



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR VERKEHR

MINISTERIUM FÜR LÄNDLICHEN RAUM
UND VERBRAUCHERSCHUTZ

Kabinettsausschuss Ländlicher Raum **Verbändeanhörung - Mobilität im Ländlichen Raum**

- Stellungnahmen der Verbände -

- 1) Landesseniorenrat Baden-Württemberg e.V.
- 2) AG der LandFrauenverbände in Baden-Württemberg
- 3) AG der Landjugendverbände in Baden-Württemberg
- 4) Landesjugendring in Baden-Württemberg e.V.
- 5) Landesfamilienrat Baden-Württemberg
- 6) Tourismus-Verbandes Baden-Württemberg e.V.
- 7) IHK
- 8) Baden-Württembergischer Handwerkstag e.V.
- 9) Baden-Württembergischer Genossenschaftsverband e.V.
- 10) Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V.
- 11) Blinden- und Sehbehindertenverband Baden-Württemberg e.V.
- 12) Verkehrsclub Deutschland Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- 13) Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Landesgruppe Baden-Württemberg
- 14) ADAC
- 15) Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club Landesverband Baden-Württemberg e.V.
- 16) Verband Baden-Württembergischer Omnibusunternehmer e.V.
- 17) Städtetag Baden-Württemberg
- 18) Gemeindetag Baden-Württemberg



Stellungnahme zur Mobilität für Ältere im ländlichen Raum

1. Vorwort
2. Zielsetzung
3. Zentrale Strategie der Seniorenvertretungen
zur „Mobilität im Alter“
4. Handlungsoptionen für die Seniorenvertretungen
5. Anhang

Vorwort

Aufgrund des demographischen Wandels hat die Zahl der älteren Teilnehmenden an den verschiedenen Verkehrsbereichen (Bus, Bahn, Fahrrad, Fuß und Auto) deutlich zugenommen und wird noch weiter steigen.

Wir warnen vor der Abwälzung einzelner Schritte in Richtung einer „zukunftsorientierten Mobilität für Ältere“ auf das Ehrenamt.

Unter der Beteiligung von Orts-, Stadt- und Kreissenorenräten hat der Landesseniorenrat 2015 die Arbeitsgruppe „Mobilität im Alter“ gebildet.

Diese Arbeitsgruppe arbeitete in den Jahren 2016 und 2017 am vorgegebenen Thema

Zielsetzung

Mobilität spielt eine wichtige Rolle in unserer Gesellschaft. Für ältere Menschen bedeutet mobil sein: selbständig bleiben, die Bindungen im Familien- und Freundeskreis erhalten und weiter am öffentlichen Leben teilhaben.

Mobilität ist ein Stück Lebensqualität und wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe und Selbständigkeit. Daher wollen ältere Menschen lange mobil bleiben - ob mit Bus, Bahn, Fahrrad, zu Fuß oder mit dem Auto.

Die Altersgruppe der über 60-Jährigen nimmt immer weiter zu. Damit steigt der Anteil der Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, die auf sichere, attraktive und barrierefreie Fußwege und einen funktionierenden ÖPNV angewiesen sind.

Der öffentliche Verkehr, Fahrrad- und Fußwege weisen oft Hindernisse auf, die Mobilität erschweren oder gar verhindern. Für die Seniorenräte heißt seniorengerechter Verkehr deshalb, den Verkehr sicherer, barrierefreier und einfacher zu machen und sich für lebendige Wohnquartiere einzusetzen, die es älteren Menschen ermöglichen, auch ohne lange Wege am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen

