. Wer Personen gegen Entgelt befördert, gilt zudem als Unternehmer im Sinne des PBefG, ist als solcher an hohe Anforderungen gebunden und muss über einen Personenbeförderungsschein verfügen.

Diese Anforderungen sind von Ehrenamtlichen und zivilgesellschaftlichen Initiativen in der Regel schwer zu erfüllen. Auch für gemeinnützige Angebote, die nicht mit einer Gewinnabsicht betrieben werden (z. B. soziale Fahrdienste), können Probleme bei der Genehmigung entstehen, wenn etwa eine Konkurrenz für das Taxi befürchtet wird.²⁰

Mit der Reform des PBefG 2021 wurde erstmals festgelegt, dass die Beförderung von Personen gegen ein Entgelt genehmigungsfrei ist, wenn das Entgelt die Betriebskosten für die Fahrt nicht übersteigt (vgl. § 1 (2) PBefG). Dieser Weg wird daher von vielen sozialen Fahrdiensten gewählt. Allerdings kann dies die Finanzierung der Angebote erschweren. Im Projekt SÖM.intakt wurde z. B. eine Zahlungsbereitschaft für einen sozialen Fahrdienst deutlich, die aber nicht genutzt werden konnte, da sonst eine Genehmigung erforderlich geworden wäre. Trotz der Klärung im PBefG kann die rechtliche Situation Unsicherheiten bei lokalen Akteuren auslösen und so neue Angebote behindern.

Hinzu kommen Herausforderungen des Vergaberechts, wenn öffentliche Gelder zur Finanzierung eines Beförderungsangebots eingesetzt werden sollen. So wurde im Projekt ÖPNV-Taxi auf Basis eines eigens hierfür erstellten Rechtsgutachtens eine rechtssichere Lösung für die Einbindung von Taxiunternehmen in ein öffentliches On-Demand-Verkehrsangebot entwickelt.

20 vgl. Schiefelbusch, Martin; Kreinberger, Magdalena (2020): Bürgerfahrdienste als soziales Mobilitätsangebot. In: Der Nahverkehr 6/2020, S. 2 – 8.

Ein explizites Ziel des Projekts war die Stärkung des lokalen Taxigewerbes. Daher sollten die den ÖPNV ergänzenden Taxidienstleistungen nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags an ein einzelnes Taxiunternehmen vergeben werden, sondern eine Vielzahl von Unternehmen sollten die Möglichkeit erhalten, die öffentlich bezuschussten Fahrten durchzuführen.

Dies erwies sich vergaberechtlich als herausfordernd. Als Lösung wurde eine allgemeine Vorschrift entwickelt, die für alle teilnehmenden Taxianbieter diskriminierungsfrei regelt, unter welchen Bedingungen sie rabattierte Fahrten im Rahmen des ÖPNV-Taxi durchführen und wie sie dafür vergütet werden. Die Vorgehensweise ist dabei ähnlich wie bei der Anerkennung von rabattierten Tickets der Schülerbeförderung, für die die Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen erhalten. Der Vorteil liegt neben der Stärkung des Taxigewerbes auch darin, dass der Landkreis nur die Kosten für tatsächlich anfallende Fahrten bezahlt.

Insgesamt sind die Rahmenbedingungen ohne rechtliche Expertise nicht immer leicht zu durchschauen. Daher lautet die Empfehlung:

- Zivilgesellschaftliche Akteure sollten bereits zu einem frühen Zeitpunkt den Landkreis als Aufgabenträger sowie das lokale Verkehrsunternehmen in die Projektplanung einbeziehen. So kann die Umsetzungswahrscheinlichkeit erhöht werden. Ähnliches gilt auch für kommunale Akteure, wenn sie nicht selbst Aufgabenträger des ÖPNV sind.
- Auch für die kommunalen Aufgabenträger kann die Einbeziehung von Expertinnen und Experten mit juristischer Fachkenntnis im Bereich der Personenbeförderung sowie im Vergabe- und Beihilferecht hilfreich sein. Die dafür nötigen Aufwände sollten bei der Kostenkalkulation berücksichtigt werden.
- Im Zweifelsfall kann es die einfachste Lösung sein, einen Fahrdienst anzubieten, für den das Entgelt die Betriebskosten für die Fahrt nicht übersteigt. Dieser unterliegt dann nicht der Genehmigungspflicht laut PBefG.

Empfehlungen an Bund und Länder

Um lokale Akteure zur Umsetzung von sozialen Beförderungsdiensten zu ermutigen, wäre es hilfreich, wenn zum Beispiel in den Nahverkehrsgesetzen der Länder Fahrdienste mit ehrenamtlichen Fahrenden explizit als Ergänzung zum ÖPNV verankert würden, wie das Land Nordrhein-Westfalen dies für Bürgerbusse getan hat.

Auch ein erweiterter Spielraum für die genehmigungsfreie Mitnahme wäre hilfreich. So wäre denkbar, es den kommunalen Akteuren in ländlichen Räumen zu überlassen, ggf. auch ein höheres Entgelt als bisher in

§ 1 (2) PBefG festgelegtes Entgelt genehmigungsfrei zuzulassen, sofern damit die Mobilität der Bevölkerung verbessert und ein unfairer Wettbewerb für das Taxigewerbe ausgeschlossen werden kann. Relevant wäre dies insbesondere für ländliche Räume, in denen reguläre Taxiunternehmen bereits nicht mehr existieren. Dort würde es möglich, niedrigschwellig ein System privater Mitnahme zu entwickeln, bei dem auch kleinere Geldbeträge gezahlt werden können, ohne dass eine Genehmigung erforderlich wird.

Langfristige Finanzierung bedenken

Die Beförderung von Personen durch hauptamtliche Fahrerinnen und Fahrer ist mit relativ hohen Kosten verbunden, sodass die Angebote in ländlichen Räumen in der Regel nicht kostendeckend betrieben werden können. Die Bündelung von Fahrtwünschen ist bei flexiblen

Angeboten im Vergleich zum Linienverkehr oft schwierig, sodass bei vielen Fahrten nur eine Person befördert werden kann. Hier lautet die Empfehlung, frühzeitig zu prüfen, wie eine Verstetigung des Angebots nach der Förderphase finanziert werden kann.

Ehrenamtliche dauerhaft motivieren

In mehreren Projekten im Handlungsfeld „nahtloser öffentlicher Verkehr“ spielte ehrenamtliches Fahrpersonal eine zentrale Rolle. Dabei berichten die Projekte von einer hohen Motivation bei den Freiwilligen, die ehrenamtlich Fahrten übernehmen. Erfolgreich war hier unter anderem die Ansprache über lokale Vereine.

→ Die Ehrenamtlichen brauchen eine dauerhafte Betreuung und konstante Motivation. Dafür sollten genügend Ressourcen eingeplant werden. Auch Förderprogramme für das Ehrenamt können eine wichtige Rolle spielen. Das Projekt SÖM.intakt nutzte z. B. das „Landesprogramm Solidarisches Zusammenleben“

in Thüringen. So konnte neben der Förderung des Fahrzeugs und der technischen Infrastruktur auch das ehrenamtliche Engagement finanziell unterstützt werden. Die Ehrenamtszuschüsse wurden dabei an den Pauschalen für die Freiwillige Feuerwehr angelehnt. Das waren zwar geringe Beträge, drückten aber eine motivierende Anerkennung aus.

- Es kann sinnvoll sein, die Gründung eines Bürgerbusvereins zu prüfen. Hierzu liegen inzwischen in vielen Regionen langjährige Erfahrungen und praxisorientierte Handreichungen vor. In Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg informieren die jeweiligen Kompetenznetzwerke umfassend über die Möglichkeit, Bürgerbus-Angebote ins Leben zu rufen. Einige Bundesländer haben Förderprogramme für Bürgerbusse aufgelegt (z. B. Bayern, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg). Sie werden dort in der Regel als Linienverkehr genehmigt und als fester Bestandteil des ÖPNV konzipiert, der z. B. auch in Fahrplänen

regulär aufgeführt wird. In Nordrhein-Westfalen ist eine Kooperation mit dem zuständigen Verkehrsunternehmen und der Kommune vor Ort Voraussetzung für eine Förderung. Dieser Ansatz führt zu einem hohen Maß an Standardisierung und Verbindlichkeit. Nachteil kann sein, dass lokal passende Lösungen nicht immer in so ein verbindliches Schema passen. Gerade für sehr dünn besiedelte Räume ist ein Linienverkehrsangebot nicht immer zielführend. Das Land Nordrhein-Westfalen erprobt daher derzeit eine Förderung von „On-Demand“-Bürgerbussen, die ohne festen Linienweg und Fahrplan auf (digitale) Bestellung fahren.²¹ Zukünftig sollten Kommunen eine größere Vielfalt von Angebotstypen systematisch unterstützen, z. B. in Form von niedrigschwelligen Angeboten wie einem sozialen Fahrdienst oder einem Dorfauto. Dabei ist es hilfreich, wenn von Seiten der Länder eine Förderung z. B. in Form einer Anschubfinanzierung für ehrenamtliche Fahrdienste zur Verfügung gestellt wird.

Technische Voraussetzungen frühzeitig prüfen

In einigen Projekten wurde erprobt, wie verschiedene Angebote auf digitalen Buchungsplattformen integriert werden können. Zum Teil erwies sich dies als herausfordernder als gedacht. So gab es z. B. zum Zeitpunkt der Erprobung noch keine Standardsoftware, mit der die Buchung flexibler „On-Demand“-Verkehre ohne feste Haltestellen und Fahrplan unkompliziert mit der Buchung des fahrplangebundenen ÖPNV kombiniert werden kann. Auch die in einem Projekt geplante Erprobung automatisierter Fahrzeuge stieß an die Grenzen dessen, was unter den gegebenen Bedingungen technisch und rechtlich umsetzbar war.

- Auf Grundlage dieser Erfahrung scheint es ratsam, die technischen Herausforderungen nicht zu unterschätzen und zu einem frühen Zeitpunkt möglichst viele Informationen über den Stand der Technik in dem jeweiligen Bereich einzuholen um ein geplantes Vorhaben mit realistischen Annahmen zu starten. Mitunter kann es auch sinnvoll sein, mit einfachen und pragmatischen technischen Lösungen zu starten. So koordinierten sich die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer im Projekt SÖM.intakt über eine WhatsApp-Gruppe, z. B. bei kurzfristigen Ausfällen. Fahrgäste konnten ihre Fahrt nicht nur im Internet, sondern auch telefonisch bei der Landgemeinde buchen.

Dies war zwar mit höherem Aufwand bei der Verwaltung verbunden, es half aber auch dabei, Zielgruppen zu erreichen, die wenig digital affin sind.

ZUM WEITERLESEN

Leitfaden für die Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad:

- https://www.aktivmobil-bw.de/fileadmin/user_upload/1_Radverkehr_in_BW/j_Verknuepfung_Rad_OEV/Bike_and_Ride_Leitfaden_BW_2019.pdf

Broschüre Mobilstationen:

- https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/3ed7097d75c1c49e5c864653a7125a3b/2020-znm-mobilstation-broschuere__60350814d9df4.pdf

Broschüre Bürgerbus:

- https://www.nvbw.de/fileadmin/user_upload/PDF/buergerbusse/Broschuere_Buergerbus_web_1806.pdf

21 vgl. <https://infoportal.mobil.nrw/projekte/buergerbus.html>, abgerufen am 17. Mai 2024.



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Ein „Landmobil“ als Ergänzung zum Bus

SÖM.intakt

Elektromobile Anschlussmobilität im Landkreis Sömmerda

Im Landkreis Sömmerda verkehrten von Ende 2020 bis Mitte 2023 in den Landgemeinden Buttstädt und Kindelbrück zwei Bürgerrufautos: die „Landmobile“. Die über den Landkreis geleaste E-Fahrzeuge dienten dazu, neue Verkehrsangebote zu erproben. Auf ehrenamtlichem Engagement basierend, ergänzten sie die bestehenden ÖPNV-Verbindungen sinnvoll und umweltfreundlich. Ein besonderer Fokus lag auf den entlegenen Orten des Landkreises mit einer alternden Bevölkerung und teils schlechter ÖPNV-Anbindung.

Die Einbindung Ehrenamtlicher in die Fahrdienste, eine unkomplizierte Bestellung mittels digitaler Kalender-App bzw. Bestellhotline sowie die Schaffung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur in den beiden Landgemeinden legten den Grundstein für mehr Mobilität. Angeboten wurde der Fahrdienst werktags von 8.00 bis 18.00 Uhr. Eine begleitende Informations- und Beteiligungskampagne verbreitete das Angebot in der Öffentlichkeit. Nicht zuletzt das breite ehrenamtliche Engagement der Kirchengemeinde sowie des Sportvereins (in Kooperation mit der Landgemeinde Buttstädt) machten die Landmobile zu einem Erfolg.

Kontakt: Landratsamt Sömmerda

Weitere Informationen:

→ https://www.lra-soemmerda.de/Seiten/soem_intakt.aspx

Beide Landmobile wurden überwiegend von älteren Menschen genutzt und telefonisch angefragt. Unterwegs waren sie meist innerhalb der Gemeinden oder sie verkehrten bis zum nächsten Anschlusspunkt des ÖPNV.

Die Beförderung mit den „Landmobilen“ erfolgte kostenlos. Dadurch bestand keine Genehmigungspflicht für die Personenbeförderung nach PBefG. Rechtliche Hürden ließen sich so vermeiden. Mit den lokalen Taxiunternehmen wurden frühzeitig Gespräche geführt und geklärt, dass mit den Landmobilen keine Krankenfahrten, Vertragsfahrten oder Schülerverkehrsfahrten übernommen würden, was dem Taxigewerbe Konkurrenz machen könnte.

Nach Ablauf des Förderzeitraums wird das Angebot in Kindelbrück durch die Kirchengemeinde weitergeführt. Hier zeigt sich, dass es für die Verstetigung eines Angebots hilfreich sein kann, wenn ein institutioneller Akteur wie die Kirchengemeinde von Anfang an Teil des Projekts ist.



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Leihfahrräder für die Fahrt zum oder vom Bahnhof

Zielsicher eMobil

Mobilitätshub mit verschiedenen elektromobilen Fahrzeugen und Velokabinen am Bahnhof Anklam

Im Zentrum des Projekts stand der Bahnhof in Anklam. Von dort aus sind mehrere touristische Zielregionen (Peenetal, Lassaner Winkel, südliche Insel Usedom) zu erreichen, die insbesondere zu Tagesrandzeiten und am Wochenende schlecht durch öffentliche Verkehrsmittel angebunden sind. Um das bestehende ÖPNV-Angebot zu ergänzen, wurde am Bahnhof Anklam eine Mobilitätsstation eingerichtet. Ziel des Projekts war die Stärkung des aktuellen ÖPNV-Angebots durch E-Sharing-Fahrzeuge zur Überwindung der „letzten Meile“, also dem Weg von der Haltestelle bis nach Hause. Für ihre eigenen Fahrräder wurden Pendlerinnen und Pendlern sichere Unterstellmöglichkeiten angeboten. Bahnreisende konnten dadurch ihr Reiseziel mit den Sharing-Fahrzeugen unabhängig vom weiterführenden ÖPNV-Angebot zu allen Tageszeiten und zudem umweltschonend erreichen.

Die Mobilitätsstation umfasste zwei E-Lastenräder, zwei Pedelecs und zwei E-Pkw. Alle Fahrzeuge konnten per App ausgeliehen und gebucht werden. Neben diesem Ausleihangebot hatten auch Berufspendelnde die Möglichkeit, im Mobilitätshub Stellplätze für ihre Fahrräder zu mieten. Die Fahrzeuge und Stellflächen wurden räumlich unter einem Solar-Carport integriert, mithilfe dessen zugleich Ladestrom erzeugt werden konnte.

Mit dem Projekt wurde die Frage nach dem wirtschaftlichen Betrieb einer solchen Mobilitätsstation beleuchtet. Dabei konnten wichtige Erkenntnisse erzielt werden: Zum Beispiel erforderte der Solar-Carport eine eigene Genehmigung, was zu Verzögerungen bei der Umsetzung führte. Als hilfreich wurde die Beratung durch Institutionen wie hier die Vianova e.G. – einem Zusammenschluss von Energiegenossenschaften, die das Thema Elektromobilität verknüpft mit Sharing vorantreiben – sowie dem Bundesverband Carsharing e.V. empfunden. Das Projekt konnte so auf Erfahrungen mit Buchungsplattformen sowie mit der Logistik für die Ausleihe und Rückgabe der Fahrzeuge zurückgreifen. Unter den bisherigen Bedingungen ist das Angebot allerdings nicht kostendeckend, daher wird eine öffentliche Trägerschaft angestrebt. Nach Ende des Förderzeitraums wird das Projekt zunächst bis Ende 2024 durch die Inselwerke e.G. weitergetragen.

Kontakt: Inselwerke eG

Weitere Informationen: → www.dieweiterfahrer.de



Handlungsfeld 2: Sharing-Angebote

Sharing-Angebote können auch in ländlichen Räumen eine wertvolle Ergänzung zu Bus und Bahn darstellen. Mit Sharing-Fahrzeugen können räumlich und zeitlich weit verteilte und schlecht vorab planbare Mobilitäts-Bedürfnisse abgedeckt werden. Ganz nach dem Motto „Nutzen statt Besitzen“ werden die Fahrzeuge nur dann gebucht und bezahlt, wenn sie gebraucht werden. Interessierte müssen sich dafür zunächst registrieren und z. B. ihren Führerschein überprüfen lassen. Danach können sie die Fahrzeuge stunden- oder tageweise mieten, um beispielsweise Einkäufe zu erledigen oder Ausflüge zu unternehmen.

In ländlichen Räumen sind vor allem stationäre Verleihangebote sinnvoll, bei denen die Leihfahrzeuge wieder an dieselbe Verleihstation zurückgebracht werden müssen. Sogenannte „Free-Floating-Angebote“, die beliebig im öffentlichen Raum abgestellt werden dürfen, sind selbst in Großstädten nur mit einem großen personellen und finanziellen Aufwand für die Rückverteilung der Fahrzeuge zu betreiben. Das ist beim Carsharing noch aufwändiger und noch weniger lukrativ als beim Bikesharing. In ländlichen Räumen kann dem – in der Praxis relativ seltenen – Wunsch der Nutzerinnen und Nutzer nach One-Way-Fahrten am ehesten durch attraktive Mehrtagestarife entsprochen werden oder durch ein interstationäres Angebot, bei dem eine Fahrzeugrückgabe auch an anderen Stationen des Verleihsystems ermöglicht wird. Voraussetzung für ein interstationäres Angebot ist allerdings, dass die Ortung der Fahrzeuge technisch und rechtlich abgesichert ist und vorab geklärt wird, wer die Fahrzeuge ggf. zurückführt.

Beim Carsharing werden die Leihfahrzeuge in der Regel an zentralen und für möglichst viele Menschen fußläufig gut erreichbaren Standorten wie Rathaus, Dorfgemeinschaftshaus, Gasthof oder Bahnhof stationiert. In ländlichen Räumen wird ein Carsharing-Angebot in der Regel von der Kommune oder einem größeren Arbeitgeber angeboten.

Das hat den Vorteil, dass deren ohnehin für dienstliche Zwecke benötigte Fahrzeuge besser ausgelastet werden und einen Mehrwert für die örtliche Bevölkerung bieten, ohne sofort allein durch die Gelegenheitsnutzungen der Anwohnerinnen und Anwohner kostendeckend betrieben werden zu müssen. Wird das Carsharing-Angebot von einem bürgerschaftlichen Verein betrieben, so kann über die Mitgliedsbeiträge oftmals bereits der Grundstock der laufenden Ausgaben gedeckt werden. Dabei ist es von Vorteil, wenn der Bürgerverein die Gemeinnützigkeit beantragt und anerkannt bekommt. Ein gemeinnütziger Verein kann eine Pauschale bzw. einen Freibetrag für die ehrenamtlichen Unterstützenden auszahlen. Dieser beträgt bis zu 840 Euro pro Person und Jahr, für die weder Sozialabgaben noch Steuern fällig werden. Zudem gibt es einige lokale Stiftungen, die ausschließlich gemeinnützige Antragstellende fördern.

Beim Bikesharing werden verschiedene Arten von Fahrrädern zum Ausleihen angeboten. Das können robuste Stadträder, Elektrofahrräder, Lastenräder oder auch Falträder sein. Die Verleihstationen befinden sich meist an Verkehrsknotenpunkten oder im Dorfzentrum. Fahrräder sind ideal für kürzere Strecken – sie setzen allerdings ein als sicher empfundenes Radwegenetz voraus. Bikesharing ist günstiger als Carsharing, sowohl in der Anschaffung der Fahrzeuge als auch in den laufenden Betriebskosten. Insbesondere Lastenräder mit Elektroantrieb sind zwar recht teuer, haben jedoch ein breites Einsatzgebiet und können dadurch eine vielseitige Alternative zu kürzeren Pkw-Fahrten in ländlichen Räumen sein. Die Betreibermodelle für Bikesharing-Angebote sind auf dem Land meist die gleichen wie beim Carsharing, das heißt, die Fahrzeuge befinden sich in kommunaler, betrieblicher oder vereinsbasierter Trägerschaft.

Erfahrungen und Empfehlungen zu Sharing-Angeboten

Verschiedene Nutzungsgruppen ansprechen

Damit die Sharing-Fahrzeuge gut ausgelastet werden, ist es wichtig, frühzeitig verschiedene potenzielle Nutzungsgruppen anzusprechen und für das Verleihangebot zu gewinnen. Zur Verbesserung der Grundauslastung und -finanzierung der Fahrzeuge empfiehlt es sich zudem, gezielt Nutzende zu gewinnen, die das Fahrzeug regelmäßig an mehreren Tagen pro Woche benötigen, beispielsweise für dienstliche Fahrten.

Nach den Erfahrungen der LandMobil-Projekte sind folgende Personengruppen für Sharing-Angebote besonders geeignet: Lokale Arbeitgeber und Dienstleister, die keine Spezialfahrzeuge benötigen, können für eine gute

Grundaustattung der Fahrzeuge sorgen; das Gleiche gilt – in touristischen Gegenden – für größere Gasthäuser und Beherbergungsbetriebe. Paarhaushalte im Renten(eintritts)alter, Menschen mit geringem Einkommen, kinderreiche Familien sowie junge Erwachsene sind gut über das Argument der Kostenersparnis von Car- und Bikesharing im Vergleich zu einem eigenen Privat-Pkw zu erreichen. Örtliche Vereine schließlich sind geeignete Nutzende und Multiplikatoren, wenn es im Sharing-Fahrzeugpool auch Kleinbusse für Gruppenfahrten und größere Transporte gibt.

Kommunikation mit Lokalbezug

Damit Sharing-Angebote von den Menschen vor Ort wahrgenommen und gerne ausprobiert werden, müssen sie zum Gesprächsthema werden. Darauf zielen durchdachte Kommunikationskampagnen ab. Je besser die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen vor Ort bekannt sind, desto passgenauer können sie in die Kommunikationsstrategie eingehen.

Der Name und das Erscheinungsbild der Verleihfahrzeuge und der Stationen sollte zu den Menschen und ihrem Selbstverständnis passen. Hier kann beispielsweise Bezug auf naturräumliche Gegebenheiten oder den Dialekt genommen werden. Ideenwettbewerbe mit den Menschen vor Ort können dabei für die notwendige Authentizität sorgen.

Ergänzung des ÖPNV hervorheben

Sharing-Angebote können zeitliche und räumliche Lücken im Bus- und Bahnangebot schließen. Auf diese Weise ist dann zum Beispiel auch die Rückfahrt abends oder der spontane Ausflug am Wochenende möglich. Es hat sich bewährt, solche konkreten Lückenschlüsse und Routenbeispiele grafisch aufzubereiten und mit zu kommunizieren. Bei der Planung von Sharing-Angeboten

Gerade für ältere oder eher skeptische Personen sind zudem die vertrauten Informationskanäle eine wichtige Voraussetzung, damit ein neues Angebot angenommen wird. Weitere wichtige Kommunikationselemente sind abwechslungsreiche Zeitungsberichte, Präsentationen auf zentralen Feierlichkeiten und Messen sowie bei Wirtschaftsverbänden und Sportvereinen. Auch anlassbezogene und zeitlich befristete kostenlose oder stark vergünstigte Testangebote können nach den Erfahrungen der Projekte BMM-Land und NewMobs Interesse wecken und Einstiegshürden senken.

ist entsprechend auch die frühzeitige Einbindung des ÖPNV-Aufgabenträgers (dies ist zumeist der Landkreis) von großer Bedeutung. Auf diese Weise kann die Sorge vor Konkurrenz vermieden und gezielt nach gemeinsamen Marketingstrategien gesucht werden.

Öffentliche Verwaltung als Vorbild

Der Landkreis und die Gemeinden können nicht nur bei der Ausweisung von geeigneten Parkplatzflächen für die Sharing-Fahrzeuge unterstützen. Werden die Sharing-Fahrzeuge zudem durch die Verwaltung selbst genutzt, hat das eine positive öffentliche Wirkung.

Wenn die Sharing-Fahrzeuge regelmäßig für Fahrten der lokalen freiwilligen Feuerwehren und/oder Sportvereine genutzt werden, kommen zentrale Akteure in Kontakt mit dem neuen Angebot. Dies dient nicht nur der Kostendeckung, sondern steigert auch die Bekanntheit des Angebots.

Rechtliche Bedingungen der Ladeinfrastrukturnutzung prüfen

Da in vielen ländlichen Räumen oftmals noch öffentliche Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge fehlen, kann es hilfreich sein, für elektromobile Sharing-Angebote zunächst auf bereits existierende private Wallboxen und betriebliche Ladesäulen zurückzugreifen. Allerdings gelten Privathaushalte und Betriebe nach § 3 Nr. 36 EEG als Netzbetreiber, sobald sie Elektrizität gegen Entgelt anbieten, unabhängig von der Entgelthöhe und der Spannungsebene. Solange hier seitens des Bundes keine Bagatellgrenzen definiert werden, sollten entsprechend

andere Möglichkeiten als Ausgleich gesucht werden für diejenigen, die ihre Ladepunkte für Sharing-Fahrzeuge mit nutzen lassen. Das können zum Beispiel freie Nutzungskontingente in den Fahrzeugen sein. Betriebe, die ihren Mitarbeitenden das Laden am Betriebsitz ermöglichen möchten, sollten sich auch im Vorfeld mit den steuerrechtlichen Rahmenbedingungen des „geldwerten Vorteils“ auseinandersetzen. Zudem sind Versicherungsaspekte zu berücksichtigen.

Rahmenbedingungen verbessern

Ein Beispiel für die Unterstützung von Sharing-Angeboten durch die Länder kann die Förderung von Betriebskostendefiziten für Sharing-Angebote sein, wie sie die Förderrichtlinie Mobilitätsmanagement des Landes Nordrhein-Westfalen seit 2022 vorsieht. Vor allem in den ersten Jahren der Einführung eines neuen Angebots ist ein Zuschuss zu den Betriebskosten sehr hilfreich, unabhängig davon, ob es sich um eine kommunale, betriebliche oder vereinsbasierte Trägerschaft handelt. Ein anderer Ansatz zur finanziellen Absicherung wäre, Sharing-Angebote unter bestimmten Bedingungen als Bestandteile des ÖPNV anzusehen. Einige Kommunen sind in jüngerer Zeit in diese Richtung gegangen, indem sie Sharing-Angebote in einem informellen Teil ihrer Nahverkehrspläne berücksichtigen.



ZUM WEITERLESEN

Leitfaden für elektromobiles Carsharing in ländlichen Räumen:

→ https://www.alr-sh.de/fileadmin/bilder/Doerpsmobil_SH/Do_rpsmobil_Leitfaden_2020_Stand_Dezember.pdf

Handbuch Carsharing:

→ https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2021/8/2/282cdda67e9cc32e2e-a2ea8940d02ae/2014_handbuch_carsharing_nrw__5f92f3f2752d7.pdf

Leitfaden zur Planung und Umsetzung eines regionalen Bikesharings:

→ https://www.kielregion.de/wp-content/uploads/2023/10/KielRegion_Leitfaden_Regionales_Bikesharing.pdf



INSPIRATION AUS DER PRAXIS



Carsharing-Fahrzeuge an der Ladestation am Hafen

Kontakt: Nordseebad Spiekeroog GmbH

Weitere Informationen:

→ www.spiekeroog.de/buchen/weitereangebote/carsharing



Küstenstromer

Elektromobiles Carsharing für Inselbewohnende und Gäste

Das „Küstenstromer-Carsharing“ ist ein auf die Bedürfnisse der Bevölkerung und Gäste von Spiekeroog und Neuuharlingersiel zugeschnittenes, stationsgebundenes Carsharing-Angebot. Am Fährhafen Neuuharlingersiel stehen zwei Elektroautos zur Verfügung, die tageweise online gebucht werden können. Die Ausleihe erfolgt über den Fahrkartenschalter des Fährhafens, außerhalb der Öffnungszeiten per Schlüsselbox.

Mit diesem elektromobilen Carsharing-Angebot erhalten die Einwohnerinnen und Einwohner und Gäste der Nordseeinsel Spiekeroog die Möglichkeit, ohne eigenes Auto Termine und Erledigungen auf dem Festland zu tätigen. Das Carsharing-Angebot verbessert damit die Verkehrsanbindung nicht nur für Urlaubs- und Tagesgäste, sondern vor allem auch für Einheimische.

Am Hafen von Neuuharlingersiel wurde zudem eine Ladestation für E-Bikes installiert. Diese ermöglicht Berufstätigen sowie Radreisenden ein kostenfreies Aufladen ihrer E-Bikes. Die Ladestation musste allerdings besondere Auflagen zum Hochwasserschutz erfüllen.

Die Rahmenbedingungen und konkreten Erfahrungen in Neuuharlingersiel lassen sich gut auch auf weitere Nordseeinseln und ihre Fährhäfen übertragen – insbesondere auf diejenigen Inseln, auf denen wie auf Spiekeroog keine Pkw fahren dürfen.

„Brauche ich mein eigenes Auto noch? Für die wenigen Male, die ich ans Festland muss, kann ich mir auch gut vorstellen, das Carsharing zu nutzen. Ich habe die Konsequenz daraus gezogen, mein eigenes Auto zu verkaufen.“

Einwohnerin von Spiekeroog



Elektromobiles Lastenrad des Bürgervereins

Wurtenhopper

E-Carsharing und Lastenrad-Verleih mit ehrenamtlichen Paten und einem Bürgerverein

Die Gemeinde Wurster Nordseeküste im Landkreis Cuxhaven zeichnet sich durch eine räumlich verteilte Siedlungsstruktur aus, die eine Bündelung durch Linienbusse stark erschwert. Um insbesondere die Erreichbarkeit der Klein- und Mittelzentren und der Bahnhöfe sicherzustellen, wurde ein Netz aus elektrisch angetriebenen Dorfautos aufgebaut und erprobt.

Vier elektrisch betriebene Pkw wurden von einem eigens dafür gegründeten Bürgerverein mit Unterstützung des Landkreises Cuxhaven an festen Standorten zur Ausleihe zur Verfügung gestellt. Ehrenamtliche Fahrzeug-Paten übernehmen dabei die Einweisung in die Fahrzeuge sowie die Qualitätskontrolle und den Ladezustand der Fahrzeuge. Das Carsharing-Angebot wird ergänzt durch acht elektrisch unterstützte E-Lastenfahräder, sodass auch für Menschen ohne Führerschein ein neues Angebot entstand.

Das Verleihangebot wird über den Bürgerverein „WurtenHopper – Verein für Mobilität e.V.“ fortgeführt. Die Mitgliedsbeiträge sind gestaffelt nach Jugendlichen, Erwachsenen, Familien und Firmen/Organisationen. Die Beiträge sichern den Grundstock der laufenden Ausgaben. Zudem erhöht die für die Nutzung erforderliche Mitgliedschaft die wiederholte Fahrzeugnutzung und einen sorgfältigeren Umgang mit den Fahrzeugen.

„Die Fahrzeugpaten haben bei uns eine wichtige Funktion, da sie allen Nutzenden mit Rat und Tat zur Seite stehen und durch die eigene Nutzung der Fahrzeuge auch Werbung dafür machen. Darüber hinaus hilft es, sich auch mit den Vereinen und Unternehmen zusammenzutun. Je mehr Menschen vor Ort über das Projekt sprechen, desto besser!“

Jasmin Weißbrodt, Landkreis Cuxhaven

Kontakt: WurtenHopper – Verein für Mobilität e.V.
Weitere Informationen: → www.wurtenhopper.de



Auszubildender mit einem Gemeinschaftsfahrzeug

AzubiMobil

Solidarische Mobilität für Auszubildende im Landkreis Altenkirchen

Die Wirtschaftsförderung des Landkreises Altenkirchen engagiert sich seit Jahren für die gezielte Bewerbung der vielfältigen Ausbildungsmöglichkeiten vor Ort bei den lokalen Schulen. Manche Ausbildungsbetriebe sind jedoch zu ihren Betriebsanfangs- und Betriebsendzeiten nur mit einem eigenen Auto zu erreichen. Das stellt die Auszubildenden vor große Herausforderungen und hält sie sogar von Bewerbungen ab – insbesondere, wenn sie aus einem Haushalt ohne Auto stammen oder noch zu jung für den Führerschein sind.

Hier setzte das Projekt AzubiMobil an: Auszubildende erprobten umweltbewusste und solidarische Fahrgemeinschafts-Modelle, um ihre Ausbildungsbetriebe und die Berufsschulen besser erreichen zu können. Zugleich wurden mit dem gewählten Ansatz die Ausbildungsbetriebe der Region an die Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur herangeführt.

Konkret erhielten drei kooperierende Ausbildungsbetriebe im Landkreis zu stark vergünstigten Leasingkonditionen insgesamt fünf Elektro-Pkw. Zwei Betriebe bauten dafür auch die entsprechende Ladeinfrastruktur am Firmenstandort auf. Insgesamt 31 Auszubildende nutzten dann die Fahrzeuge für Fahrten zur Arbeitsstelle, Berufsschule – und auch für private Fahrten. Als Gegenleistung wurde vorgegeben, dass die jungen Menschen

eine bestimmte Anzahl sogenannter „Gemeinwohlpunkte“ mit den Fahrzeugen sammeln. Die Gemeinwohlpunkte konnten sie erwerben, indem sie andere Auszubildende zur Arbeit mitnahmen oder Fahrten und Transporte für weniger mobile Menschen im Landkreis erledigten. Der Einfachheit halber wurde ein Gemeinwohlpunkt definiert als eine Stunde ehrenamtlicher Einsatz für andere Bedürftige. Von den Nutznießenden war dieser Einsatz schriftlich im Fahrtenbuch zu bestätigen.

Nach Projektende übernahmen zwei der drei Firmen ihre geleasten Elektrofahrzeuge und führen das Modell in ihren Betrieben fort.

Kontakt: Landkreis Altenkirchen,
Wirtschaftsförderung

Weitere Informationen:

→ https://www.wirtschaftsfoerderung-ak.de/images/Informationsblatt_AzubiMobil.pdf



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Leih-Pedelecs und Fahrdienst

Flexi-mobil

Pedelec-Verleih und Fahrdienst zur Unterstützung von Einkommensarmen in Ammerland

Mit einem kostengünstigen Pedelec-Verleih werden im Ammerland Menschen ohne Führerschein, die jedoch für die Aufnahme einer Arbeit mobil sein müssen, sowie insbesondere ältere Menschen aus Gegenden ohne ÖPNV ermutigt, ihre Alltagswege mit dem E-Bike zurückzulegen.

Ergänzt wird das Angebot durch einen Fahrdienst, der die Teilhabe auch für Menschen mit Behinderungen sowie bewegungseingeschränkte Seniorinnen und Senioren verbessert.

Die Initiative und Koordination für das Projekt lag bei der Arbeitsinitiative im Ammerland (AiA), einer etablierten gemeinnützigen Organisation, die über ein Sozialkaufhaus und die eigene Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen engen Kontakt zur Zielgruppe des Angebots hat. Die Fahrräder wurden über einen Händler vor Ort bezogen und gewartet. Mit leichten Preissteigerungen wird das Verleihangebot auch nach Förderende weitergeführt.



Kontakt: AiA – Arbeitsinitiative im Ammerland gGmbH

Weitere Informationen:

→ <https://aia-ammerland.de/einrichtungen-projekte/flexi-mobil/>

Handlungsfeld 3: Beteiligung & Beratung

Beteiligungs- und Beratungsangebote dienen im Rahmen von LandMobil dazu, das Bewusstsein für Alternativen zum privaten Pkw zu fördern. Die Projekte in diesem Handlungsfeld entwickelten und erprobten Verfahren, um verkehrsbezogene Planungs- und Entscheidungsprozesse mit neuen Anregungen anzureichern und Alternativen aufzuzeigen.

Manche Projekte richteten sich dabei explizit an die Unternehmen der jeweiligen ländlichen Region, da diese

über ihre pendelnden Mitarbeitenden und betriebliche Fahrten stark zum Verkehr vor Ort beitragen. Andere LandMobil-Vorhaben hatten zum Ziel, kommunale Netzwerke zu gründen für den Erfahrungsaustausch, insbesondere zu den Themen Radverkehrsförderung und Sharing-Angebote. Wieder andere Vorhaben unterstützten interessierte Gemeinden oder auch die lokale Bevölkerung mit Informationen und niedrigschwelligen Testangeboten im Bereich Elektromobilität oder autonome Shuttles.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebe, ob öffentlich, halböffentlich oder privatwirtschaftlich organisiert, sind wesentliche Verkehrserzeuger. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) zielt darauf ab, eine möglichst effiziente, sichere, sozial-, stadt- und umweltverträgliche Abwicklung aller vom Unternehmen ausgehenden Verkehrsströme zu erreichen. Dabei konzentriert sich das BMM in der Regel auf den betrieblich verursachten Personenverkehr. Dazu gehören der Berufs- und Pendlerverkehr, Dienstwege und Dienstreisen sowie der Besucher- und Kundenverkehr.

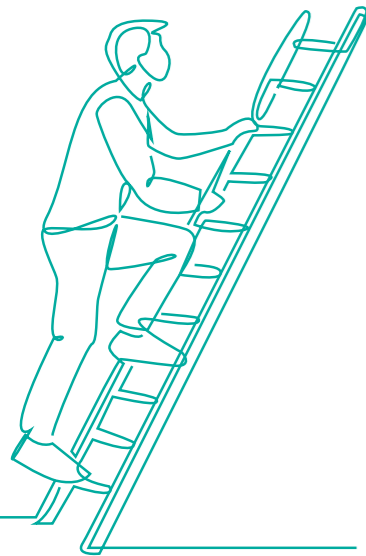
Stufen der Beteiligung

Ob ein Beteiligungsformat angemessen und ausreichend ist, hängt stets davon ab, welche Ziele im Vordergrund stehen. Ein bekanntes Modell, das oft zur Unterscheidung von verschiedenen Arten der Beteiligung herangezogen wird, ist die „Partizipationsleiter“ von Sherry Arnstein.²² Arnstein stellte sich die Bürgerbeteiligung wie eine Leiter vor, auf der die einzelnen Sprossen verschiedene Stufen der Macht und Kontrolle symbolisieren, die Bürgerinnen und Bürger in politischen Prozessen haben können.

Vereinfacht können fünf verschiedene Stufen unterschieden werden: Information, Konsultation, Mitsprache, Mitbestimmung, Selbstverwaltung. Demnach beinhalten die LandMobil-Projekte vor allem die Stufen Information, Konsultation und Mitsprache. Im Handlungsfeld Sharing-Angebote gab es zudem einige vereinsbasierte und genossenschaftliche Betreibermodelle, die der Selbstverwaltung, also Stufe 5, zugeordnet werden können.

22 Arnstein, Sherry (1969): A Ladder of Citizen Participation. Journal of the American Planning Association (JAPA), Volume 35, Issue 4, S.216 – 224.

Stufen der Beteiligung



5 SELBSTVERWALTUNG

Ziel: Bürgerinnen und Bürger übernehmen Verantwortung für bestimmte Aufgaben oder Projekte.
Beispiele: Stadtteilräte, Bürgervereine, Genossenschaften.
Mehrwert: Bürgerinnen und Bürger steuern bestimmte Prozesse eigenständig und ohne direkte staatliche Kontrolle.

4 MITBESTIMMUNG

Ziel: Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit geben, direkt an der Entscheidungsfindung teilzunehmen.
Beispiele: Bürgerentscheide, Bürgerhaushalte.
Mehrwert: Bürgerinnen und Bürger haben einen direkten Einfluss auf Entscheidungen, oft durch Abstimmungen oder die Verteilung von Haushaltsmitteln.

3 MITSPRACHE

Ziel: Bürger aktiv in den Entscheidungsprozess einbinden.
Beispiele: Bürgerforen, Planungszellen, Runde Tische.
Mehrwert: Bürgerinnen und Bürger können aktiv mitdiskutieren und Vorschläge machen, die dann in die Entscheidungsfindung einfließen.

2 KONSULTATION

Ziel: Meinungen und Feedback von Bürgerinnen und Bürgern einholen.
Beispiele: Öffentliche Anhörungen, Online-Umfragen, Workshops.
Mehrwert: Gibt Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, ihre Ansichten zu äußern, bevor eine Entscheidung getroffen wird.

1 INFORMATIONEN

Ziel: Bürgerinnen und Bürger über geplante Projekte oder politische Entscheidungen informieren.
Beispiele: Informationsveranstaltungen, Broschüren, Webseiten.
Mehrwert: Schafft Transparenz und stellt sicher, dass Bürgerinnen und Bürger über relevante Themen Bescheid wissen.

Warum Beteiligung?

Beteiligungsverfahren sind in ländlichen Räumen aus mehreren Gründen wichtig:

Identifikation

In ländlichen Räumen leben oft Gemeinschaften, in denen die Menschen sich stark mit ihrem Lebensraum identifizieren. Beteiligungsverfahren ermöglichen es ihnen, ihre Meinungen, Bedürfnisse und Ideen in den Entscheidungsprozess einzubringen. Das führt zu einer größeren Akzeptanz und Nutzung von neuen Angeboten.

Berücksichtigung lokaler Bedürfnisse und Kenntnisse

Die lokale Bevölkerung hat oft hilfreiche spezifische Erfahrungen und Ortskenntnisse, die bei der Planung und Umsetzung von Projekten von unschätzbarem Wert sind. Durch Beteiligungsverfahren können diese Kenntnisse genutzt werden, um Lösungen zu entwickeln, die besser auf die Bedürfnisse und Gegebenheiten vor Ort zugeschnitten sind.

Stärkung lokaler Gemeinschaften

Beteiligungsverfahren können dazu beitragen, das Gemeinschaftsgefühl in ländlichen Gebieten zu stärken. Die Bevölkerung wird ernstgenommen und erhält die Möglichkeit, ihre Umgebung mitzugestalten. Diskussionen und gemeinsames Handeln können dazu beitragen, soziale Bindungen und das Zusammengehörigkeitsgefühl zu stärken.

Vermeidung von Konflikten

Durch die frühzeitige Beteiligung der Betroffenen einer geplanten Änderung lassen sich Konflikte und Widerstände vermeiden oder zumindest verringern. Dies trägt zu einer reibungsloseren Umsetzung von neuen verkehrsbezogenen Angeboten bei.

Warum Beratung?

Beratungsangebote für Kommunen und Betriebe sind ebenfalls wichtig für ländliche Räume:

Effizienz und Kostenersparnis

Beratung zum betrieblichen bzw. kommunalen Mobilitätsmanagement (siehe Infokasten S.39) hilft den Kommunen und Betrieben, ihre Fahrzeugflotten besser auszulasten und effizienter zu platzieren. Über Fuhrparkanalysen, Förderung von Fahrgemeinschaften, Jobticket- und Jobrad-Angebote sowie Homeoffice-Optionen können Kommunen und Betriebe so die Anzahl ihrer Fahrzeuge verringern sowie Treibstoff- und Parkplatzkosten einsparen.

Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit

Flexible Arbeitsmöglichkeiten und dazu passende Verkehrsangebote können die Zufriedenheit der Mitarbeitenden erhöhen. Das verbessert die Mitarbeiterbindung und das Betriebsklima.

Reduzierung von Umweltauswirkungen

Indem Kommunen und Betriebe auf effizientere Mobilitätslösungen setzen, reduzieren sie ihren Verkehr, ihre verkehrsbedingten Emissionen und den damit verbundenen Ressourcenverbrauch.

Imageverbesserung

Kommunen und Betriebe, die sich aktiv für umwelt- und sozialverträgliche Mobilität einsetzen, werten ihr Image als zukunftsorientierte und -bewusste Organisationen auf. Das kann sich positiv auf ihre Reputation bei Geschäftspartnern, Beschäftigten und der Öffentlichkeit auswirken.

Erfahrungen und Empfehlungen zu Beteiligung und Beratung

Erlebnisreiches Ausprobieren in entspannter Atmosphäre und vertrauter Umgebung

Aktionstage, Testwochen, Reallabore und Straßenexperimente regen zur Auseinandersetzung mit neuen Möglichkeiten an. Das wurde insbesondere in den LandMobil-Projekten NewMobs und ZWM deutlich, die mit diesen Ansätzen arbeiteten. Am besten gelingt die Auseinandersetzung mit neuen Möglichkeiten in entspannter Atmosphäre, in vertrauter Umgebung und mit vertrauten Menschen. Insbesondere Zukunftstechnologien wie z. B. autonomes Fahren stoßen oft zunächst auf Misstrauen und unrealistische Vorstellungen in Form von Über- wie Unterschätzungen. Das betrifft Politikerinnen und Politiker ebenso wie die Bevölkerung vor Ort. Zeitlich befristete Events wie der Aktionstag im Rahmen von NewMobs in Markt Cadolzburg helfen dabei, in unverbindlicher und unterhaltsamer Form mit solchen Technologien in Kontakt zu kommen und konkrete Praxiserfahrungen an vertrauten Orten und mit vertrauten Menschen zu sammeln. Neben einem Mobilitätstag kann auch ein abendlicher Ideen-Workshop mit den eigenen Vereinsmitgliedern oder eine interaktive Ausstellung zur Auseinandersetzung anregen, wie die als Wanderausstellung konzipierte „Mobilitäts-Testinsel“ des Projekts ZWM in den ländlichen Balver Ortsteilen zeigte. Nach Erfahrung der LandMobil-Projekte NewMobs und ZWM ist wichtig, dass dabei auch stets für das leibliche Wohl gesorgt wird und im Idealfall ein abwechslungsreiches Begleitprogramm mit dafür sorgt, dass sich unterschiedliche Personengruppen angesprochen fühlen.

Zudem zeigt die Erfahrung einiger LandMobil-Projekte, dass es besser sein kann, mit einer kleinen engagierten Gruppe zügig anzufangen und relativ bald erste Ideen öffentlich zu demonstrieren und zur Diskussion zu stellen, anstatt verborgen von der Öffentlichkeit die perfekte Akteurskonstellation und das perfekte Vorgehen anzustreben und auszuarbeiten. Nach Ansicht der Projektverantwortlichen entstehen passgenaue Ansätze oft erst durch das persönliche Erleben vor Ort sowie das gemeinsame Diskutieren und Nachjustieren.

„Besonders wichtig war es, die Hemmschwelle bei den Bürgerinnen und Bürgern abzubauen, an den Beteiligungsformaten teilzunehmen. Das gelang durch die Einbindung der Ortsvorstände und durch das Angebot an Vereinen, gemeinsam im Rahmen von lockeren Abend-Events teilzunehmen. Hieraus entwickelte sich eine sehr positive Mund-zu-Mund-Propaganda.“

Alexander Nickel, Prokurist, Geschäftsbereich Vertrieb und Teamleiter Vertriebsmanagement, Stadtwerke Menden

Parallele Erprobungsorte mit moderiertem Erfahrungsaustausch

Es kann sehr hilfreich sein, wenn ein bestimmter Beteiligungs- oder Beratungsansatz zeitgleich an mehreren Standorten (Gemeinden, Dörfer, Ortsteile o.Ä.) durchgeführt wird und die jeweils Verantwortlichen vor Ort dabei über einen moderierten Erfahrungsaustausch professionell begleitet werden. Mehrere LandMobil-Projekte wie BMM-Land, mobileG, Jugendliche Mobilität, LANDRADL und NewMobs verfolgten diesen Ansatz.

Das gemeinsame Erproben verbindet, macht Mut, zeigt übergreifende Muster, bündelt den auftretenden Recherche-, Beratungs- oder Beschaffungsbedarf und liefert schnell eine Fülle an kreativen Ideen und Problemlösungen. Gerade bei unerwarteten Ereignissen, wie der Coronapandemie, Lieferschwierigkeiten, Energiepreissprüngen, hilft es, sich in vertrauten und gut moderierten Runden über die Handlungsmöglichkeiten auszutauschen – dies ist nach Ansicht der LandMobil-Projekte dieses Handlungsfeldes sowohl online als auch in Präsenz sehr gut möglich.

„Türöffner“ für Jugendbeteiligung suchen

Um Jugendliche und/oder Auszubildende für die Teilnahme an Beteiligungsformaten zu gewinnen, sind die Schulbehörden, Schul- und Berufsschulleitungen, Elternbeiräte und das Netzwerk außerschulischer Bildungsträger wichtige Ansprechpartner. Je besser die Kommunikation zwischen diesen Akteuren bereits etabliert ist, desto schneller können Beteiligungsprojekte eine ausreichende Anzahl an Jugendlichen erreichen und zum Mitmachen motivieren.

Durch die gezielte Nutzung von Podcasts, Postings in sozialen Netzwerken sowie die Kooperation mit von

Jugendlichen bewunderten oder besonders wertgeschätzten Einzelpersonen (z. B. aus regionalen Musikbands, Sportvereinen, Jugendclubs) kann schnell ein produktiver Schneeballeffekt entstehen. Die Sprache sollte dabei jedoch authentisch bleiben, denn: Erwachsene, die wie Jugendliche zu sprechen versuchen, irritieren – auch die Jugendlichen. Das Projekt IMSA arbeitete konkret mit drei regional bekannten Social-Media-Aktiven zusammen, die die Sharing-Angebote des Projekts testeten und darüber auf ihren Kanälen in Form von Erfahrungsberichten informierten. Insgesamt konnten auf diese Weise rund 15.000 Menschen erreicht werden.

Fahrgastbeiräte: Mit Verbindlichkeit und kreativen Formaten für mehr Vielfalt

Die für den ÖPNV Verantwortlichen haben mitunter wenig Kontakt mit zum Beispiel Jugendlichen, Hochbetagten oder Menschen mit geringem Einkommen und daher auch wenig Erfahrung im Dialog mit ihnen. Das zeigte sich auch in einigen LandMobil-Projekten. Zwar gibt es bei mehreren Verkehrsbetrieben und -verbänden in Deutschland inzwischen sogenannte „Fahrgastbeiräte“²³, diese sind jedoch oft wenig bekannt in der breiten Bevölkerung. Zudem basieren sie – bis auf wenige Ausnahmen – auf rein freiwilliger Initiative der Verkehrsbetriebe. Hier wäre hilfreich, wenn neben Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Brandenburg noch weitere Länder in ihren ÖPNV-Gesetzen die Einberufung und Einbindung von Fahrgastbeiräten vorgeben und präzisieren würden. Auch könnte die Auflistung der im Rahmen der Nahverkehrsplanung einzubindenden Interessengruppen (vgl. § 8 (3) PBefG) noch erweitert werden, um insbesondere die Bedarfe und Anregungen von Jugendlichen als derzeitige Hauptnutzergruppe des ländlichen ÖPNV verbindlicher einfließen zu lassen.

Doch selbst dort, wo es einen Fahrgastbeirat gibt, über den Interessenverbände und engagierte Erwachsene gut eingebunden werden können, benötigen Jugendliche nach den Erfahrungen des Projekts Jugendliche Mobilität andere Formate, um sich freiwillig über mehrere Termine hinweg mit den recht komplexen Themen ÖPNV und Radverkehrsförderung auseinanderzusetzen.

Dazu gehören insbesondere abwechslungsreiche, kreative Zugänge aus der Theater- und Kunstpädagogik, aber auch Interviews mit Verkehrsplanenden und Exkursionen zu interessanten Praxisbeispielen. Für ein produktives Aufeinandertreffen und Zusammenarbeiten der Nahverkehrsverantwortlichen mit Jugendlichen ist zudem eine erfahrene Begleitung aus der Jugendarbeit und Jugendhilfe sehr hilfreich. In einem festen Turnus wiederkehrende Formate der Zusammenarbeit könnten dabei allen Beteiligten mehr Planungssicherheit geben und eine hohe Qualität sichern.

23 vgl. <https://www.fahrgastbeiraete.de/>, abgerufen am 17. Juli 2024.

Kostenlose „Schnupperangebote“ anbieten

Die beiden LandMobil-Projekte BMM-Land und KKMKS boten eine kostenlose Erstberatung mit Vorschlägen für betriebliche Mobilitätsmanagement-Maßnahmen an. Eine solche kostenlose Erstberatung erwies sich als niedrigschwellig und zugleich konkret genug auf den eigenen Betrieb bezogen. Viele der kleinen und mittelständischen Unternehmen haben daher dieses Angebot gern in Anspruch genommen. Häufig war gerade die positive Erfahrung mit der Erstberatung dann der Auslöser, sich auch auf das Ausleihen der Fahrradtestflotte einzulassen.

Die Fahrradtestflotte wiederum ermöglichte es sowohl den Kommunalverwaltungen als auch den teilnehmenden Betrieben, höherwertige Fahrräder wie Pedelecs und Lastenräder unverbindlich für einen längeren Zeitraum im konkreten Arbeitsalltag auszuprobieren. So konnten potenzielle Einsatzmöglichkeiten risikoarm erprobt werden, ohne bereits selbst investieren zu müssen. Dort, wo sinnvolle Einsatzzwecke gefunden wurden, war dies eine wichtige Kaufvorbereitung, z. B. für die Jugendarbeit der Stadt Uelzen.



ZUM WEITERLESEN

Methoden und Verfahren der Bürgerbeteiligung von A bis Z:

→ <https://www.buergergesellschaft.de/mitentscheiden/methoden-verfahren/methoden-und-verfahren-der-buergerbeteiligung-von-a-bis-z/tabelle/>

Netzwerk Kommunale

Partizipationsbeauftragte (NeKoPa):

→ https://www.netzwerk-buergerbeteiligung.de/fileadmin/Inhalte/pr_flyer/nekopa_leporello_2023_web_final.pdf

Handbuch Kommunikation:

→ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/12/15/a0bebac828e5a83a0925050fb256848d/znm-handbuch-kommunikation-2023.pdf>

Handbuch Betriebliches Mobilitätsmanagement:

→ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/4238eecb27356bcc36a23649677f49a8/znm-handbuch-bmm.pdf>

Handbuch Kommunales Mobilitätsmanagement:

→ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2023/11/14/ef1ff2b4e38f0af63e3e1b54168d422d/znm-nrw-handbuch-komm-2023.pdf>

Leitfaden Stadtexperimente:

→ https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/media/2022/5/16/db49cf12f84e697f_50c9232a1cbb25d1/znm-leitfaden-stadtexperimente.pdf



Die „Mobilitäts-Testinsel“ lädt ein zum Mitmachen

Zukunftswerkstatt: Mobilität

Eine „Mobilitäts-Testinsel“ als wandernde Mitmach-Ausstellung für Gruppen und Vereine

Im Rahmen einer gemeinsamen Initiative der Stadtwerke Menden und der Stadtwerke Balve erhielten Bürgerinnen und Bürger aus dem ländlich geprägten Balve die Möglichkeit, eigene Ideen für eine zukunftsfähige Mobilität vor Ort einzubringen. Dabei wurden sie auch für bereits bestehende Alternativen zum Auto sensibilisiert.

Dreh- und Angelpunkt war dabei eine sogenannte „Mobilitäts-Testinsel“. Das ist eine Art Messestand mit diversen Erlebnis- und Mitmachelementen, wie E-Scootern, Fahrsimulatoren und Virtual-Reality-Brillen. Die Ausstattung dieser Testinsel und die Themen, die darin behandelt werden, wurden zu Beginn in einem fünftägigen Kreativworkshop mit einem darauf spezialisierten externen Dienstleister entwickelt. Eingeladen wurden ausgewählte Einwohnerinnen und Einwohner, so wurde ein Querschnitt der Bevölkerung bereits bei der Entwicklung mit eingebunden.

Anschließend wurde die Testinsel über einen Zeitraum von 24 Monaten an verschiedenen Orten in Balve angeboten, zum Beispiel in Vereinsheimen oder auf

Landmärkten. Besuchende der Testinsel konnten derzeitige und zukünftige alternative Mobilitätsformen bewerten, erfahren und mitgestalten. Dabei wurden sie von geschultem Personal begleitet und interviewt. Die Interessierten aus den verschiedenen Ortsteilen setzten sich jeweils ungefähr eine Stunde lang mit den Impulsen und Zukunftsszenarien der „Mobilitäts-Testinsel“ auseinander. Dabei wurde u.a. deutlich, dass die Akzeptanz von autonom fahrenden Kleinbussen in der ländlichen Bevölkerung überraschend hoch ausfällt. Die Ergebnisse dieser breiten Bürgerbeteiligung lieferten eine wichtige Grundlage für Folgeaktivitäten der beiden Stadtwerke. Aus LEADER-Mitteln²⁴ konnte bereits eine Mitfahr-App implementiert und ein Carsharing-Verein gegründet werden.

Kontakt: Stadtwerke Menden

Weitere Informationen:

→ <https://zukunftswerkstatt-mobilitaet.de/>



²⁴ LEADER steht für „Liaison Entre Actions de Développement de l'Économie Rurale“, also die Verbindung von Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft. LEADER wurde 1990 in der Europäischen Union eingeführt, als besonderes Finanzierungsinstrument der EU-Strukturpolitik. In der EU-Förderperiode von 2023 bis 2027 gibt es in Deutschland 372 LEADER-Regionen; europaweit knapp 2 700. Im Rahmen des LEADER-Ansatzes stellen die lokalen Aktionsgruppen (LAG) das wichtigste Instrument dar. Ihre Mitglieder stammen aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft und sind an der Ausarbeitung und Ausführung lokaler Entwicklungsstrategien sowie an der konkreten Umsetzung und Mittelverteilung direkt beteiligt (vgl. <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/dorf-region/leader/leader-kurz-erklart/>, abgerufen am 19. Juli 2024).



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Jugendliche unterwegs mit dem „Villa-Mobil“

Mobile Jugend

Jugendbeteiligung und Freizeitangebote werden durch einen Fahrdienst erreichbar

Außerschulische Bildungsträger in ländlichen Räumen machen oft die Erfahrung, dass ihre Freizeitangebote nicht von Jugendlichen aus dem gesamten Landkreis erreicht werden können. Um dies zu ändern, führte der Kulturverein „Villa K“ im Landkreis Schmalkalden-Meiningen einen Fahrdienst ein, der die Jugendlichen zu den Angeboten der Jugendkulturarbeit abholt. Mit dem gleichen Fahrzeug wurden zudem Angebote zu den Jugendlichen gebracht und Auftritte von jugendlichen Musikbands unterstützt. Der Einsatz der Fahrzeuge wurde innerhalb des Netzwerks der offenen Kinder- und Jugendarbeit trägerübergreifend organisiert. So konnten die Jugendlichen auch Ferienfreizeiten und Veranstaltungen weiterer Netzwerkpartner erreichen.

Auch für die Veranstaltungen des Jugendparlaments der Stadt Schmalkalden und des Jugendforums des Landkreises Schmalkalden-Meiningen stand das „Villa-Mobil“ zur Verfügung. So wurde auch die politische Mitbestimmung von Jugendlichen aus verkehrlich schlecht angebundenen Orten in den beiden Gremien erleichtert.

Kontakt: Kulturverein Villa K e.V. Schmalkalden



BMM-Land

Kostenlose Erstberatung und Verleih einer Fahrrad-Testflotte an Kommunen und Betriebe

In diesem Projekt arbeitete der bundesweite Verein B.A.U.M e.V. – Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften mit fünf ländlichen Modellkommunen Niedersachsens zusammen. Sowohl den Kommunalverwaltungen als auch weiteren lokalen Betrieben wurde eine detaillierte verkehrliche Bestandsaufnahme und kostenlose Erstberatung zu den Möglichkeiten des betrieblichen Mobilitätsmanagements angeboten. Ergänzend dazu konnten die Kommunen und Betriebe für einige Wochen eine Fahrrad-Testflotte ausleihen und für dienstliche Zwecke ausprobieren.

Von insgesamt 35 Unternehmen wurde das Beratungs- und Testangebot angenommen. Die Kommunen waren dabei die Ansprechpartner für die ortsansässigen Betriebe und vermittelten sowohl die kostenlose Erstberatung als auch die Ausleihe und Rückgabe der Fahrrad-Testflotte.

Die Testflotte bestand jeweils aus einem Pedelec, einem Lasten-E-Rad und einem Faltrad. Besonders intensiv genutzt wurden die Lasten-E-Räder, während die Falträder offenbar nur in ländlichen Räumen mit sehr guter Bahn- oder Busverbindung zum Ausprobieren einluden.

Die Erstberatung basierte auf einer eingehenden Bestandsaufnahme mittels Fragebogen. Bei Interesse wurde dies ergänzt durch eine Vor-Ort-Besichtigung. Schließlich wurde für jeden Betrieb ein individuell zugeschnittener Empfehlungskatalog erstellt und entweder online oder vor Ort vorgestellt und diskutiert. Die weitere Umsetzung der Empfehlungen wurde dann nach 6 und 12 Monaten erfragt und dokumentiert. Nach einem Jahr waren bereits 29 der empfohlenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen betrieblich umgesetzt, weitere 35 waren zu diesem Zeitpunkt in Umsetzung oder zumindest in Planung. Die empfohlenen Maßnahmen deckten ein breites Spektrum ab und reichten von zusätzlichen Fahrradabstellanlagen und Jobrad-Leasing über Fahrgemeinschaftsparkplätze und betriebliche Lastenfahrräder bis hin zu informierenden und koordinierenden Maßnahmen.



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Mobilitätsberater unterwegs mit Faltrad und Bahn

„Ganz wichtig für Betriebe sind niedrigschwellige Angebote zum Ausprobieren einer nachhaltigen Mobilität. Es gilt, im wahrsten Sinne des Wortes eingefahrene Gewohnheiten aufzubrechen. Ein großes Potenzial bieten Elektrofahräder: Zeitlich flexibel und individuell nutzbar wie das Auto, lassen sich damit Arbeits- und Dienstwege bis etwa 10–15 Kilometer klimafreundlich und kostengünstig bewerkstelligen.“

Dieter Brübach, Stellv. Vorstandsvorsitzender, B.A.U.M. e.V.

Kontakt:
B.A.U.M e.V. - Netzwerk für nachhaltiges Wirtschaften
Weitere Informationen:
→ www.baumev.de/Mobilitaet.html



Handlungsfeld 4: Lieferdienste und mobile Dienstleistungen

Wenn Waren und Dienstleistungen zu den Menschen gebracht werden, können sich auch Menschen ohne Zugang zu einem Auto mit Waren des täglichen Bedarfs versorgen und gesundheitsbezogene Dienstleistungen in Anspruch nehmen.

In vielen Regionen hat sich die wohnortnahe Versorgung in den ländlichen Räumen in den vergangenen Jahrzehnten mehr und mehr ausgedünnt. Die Gründe dafür sind vielseitig. Das führte dazu, dass in vielen Dörfern heute weder ein Bäcker noch ein Lebensmittelgeschäft oder eine Arztpraxis vorhanden sind. Laut einer Studie des Thünen-Institutes hatte 2016 etwa die Hälfte der Bevölkerung in ländlichen Räumen keinen Zugang zu einem Lebensmittelgeschäft im Umkreis von bis zu einem Kilometer.²⁵

Hinzu kommt, dass sich der demografische Wandel in vielen ländlichen Regionen stärker als in städtischen Räumen auswirkt. Insbesondere in strukturschwachen Gebieten ist oftmals der Anteil älterer Menschen überdurchschnittlich hoch. Wenn diese nicht (mehr) Auto fahren können oder wollen, wird das Einkaufen sowie der Weg zu Arzt und Tagespflege plötzlich zu einer großen Herausforderung.

Vor diesem Hintergrund erproben die Projekte in diesem Handlungsfeld Lösungen, wie Versorgungsangebote zu den Menschen gebracht werden können. Dazu gehören innovative Lösungen für die medizinische Versorgung, insbesondere für telemedizinische Anwendungen. Auch der Ansatz, speziell für Personen mit Mobilitätseinschränkungen einen Lieferdienst für Lebensmittel anzubieten, wurde erprobt. In einem weiteren Beispiel wurde die Volkshochschule zum mobilen Unterrichtsraum: In einem umgebauten Fahrzeug wurden Kurse der Volkshochschule angeboten. Dadurch wurden die Bildungsangebote zu den Menschen gebracht.

Erfahrungen und Empfehlungen zu Lieferdiensten und mobilen Dienstleistungen

Für neue Lösungen sensibilisieren

Manche LandMobil-Projekte widmeten sich der medizinischen Versorgung von Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Die Verantwortlichen des Projekts MobilSorglos berichten beispielsweise von der Erfahrung, dass bei neuen Lösungen wie der Telemedizin zum Teil Berührungängste oder Vorbehalte bei den potenziellen Nutzenden bestehen. Dies kann damit zusammenhängen, dass gesundheitsbezogene Themen besonders sensibel sind. Daher sollte bei der Umsetzung von ähnlichen Vorhaben von Beginn an besonderer Wert auf Kommunikation und Vertrauensbildung gelegt werden.

Hinzu kommt, dass neue Praktiken, wie die Nutzung von Laptop und Kamera, gerade von Menschen ohne Computererfahrung oftmals erst eingeübt werden müssen. Es gilt, die potenziellen Zielgruppen geduldig und möglichst in einem vertrauten Rahmen (also z. B. im eigenen Zuhause, im Gemeindezentrum oder in der Wohnung von Verwandten oder Nachbarn) zu schulen. Darüber hinaus empfiehlt es sich, die Schulungen in Zusammenarbeit mit Multiplikatoren vor Ort, die hohes Vertrauen genießen, durchzuführen: sei es die Pfarrerin bzw. der Pfarrer, der vertraute Pflegedienst oder die Bürgermeisterin bzw. der Bürgermeister.

Ähnliches gilt auch für Lieferdienste und andere mobile Dienstleistungen: Auch hier kann eine Scheu bestehen, neue Technologien zu nutzen, um Bestellungen aufzugeben oder sich Waren an die Haustür liefern zu lassen.

Bestehende Strukturen nutzen – Konkurrenz-situationen vermeiden

Gerade bei neuartigen Angeboten ist es sinnvoll, auf bestehenden Strukturen und Netzwerken aufzubauen. So erwies sich im Projekt MobilSorglos das existierende Pflege- und Gesundheitsnetzwerk im Landkreis als wichtige Grundlage, um die Angebote der mobilen medizinischen Versorgung zu etablieren.

Bei der Erprobung von Lieferdiensten zeigte sich, dass zum Teil die lokalen Einzelhändler darin zunächst ein Konkurrenzangebot vermuteten. Hier ist es wichtig, möglichst früh den Dialog zu suchen und die Perspektive der zentralen Akteure einzubeziehen. Kommunikation und Überzeugungsarbeit sind wichtig, um die richtigen Partner an Bord zu holen – dafür ist genug Zeit einzuplanen. Bei Projekten zur medizinischen Versorgung sollten insbesondere die lokalen Ärztinnen und Ärzte und andere potenzielle Anbieter von medizinischen Leistungen sehr frühzeitig eingebunden werden.



ZUM WEITERLESEN

Interlink GmbH (2017): kombiBUS weitergedacht: LandLogistik.
→ [https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/KombiBus weitergedacht.pdf](https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/KombiBus%20weitergedacht.pdf)

Patrick Küpper et al. (2023): Pilotprojekte zur Sicherung der Nahversorgung in ländlichen Räumen.
→ https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn066849.pdf

DB Regio – Medibus, Finance Bus und Einkaufsbus:
→ <https://www.dbregio.de/angebot/bus/mobile-infrastruktur>

Dachverband Spielmobile e.V.
→ <https://spielmobile.de/verband/>

²⁵ vgl. Küpper, Patrick (2016): Abgrenzung und Typisierung ländlicher Räume. Thünen Working Paper 68. Braunschweig. https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn057783.pdf, abgerufen am 17. Juli 2024.



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Lieferdienst für regionale Produkte

Mobil Sorglos

Ein Lieferdienst für regionale Produkte und mobile medizinisch-pflegerische Beratung

In der Gemeinde Herscheid und der Stadt Plettenberg im westlichen Sauerland besteht die Herausforderung, dass viele ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen aufgrund einer unzureichenden ÖPNV-Anbindung in ihrer Versorgung eingeschränkt sind. Dazu gehört auch, dass sich die Versorgung mit medizinischen Leistungen zunehmend ausdünnert. Zugleich wurde festgestellt, dass die neuen Möglichkeiten der Telemedizin bisher noch wenig in der Praxis erprobt wurden. Im Rahmen des Projekts MobilSorglos adressierten die Gemeinde und die Stadt gemeinsam diese Problemfelder. Das Projekt bestand aus zwei verschiedenen Ansätzen: In einem Teilprojekt sollte die Versorgung älterer Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen mit Produkten des alltäglichen Lebens gewährleistet und abgedeckt werden. Dafür wurde ein kostengünstiger Lieferdienst eingerichtet, der Produkte von zwölf lokalen Unternehmen aus beiden Kommunen auslieferte.

Das bestellbare Sortiment umfasste u.a. Lebensmittel und Getränke, Menü- und Wäscheservice, eine Bücherei, Tier-, Garten- und Stickbedarf sowie Schuhe, Pflanzen und Blumen. Um Konflikte mit dem Taxigewerbe zu vermeiden, verzichtete das Projekt auf das Erproben einer Personenmitnahme in ihrem Lieferfahrzeug. Im zweiten Teilprojekt wurden mobile, assistierte Videoberatungen und Videosprechstunden durch verschiedene Anbieter durchgeführt, u.a. mit der Pflegeberatung des Märkischen Kreises und einem Arzt für Psychosomatische Medizin. Über einen Computer-Bildschirm konnten Ratsuchende per Videokonferenz „von Angesicht zu Angesicht“ mit den Anbietenden sprechen. Dieses kostenlose Angebot richtete sich vor allem an Bürgerinnen und Bürger, die über keinen eigenen Internetanschluss verfügen oder dabei technische Unterstützung benötigen.



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Medizinische Beratung im umgebauten Wohnmobil

Im Projekt erwies es sich als Herausforderung, Ärztinnen und Ärzte für die Teilnahme an dem Format der Videosprechstunden zu interessieren. So konnte über die gesamte Projektlaufzeit nur ein Arzt für das Angebot gewonnen werden. Die anderen angefragten Medizinerinnen und Mediziner wollten sich aufgrund knapper Kapazitäten nicht auf die Erprobung einlassen – zum Teil, obwohl sie zu Projektbeginn noch durchaus Interesse geäußert hatten. Ein wichtiger Faktor war hier die Coronapandemie, durch die viele Ärztinnen und Ärzte überlastet waren.

Der teilnehmende Arzt für Psychosomatische Medizin und Psychotherapie sah aber in der Videosprechstunde einen hohen Mehrwert insbesondere für die Patientinnen und Patienten, die unter Angststörungen litten und für die daher die Fahrten in die Praxis eine hohe Hürde darstellten. Dennoch blieb die Zahl der Nutzenenden sowohl beim Lieferdienst als auch bei den Videosprechstunden hinter den Erwartungen zurück. Die Verantwortlichen vermuten, dass beide Angebote erst über einen längeren Zeitraum bekannt gemacht werden müssen, um mögliche Vorbehalte bei den Zielgruppen abzubauen.

Dennoch wurde das zentrale Ziel erreicht, die Teilhabe für ältere Menschen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu verbessern. Durch die Angebote stieg das Bewusstsein für die Vorteile von Lieferdiensten; Angehörige und Nachbarn wurden entlastet, die sonst viele Einkäufe für immobile Personen übernehmen. Nach Ende der Förderperiode wird die Ortsgruppe des Deutschen Roten Kreuzes den Lieferdienst für mobilitätseingeschränkte Menschen übernehmen. Anstelle des umgebauten Wohnmobils, das bei MobilSorglos für Videosprechstunden genutzt wurde, unterstützt der Anbieter in Zukunft den Aufbau und die Nutzung eigener Videokonferenztechnik zuhause mit einem mobilen Berater. Auf diese Weise können die Fixkosten gesenkt und dennoch weiterhin mobilitätseingeschränkte Personen mit Telemedizin im Alltag unterstützt werden.

„Gerade in ländlichen Räumen funktioniert die Nachbarschaftshilfe noch gut. Trotz allem ist der Bedarf aber gegeben, und es braucht einen sehr, sehr langen Atem, bis alle den Mehrwert von solchen Angeboten und Diensten erkennen.“

Meryem Yilmaz, Mitarbeiterin des Sozialamts, Gemeinde Herscheid

Kontakt: Gemeinde Herscheid

Weitere Informationen: → www.mobilsorglos.de

4

Von der Idee zur Verstetigung

Damit es nicht bei einer guten Idee oder einer interessanten Erprobung bleibt, sondern überdauernde Veränderungen angestoßen werden, gibt es – unabhängig von den gewählten Maßnahmen und Handlungsfeldern – verschiedene Punkte zu beachten.

Die Empfehlungen dieses Kapitels basieren auf der Querauswertung der Endberichte, der Bereisungen und der Abschlussinterviews mit den LandMobil-Projektbeteiligten.

Wie kann die Einführung von Mobilitätsangeboten gelingen?

Ganz besonders hilfreich für die Einführung neuer Mobilitätsangebote ist eine längerfristige regionale Gesamtstrategie mit politischem Beschluss. Die regionale Ebene ist dabei zielführender als die eines einzelnen Landkreises, da die realen Verkehrsverflechtungen in der Regel großräumiger sind und nur in der Gesamtschau sinnvoll geplant und optimiert werden können. Das macht die interkommunale Zusammenarbeit so hilfreich und wertvoll. Interessante und aktuelle Beispiele für solche regionalen Gesamtstrategien bieten die Klimamobilitätspläne in Baden-Württemberg.²⁶

Passen neue verkehrsbezogene Ansätze zu einer regionalen Gesamtstrategie, so ist die Aussicht auf Erfolg und Fortführung sofort deutlich höher, da die politischen Gremien bereits dahinterstehen und nicht erst noch grundsätzlich neu überzeugt und gewonnen werden müssen.

Eine regionale Gesamtstrategie sollte jedoch nicht nur formuliert und politisch verabschiedet werden, sie sollte auch tatsächlich handlungsleitend werden. Dafür braucht es zum einen konkret formulierte Teilziele mit einem bestimmten Zeithorizont, zum anderen klare Zuständigkeiten und einen verbindlichen Monitoring-Prozess, so dass in regelmäßigen Abständen überprüft wird, ob man sich noch auf dem angestrebten Weg befindet oder nicht.

Die Einführung neuer verkehrsbezogener Ansätze ist allerdings auch ohne regionale Gesamtstrategie möglich. Manchmal braucht es auch umgekehrt zunächst einmal mehrere einzelne Erprobungen, die für das Thema Mobilität sensibilisieren und den Weg ebnen für die Erarbeitung einer Gesamtstrategie. Grundsätzlich können bei der Einführung neuer verkehrsbezogener Ansätze vier Phasen unterschieden werden: von der Ideenfindung über die Konkretisierung und Erprobung bis hin zur Verstetigung. Die vier Phasen verlaufen dabei nicht zwingend linear nacheinander, sondern können auch Rückkopplungsschleifen aufweisen. Die Abbildung auf der nächsten Seite liefert zentrale Leitfragen für jede dieser Phasen, als eine Art Checkliste.

Damit auch nach der Einführung neuer verkehrsbezogener Ansätze ein regelmäßiger Austausch und kontinuierliche Interessenabwägungen stattfinden, ist es schließlich – zumindest mittelfristig – sehr hilfreich, einen kritischen Blick auf die bestehenden Organisationsstrukturen zu werfen und gegebenenfalls konkrete Änderungen anzuregen. Nach den Erfahrungen mehrerer LandMobil-Projekte ist es zum Beispiel ausgesprochen sinnvoll, wenn alle Verkehrsthemen (also ÖPNV, Radverkehr und Elektromobilität) in einem Amt bzw. einer Abteilung gebündelt sind.

²⁶ siehe <https://www.klimaschutz-bewegt.de/klimaschutzorientierte-verkehrsplanung/klimamobilitaetsplan/>, abgerufen am 12.11.2024.

1. Regionale Gesamtstrategie mit politischem Beschluss:

- › Welche Ziele sind uns in den nächsten 10 – 15 Jahren besonders wichtig?
- › Welche Zwischenschritte müssen dafür bis wann und mit wem durchlaufen werden?
- › Wer überprüft die Entwicklungspfade in welchen Abständen?

2a. Ideenfindung für verkehrsbezogene Ansätze

Bedarfsanalyse:

- › Was sind bei uns die gravierendsten Probleme und welche Personengruppen sind betroffen?
- › Wo gibt es Unfallschwerpunkte oder viele Beschwerden?
- › Welche strategischen Ziele wurden bereits definiert und in welchen Bereichen sind wir besonders weit von dem Erreichen der Ziele entfernt?

Akteure:

- › Welche Institutionen sind formal zuständig?
- › Welche Personengruppen und Institutionen bringen hilfreiche Daten und Kompetenzen mit?

Recherche:

- › Welche Ansätze wurden bereits in anderen ländlichen Räumen erprobt?
- › Auf welchen Vorarbeiten können wir bei uns aufsetzen?

Adaption:

- › Inwiefern eignen sich Ansätze anderer?
- › Wie lassen sich die Ansätze auf unsere Situation anpassen?

Auswahl:

- › Nach welchen Kriterien wollen wir die verschiedenen Ansätze bewerten, um eine Auswahl zu treffen?

2b. Konkretisierung der gewählten verkehrsbezogenen Ansätze

Rechtliche Aspekte:²⁷

- › Welche Pläne und Fristen sind zu beachten?
- › Sind Genehmigungen erforderlich?
- › Sind externe Gutachten oder eine Rechtsberatung erforderlich?

Finanzierung:

- › Wie kann eine tragfähige Finanzierung des Verkehrs- oder Beteiligungsangebots erreicht werden? Gibt es Fördermöglichkeiten für die Neueinführung des konkreten Ansatzes? Wenn ja, wer hat die Kompetenzen und Kapazität für eine Antragstellung?

Netzwerke und Arbeitsgruppen:

- › Wie können die zentralen lokalen Akteure fortlaufend informiert und eingebunden werden?
- › Gibt es bestehende Netzwerke oder Arbeitsgruppen, die dafür genutzt werden können?
- › Wie kann eine neutrale Moderation gewährleistet werden?

2c. Erprobung der gewählten verkehrsbezogenen Ansätze

Projektmanagement:

- › Wer hat die Kompetenz für die Projektleitung?
- › Wo können wir ggf. gezielt nach einer dafür geeigneten Person suchen?

Marketing:

- › Wie kommen wir zu einem passenden Namen, einem passenden Design und Werbematerial für neue Verkehrsangebote oder auch verkehrsbezogene Beratungs- und Beteiligungsverfahren? (Wettbewerb, Auftrag, Workshop, ...)

Medien:

- › Welche lokalen Zeitungen und Radiosender und auf lokale Themen spezialisierte Soziale Medien gibt es? Wer hat persönliche Kontakte in die Redaktionen? Wie wollen wir kommunizieren? Zu welchen Zeitpunkten können wir interessante Bilder und Geschichten liefern?

Multiplikatoren:

- › Welche Einzelpersonen und Vereine sind vor Ort besonders gut vernetzt? Wie können wir sie als Testnutzende und „Botschafter“ gewinnen?

Paten/Ehrenamtliche:

- › Werden Fahrzeug-Paten und/oder ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer benötigt?
- › Wenn ja, welche Personen wären dafür gut geeignet? Wie werden diese erreicht, überzeugt und motiviert?

Datenerhebung:

- › Wie können wir die Entwicklung der Angebotsnutzung im zeitlichen Verlauf erfassen?
- › Wie können wir die Erfahrungen und Verbesserungsvorschläge der Nutzenden in die Angebotsentwicklung einfließen lassen? Was muss bei der Datenerhebung rechtlich berücksichtigt werden?

2d. Verstetigung

Finanzierungsmodell:

- › Welcher Anteil lässt sich über Mitgliedschaften und/oder Nutzungsentgelte finanzieren?
- › Kann im Kreistag oder Gemeinderat die Übernahme eines Defizitausgleiches während der Aufbauphase erreicht werden?
- › Gibt es lokale Stiftungen, die Teilelemente fördern könnten?
- › Kann über die Medien zu Spenden aufgerufen werden?

Betriebsmodell:

- › Wer kann längerfristig welche Teilaufgaben übernehmen? Braucht es Schulungen und Übergaben?

3. Strukturen prüfen

Organisation:

- › Welche aktuellen Organisationsstrukturen sind förderlich, welche hemmend?
- › Können Zuständigkeiten und Aufgabenbereiche anders verteilt werden? Braucht es eine zusätzliche Koordinationsstelle?

²⁷ Beispiele für oft betroffene Rechtsbereiche:

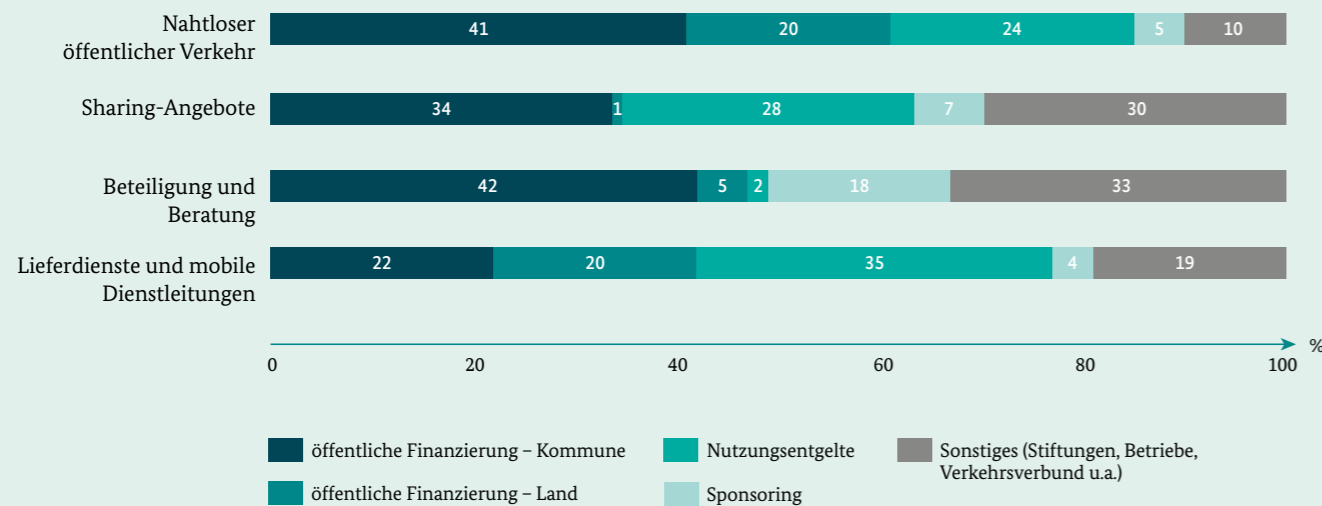
Personenbeförderungsgesetz (bei Fahrdiensten), Kommunal- und Vergaberecht (bei kommunalen Tätigkeiten oder Ausschreibungen), Baurecht (bei Neu- und Umbauen, Ladesäulen), Straßenverkehrsrecht (bei Aktionstagen und Experimenten im Straßenraum), Erneuerbare-Energien-Gesetz (bei Nutzung von Windenergie und Photovoltaik für Elektromobilität)

Fortführung der LandMobil-Projekte

Die überwiegende Mehrheit der LandMobil-Projekte kann einen Teil der erprobten Maßnahmen oder Angebote auch nach Ende der BULEplus-Förderung fortführen. Die jeweiligen Finanzierungs- und Organisationsmodelle für die Fortführung unterscheiden sich dabei zum Teil stark.

Eine wichtige Rolle spielen Nutzungsentgelte, Mitgliedsbeiträge, öffentliche Finanzierung durch Gemeinde oder Landkreis, eine weitere Projektförderung, Sponsoring, Spenden und/oder Stiftungsgelder. In der Regel findet eine Mischfinanzierung statt, bei der unterschiedliche Finanzierungsformen kombiniert werden.

Wie setzt sich die Folgefinanzierung der Maßnahmen (nach Projektende) in etwa zusammen?
(durchschnittliche Schätzwerte der befragten Projektbeteiligten)



Bei verkehrsbezogenen Ansätzen spielt die öffentliche Finanzierung eine besonders wichtige Rolle, sowohl für die Erprobung von neuen Angeboten als auch für die spätere Verstetigung. Aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte und dem besonders hohen Anteil an Privathaushalten mit mehr als einem Pkw werden ländliche Räume schließlich von kommerziellen Fahrt- oder Fahrzeug-Anbietern in der Regel gemieden. Auch vereinsbasierte Verkehrsangebote können in ländlichen Räumen in der Regel nicht ihre Anschaffungs- und Aufbaukosten in den ersten Jahren allein durch Nutzungs- und Mitgliedsbeiträge gegenfinanzieren.

Die nachfolgenden zwei Beispiele illustrieren, wie die jeweiligen Projektverantwortlichen die Fortführung nach Förderende gestalteten.

INSPIRATION AUS DER PRAXIS



Ausflug der ELMO-Vereinsmitglieder mit den Leihfahrrädern

LANDRADL

Aufbau eines gemeinschaftlichen Fahrradverleih-Systems über Bürgervereine

Das LandMobil-Projekt LANDRADL zeigt, wie eine Kombination mehrerer Finanzierungsansätze es ermöglicht, ein vereinsbasiertes Fahrradverleihsystem in Dorfregionen aufzubauen und langfristig fortzuführen. Der Aufbau des Systems und die Gründung der beiden gemeinnützigen Bürgervereine „BUMO – Burgdorf mobil“ und „ELMO – Elm mobil“ wurde mit Hilfe der BULEplus-Förderung umgesetzt und durch die ecomotio gGmbH begleitet und unterstützt. Zum Ende der BULEplus-Förderung konnten die beiden Bürgervereine für die Übernahme und den Ausbau der Fahrradflotte erfolgreich Mittel aus zwei lokalen Stiftungen einwerben. In einer Dorfregion übernimmt zudem die Gemeinde vorerst den Defizitausgleich.

LANDRADL ist nicht-kommerziell und wird von Ehrenamtlichen in den zwei Dorfregionen im Landkreis Wolfenbüttel betrieben. An fünf Verleihstationen, verteilt auf mehrere Dörfer, stehen jeweils ein bis zwei Pedelecs bereit, an einigen Stationen auch ein elektrisches Lastenfahrrad. Die Buchung erfolgt per App, über die auch das elektronische Fahrradschloss bedient wird.

Kontakt: ecomotio gGmbH
Weitere Informationen: → www.landradl.de

Während im ELMO-Verleihsystem die Leihfahrräder immer zur selben Station zurückgebracht werden müssen, können im BUMO-System die Fahrräder beliebig an einer der Stationen zurückgegeben werden (= interstationär). Die App erinnert bei der Rückgabe auch daran, die Fahrrad-Akkus zum Nachladen an die Ladebox anzuschließen.

„Dank LandMobil konnten wir LANDRADL in zwei Dorfregionen mit den Aktiven vor Ort entwickeln und die Praxis zwei Jahre intensiv begleiten. Seit 2023 stehen die Akteure auf eigenen Beinen, die Systeme werden inzwischen sogar auf Nachbardörfer erweitert.“

Sabine Neef, ecomotio gGmbH



INSPIRATION AUS DER PRAXIS

Virtuelle Haltestelle des Jugend-Fahrdienstes

mobil@leine

Vom Jugend-Fahrdienst zum Rufbus-Angebot für die gesamte Bevölkerung

Im Projekt mobil@leine erhält das allgemeine öffentliche Verkehrsangebot eine wichtige Ergänzung: In der Samtgemeinde Leinebergland war vielen Kindern und Jugendlichen eine elternunabhängige Teilhabe am Freizeit- und Kulturleben nicht möglich. Daher wurde ein Verkehrsangebot eingerichtet, das die Kinder und Jugendlichen gezielt unterstützt und die Eltern von ihren Fahrdiensten entlastet.

Dafür wurde ein Rufbusangebot unter der Marke mobil@leine geschaffen, nutzbar für die Kinder und Jugendlichen im Leinebergland unter der Woche nachmittags. Dabei wurde kein fester Fahrplan oder Linie festgelegt. Die Fahrtwünsche werden telefonisch oder über eine App angemeldet. Wenn es eine zum Reisewunsch passende Linienfahrt gab, wurde diese in der App angezeigt; gab es jedoch keine, wurde der Rufbus aktiviert und es wurden mehrere Fahrten zur einer Tour gebündelt. Angefahren wurden nicht nur die bestehenden Haltestellen der Ortschaften der Samtgemeinde, sondern es wurden auch zusätzliche mögliche Zustiegs- punkte als „virtuelle Haltestellen“ eingerichtet und durch entsprechende Aufkleber gekennzeichnet, ohne bauliche Veränderungen. So wurde für die Kinder und

Jugendlichen ein möglichst kurzer und sicherer Fußweg zum Rufbus ermöglicht.

Nach Ende der LandMobil-Förderung konnte eine Weiterführung erreicht werden. Nun ist mobil@leine für alle Altersgruppen buchbar, sowohl telefonisch als auch über App. Dafür kooperiert die Samtgemeinde Leinebergland mit dem Verein Region Leinebergland e. V. für die inhaltliche Betreuung. Außerdem sind der Regionalverkehr Hildesheim als Betreiber des Angebots und der Landkreis Hildesheim als Aufgabenträger im ÖPNV eingebunden. Der Bedienzeitraum wurde in die Abendstunden bis 21 Uhr erweitert, sodass eine größere Vielfalt von Nutzungszwecken abgedeckt werden kann. Dabei gilt der normale ÖPNV-Tarif mit einem Euro „Komfortzuschlag“ pro Fahrt.



Kontakt: Samtgemeinde Leinebergland

Weitere Informationen: → <https://mobil-leine.de/>



Weiterführende Informationen, Netzwerke und Fördermöglichkeiten



Bundesweite Informationsplattformen zum Thema Mobilität

MOBILIKON

Mobilikon ist ein umfangreiches Online-Nachschlagewerk für Verkehrsangebote, Praxisbeispiele, Planungshilfen und Beteiligungsverfahren. Es wird vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) regelmäßig aktualisiert.

→ www.mobilikon.de

MOBILITHEK DES ZUKUNFTSNETZES MOBILITÄT NRW

Das Zukunftsnetz Mobilität NRW hat zahlreiche nützliche Planungshilfen und Beispielanträge zusammengestellt, insbesondere zum Thema Mobilitätsmanagement und Kommunikation.

→ www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/mobilithek/downloads

DEUTSCHE VERNETZUNGSSTELLE LÄNDLICHE RÄUME (DVS)

Die DVS unterstützt Kommunen, Verwaltungen und Verbände, aber auch Betriebe, Lokale Aktionsgruppen (LAG) aus den europäischen Förderinstrumenten der ländlichen Entwicklung, Operationelle Gruppen (OG) der Europäischen Innovationspartnerschaft EIP-Agri und andere Akteure, die in der ländlichen Entwicklung aktiv sind. Dafür bietet sie unter anderem diverse Veranstaltungen und Schulungen an sowie die kostenfreie Zeitschrift „LandIn-Form“ und den Newsletter „landaktuell“.

- <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/>
- <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/service/unsere-publikationen/zeitschrift-landinform/>
- <https://www.dvs-gap-netzwerk.de/service/unsere-publikationen/newsletter-landaktuell/>



Informationsplattformen der Länder

Mehrere Bundesländer haben speziell auf Mobilität ausgerichtete Informationsplattformen sowie zum Teil auch Beratungsangebote eingerichtet. Die nachfolgende Liste zeigt den Stand von Oktober 2024.

Zukunftsnetz Mobilität Nordrhein-Westfalen:

→ <https://www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/>

Fachzentrum Nachhaltige Mobilitätsplanung Hessen:

→ <https://mobilitaetsplanung-hessen.de/>

MOBILOTSIN Niedersachsen:

→ <https://www.mobilotsin-niedersachsen.de/>

Kompetenznetz Klima Mobil und Zukunftsnetzwerk ÖPNV in Baden-Württemberg:

→ <https://www.klimaschutz-bewegt.de/>

→ <https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/>

Mobilteam Schleswig-Holstein:

→ <https://mobilteam.nah.sh/>

Wir bewegen Bayern sowie Bayern Innovativ:

→ <https://www.wir-bewegen.bayern.de/>

→ <https://www.bayern-innovativ.de/de/netzwerke-und-thinknet/uebersicht-mobilitaet>

Mobilitätsnetzwerk Saarland:

→ https://www.saarland.de/mukmav/DE/portale/mobilitaet/informationen/mobilitaetsfoerderung/mobilitaetsnetzwerk/mobilitaetsnetzwerk_node.html

Kompetenzentrum Mobilität der Metropolregion Hamburg:

→ <https://metropolregion.hamburg.de/mobilitaetsmanagement>

Förderwegweiser

Europäische Union (EU): „Funding Finder“ – Fördermittelsuche für ländliche Entwicklung

→ <https://funding.rural-vision.europa.eu/finder?lng=de>

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK): Informationen zu Förderprogrammen und Finanzhilfen des Bundes, der Länder und der Europäischen Union (EU)

→ <https://www.foerderdatenbank.de/>

Taurus Eco Consulting GmbH: Umwelt- und nachhaltigkeitsbezogene Fördermöglichkeiten aller Europäischen Struktur- und Interventionsfonds in Deutschland

→ <https://eu-kommunal-kompass-21-27.de/>

Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM): Bundesförderungen für den Radverkehr

→ https://www.balm.bund.de/DE/Foerderprogramme/Radverkehr/radverkehr_node.html

Deutsche Stiftung für Engagement und Ehrenamt (DSEE): Qualifizierungsangebote und Fördermittelberatung

→ <https://www.deutsche-stiftung-engagement-und-ehrenamt.de/foerderung/>

Bundesverband Deutscher Stiftungen: Stiftungssuche

→ <https://stiftungssuche.de/>

Crowdfunding Informationsportal: Informationen zu verschiedenen Formen des Crowdfundings, Vermittlungsplattformen sowie Hinweise zum Ablauf

→ www.crowdfunding.de

5

Fazit

In den LandMobil-Projekten wurden verschiedene Ansätze zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen ausprobiert. Hierbei wurden spezifische Schwierigkeiten vor Ort adressiert und Handlungsbedarfe aufgezeigt. Die Erfahrungen und Erkenntnisse hieraus können auch für andere Kommunen und Initiativen hilfreich sein.

Angesichts der prognostizierten demografischen Entwicklung wird der Bedarf an alltagstauglichen Lösungen für die Mobilität der Menschen in ländlichen Räumen in Zukunft weiter steigen. Für die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse, aber auch für das Erreichen der Klimaschutzziele, ist ein attraktiver und verlässlicher ÖPNV unverzichtbar. Gemessen an diesen Ansprüchen besteht seit Jahrzehnten eine strukturelle Unterfinanzierung des ÖPNV insbesondere in ländlichen Räumen.²⁸ Derzeit hängt die Qualität der öffentlichen Mobilitätsangebote stark von der finanziellen Leistungsfähigkeit der kommunalen Aufgabenträger ab. Dies führt zu einem „Flickenteppich“ mit unterschiedlichen Angebotsqualitäten. Das während der Projektlaufzeiten eingeführte Deutschlandticket adressiert einige der in den LandMobil-Projekten bearbeiteten Themen. So führt es in erster Linie zu einer deutlichen Verbesserung, insbesondere bei Übergängen zwischen unterschiedlichen Verkehrsverbänden. Somit wird die teils unübersichtliche Vielfalt der Tarifsysteme überwunden und die Attraktivität des ÖPNV gesteigert.

LandMobil bot aus Sicht vieler beteiligter Akteure eine Möglichkeit, neue Lösungen für Mobilität in ländlichen Räumen zu erproben. Durch die Förderung wurde ein Impuls gesetzt, der vielen verkehrsbezogenen Ideen zur Umsetzung verhalf.

Nicht wenige LandMobil-Projekte stießen allerdings auch auf strukturelle Hürden in Form der bestehenden gesetzlichen Rahmenbedingungen. Die LandMobil-Projekte dienen hier auch als „Wegweiser“, um noch offenen Handlungsbedarf zu zeigen. Als Schwierigkeit für Mobilitätsangebote, die unter das PBefG fallen, wurde in einigen LandMobil-Projekten der Aufwand für die Genehmigung insbesondere kleinerer Angebote gesehen. In solchen Fällen kann es eine Option sein, zu prüfen, ob die Fahrpreise so festgelegt werden können, dass sie die Betriebskosten für die Fahrt nicht übersteigen. Dann entfällt laut PBefG die Genehmigungspflicht.

Aktionstage, Testwochen, Reallabore und Straßenexperimente können dabei helfen, in unverbindlicher und unterhaltsamer Form mit neuen Mobilitätsangeboten in Kontakt zu kommen und konkrete Praxiserfahrungen an vertrauten Orten und mit vertrauten Menschen zu sammeln. Hierdurch können mögliche Vorbehalte vor neuen Mobilitätsformen abgebaut werden.

Um die Umsetzungswahrscheinlichkeit für neu einzurichtende Mobilitätsangebote zu erhöhen, sollten bereits zu einem frühen Zeitpunkt die Landkreise als Aufgabenträger sowie die lokalen Verkehrsunternehmen in die Projektplanung einbezogen werden. Viele neue Mobilitätsangebote werden allerdings überhaupt erst durch die Unterstützung von Ehrenamtlichen möglich. Die Auszahlung einer Ehrenamtspauschale kann die Motivation von Ehrenamtlichen erhöhen, damit sie das Mobilitätsangebot dauerhaft unterstützen.

Sharing-Angebote können zeitliche und räumliche Lücken im Bus- und Bahnangebot schließen. Zur Verbesserung der Grundausrüstung und -finanzierung empfiehlt es sich, gezielt Nutzende zu gewinnen, die das Fahrzeug regelmäßig an mehreren Tagen pro Woche benötigen, beispielsweise für dienstliche Fahrten. Auch durch die Ansprache zusätzlicher Nutzergruppen, beispielsweise Touristen, kann das Angebot auf stabilere Füße gestellt werden. Werden die Sharing-Fahrzeuge zudem durch die Gemeindeverwaltung genutzt, hat das eine positive öffentliche Wirkung. Auch wenn das Sharing regelmäßig für Fahrten der lokalen freiwilligen Feuerwehren, Sportvereine etc. genutzt wird, kommen zentrale Akteure in Kontakt mit dem neuen Angebot. Dies dient nicht nur der Kostendeckung, sondern steigert auch die Bekanntheit dieser Mobilitätsmöglichkeiten.

²⁸ vgl. u. a. Naumann, René; Pasold, Stephanie; Frölicher, Jonas (2019): Finanzierung des ÖPNV. Status quo und Finanzierungsoptionen für die Mehrbedarfe durch Angebotsausweitungen. Gutachten für das Umweltbundesamt. Berlin. https://www.kcw-online.de/media/pages/veroeffentlichungen/finanzierung-des-oepnv/6066a41265-1579615122/2019_finanzierung_des_oepnv_fin.pdf, abgerufen am 23. August 2024.

Bei bislang unbekanntem Angeboten wie der Telemedizin können Berührungspunkte oder Vorbehalte bei den potenziellen Nutzenden bestehen. Dies kann damit zusammenhängen, dass gesundheitsbezogene Themen besonders sensibel sind. Daher sollte bei der Umsetzung von ähnlichen Vorhaben von Beginn an besonderer Wert auf Kommunikation und Vertrauensbildung gelegt werden.

Wenn die im Rahmen von LandMobil erprobten Ansätze dauerhaft angeboten und genutzt werden, können sie einen wichtigen Beitrag zu gleichwertigen Lebensverhältnissen leisten – nicht zuletzt, weil sie räumliche, zeitliche und zielgruppenspezifische Lücken in bestehenden ÖPNV-Angeboten erfolgreich schließen. Die Modellprojekte bieten nicht nur Erkenntnisse für die Politikgestaltung auf kommunaler, Landes- und Bundesebene, sondern können auch als Inspiration für neue Mobilitätsideen von den Menschen in ländlichen Räumen genutzt werden.



ZUM WEITERLESEN

BMVI/BMI (Hrsg.) (2018): Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen.

→ <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/abschlussbericht-versorgung-mobilitaet-laendlicher-raum.html>

Fraunhofer IAO (2022): Handlungsleitfaden Kooperative Mobilitätskonzepte im Ländlichen Raum.

→ <https://publica.fraunhofer.de/bitstreams/68b77d5f-2d78-41c6-95cf-f66d66e55f92/download>

BMVI (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen.

→ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.html>

Thünen Institut für ländliche Räume (Hrsg.) (2020): Mobilität – Erreichbarkeit – Ländliche Räume ... und die Frage nach der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse

→ https://literatur.thuenen.de/digbib_extern/dn062125.pdf



DAS KOMPETENZZENTRUM LÄNDLICHE ENTWICKLUNG (KomLE)

Das Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE) in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung setzt das Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus) im Auftrag des BMEL um: Es wählt gemeinsam mit dem BMEL erfolgversprechende Projektideen aus und begleitet die geförderten Projekte fachlich und zuwendungsrechtlich. Das KomLE verwaltet die Finanzmittel des BULEplus, koordiniert die Fördermaßnahmen mit verschiedenen Dienstleistern und berät das BMEL bei der fachlich-inhaltlichen Ausrichtung des BULEplus.

Aus den bundesweiten Modell- und Forschungsvorhaben, die das KomLE als Projektträger betreut, gewinnt es Erkenntnisse und leitet aus diesen zentrale Handlungs- und Forschungsbedarfe ab – gute Ideen können so überregionale Wirkung entfalten. Das gewonnene Wissen fließt in die Politikgestaltung für ländliche Räume ein.

Darüber hinaus führt das KomLE als Geschäftsstelle Wettbewerbe durch und verantwortet den Wissenstransfer des BULEplus: Sämtliche Ergebnisse stellen das BMEL und das KomLE der Fachöffentlichkeit in Broschüren, in Filmen, dem BULEplus-Newsletter, den digitalen BULEplus-Werkstattgesprächen sowie auf Messen und Fachveranstaltungen zur Verfügung.



Weitere Informationen und Neuigkeiten zum Bundesprogramm Ländliche Entwicklung und Regionale Wertschöpfung (BULEplus):

→ www.bmel.de/buleplus

Sie möchten über aktuelle Entwicklungen, Förderaufrufe, Veranstaltungen und Publikationen informiert werden? Dann melden Sie sich zum BULEplus-Newsletter an:

→ www.ble.de/buleplus-newsletter

→ www.ble.de/komle

Diese Publikation ist der zweite Band zur Fördermaßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“. Weitere Informationen und Veröffentlichungen zu LandMobil finden Sie unter

→ www.bmel.de/landmobil



HERAUSGEBER

Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL)
Referat 813 – Regionale Wirtschaftspolitik und
Mobilität in ländlichen Räumen, Förderbanken
Wilhelmstraße 54
10117 Berlin
813@bmel.bund.de

FACHLICHER ANSPRECHPARTNER

Kompetenzzentrum Ländliche Entwicklung (KomLE)
in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (BLE)
Deichmanns Aue 29
53179 Bonn
bule@ble.de
www.ble.de/komle
Tel.: +49 (0)228 68 45-2290

STAND

Oktober 2024

TEXT

BMEL – Ref. 813;
Universität Kassel, Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme;
Deutsches Institut für Urbanistik (difu)

GESTALTUNG

DreiDreizehn Werbeagentur GmbH, Berlin

BILDNACHWEIS

Titel + S. 8: Bildmontage DreiDreizehn auf Basis shutterstock.com; **S. 11:** Bildmontage DreiDreizehn auf Basis shutterstock.com; **S. 20:** BMEL/ Photothek; **S. 21:** Julia Bardroff, Landkreis Rhön-Grabfeld;
S. 23: Bildmontage DreiDreizehn auf Basis shutterstock.com; **S. 30:** Landratsamt Sömmerda; **S. 31:** Inselwerke eG;
S. 35: Nordseebad Spiekeroog GmbH; **S. 36:** Landkreis Cuxhaven/JW; **S. 37:** Kreisverwaltung Altenkirchen/
Thorsten Stahl; **S. 38:** AiA gGmbH Westerstede; **S. 39 + 40:** Bildmontage DreiDreizehn auf Basis shutterstock.com;
S. 45: Stadtwerke Menden/Alessa Näpel; **S. 46:** Kulturverein Villa K; **S. 47:** B.A.U.M. e.V.; **S. 50:** Gemeinde Herscheid;
S. 51: Gemeinde Herscheid; **S. 57:** ecomotio gGmbH/ Christine Roch; **S. 58:** Region Leinebergland e.V.;

DRUCK

MKL Druck GmbH & Co. KG, Ostbevern

Diese Publikation wird vom BMEL unentgeltlich abgegeben. Die Publikation ist nicht zum Verkauf bestimmt. Sie darf nicht im Rahmen von Wahlwerbung politischer Parteien oder Gruppen eingesetzt werden.



Die Publikation steht auf der Internetseite
des BMEL zum Herunterladen bereit:

www.bmel.de/publikationen

Weitere Informationen unter

www.bmel.de

www.bmel.de/social-media

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor*innen.