Zentrale Strategie des Landessenorenrates zur „Mobilität im Alter“

- **Barrierefreiheit als Grundprinzip**
Barrierefreiheit kommt allen zugute: Älteren, Mobilitätseingeschränkten, Blinden und Menschen, die mit Gepäck oder Kinderwagen unterwegs sind.
- **Kurze Wege für mehr Lebensqualität**
Von kurzen Wegen profitieren alle. Aber vor allem mobilitätseingeschränkte Menschen brauchen dezentrale Infrastrukturen, um am öffentlichen Leben teilzuhaben.
- **Öffentlichen Verkehr ausbauen**
Um den öffentlichen Nah- und Fernverkehr attraktiver zu machen, müssen nicht nur die Infrastruktur und die Fahrzeuge barrierefrei sein, sondern auch Zugangsbarrieren wie mangelnde Informationen, Schwierigkeiten beim Fahrscheinkauf etc. abgebaut werden
- **Fußverkehr- und Fahrradnutzung fördern**
Viele ältere Menschen gehen gerne zu Fuß oder sind mit dem Fahrrad unterwegs.
- **Autoverkehr sicherer gestalten**
Wenn ältere Menschen mit dem Auto fahren, sollten sie selbstverantwortlich und so sicher wie möglich unterwegs sein.
- **Beteiligung der Senioren**
Für viele Situationen gibt es keine standardisierten Lösungen. Deshalb ist es wichtig, die Belange von Senioren frühzeitig bei Planungen zu berücksichtigen. Ältere Menschen können als Experten für ihre Bedürfnisse nicht nur wichtige Informationen beitragen, sondern auch an der Lösung konkreter Probleme mitwirken.

Handlungsoptionen für...

I. Landesseniorenrat

Informationen sammeln und auch digital zur Verfügung stellen

II. Kreis-, Stadt- und Ortsseniorenräte

- Freiwillige Überprüfung der Fahrtauglichkeit fördern
- Einsatz für Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum (ÖPNV, z.B. Bahnsteigkante: Spalt und Höhenunterschied zwischen Bahn und Bahnsteig; öffentliche Gebäude, z.B. auch Arztpraxen)
- Einsatz für die Vereinheitlichung der Fahrkartenautomaten
- Einsatz für sozialverträgliche Tarife im ÖPNV
- Anregung von Schulungen: Rollator, Fahrrad, Pedelec, Auto, Fahrkartenautomat
- Linienverkehr im ländlichen Raum erhalten und stärken
- Bürgerbus / Bürgerauto / Ruftaxi:
 - initiieren durch Seniorenräte
 - mehr Unterstützung durch das Land, Landkreise und Kommunen
- Mitfahrmöglichkeiten initiieren
- Intensive Zusammenarbeit mit Interessensverbänden (z.B. Behindertenbeauftragte) und der Presse

Anhang

Anregungen, Hinweise und Handlungsempfehlungen für die verschiedenen Mobilitätsbereiche

A Fußgänger

Grundsatz: Barrierefreiheit erreichen

1. Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum und beim ÖPNV

(dient Senioren auch mit Rollatoren und Rollstühlen, (Schul-)Kindern, Eltern mit Kinderwagen, Behinderten usw.)

- Durch Gestaltung angenehmen Aufenthalt und das Sicherheitsgefühl stärken (optisch, Ruhebänke mit Rückenlehne und guter Sitzhöhe – können nummeriert werden um z.B. Rettungsdiensten zu helfen, Stolperfallen)
- Absenkung von Randsteinen an Übergängen bis auf maximal 2 cm
- Quergefälle der Gehwege nicht zu groß (Rollator)
- Rollator-Schulungen initiieren
- Bodenbelag ohne Stolperfalle, eben (Kopfsteinpflaster)
- Ampelschaltungen mit ausreichend Schutzzeiten
- Assistenzmöglichkeiten prüfen (z.B. akustische Signalanlagen)
- Ausreichende Beleuchtung
- helle Kleidung
- Trennung von Geh- und Radwegen, optisch oder baulich
- Sich gegen Gehwegparken einsetzen
- Info über Hör- und Sehtests und Beeinträchtigung durch Medikamente
- Kritische Begehungen der öffentlichen Verkehrswege mit Betroffenen
- Optimierung des Straßenraums (bei erforderlichen Investitionen berücksichtigen)
- Unfallschwerpunkte analysieren
- Hinweisschilder zu Zielen gut lesbar, verständlich und zielführend
- „Freundliche Toiletten“ initiieren

2. Barrierefreiheit in öffentlichen Gebäuden, Praxen und Geschäften

- Aufzüge – genügend groß (auch für Rollstühle geeignet), Tastenfeld behindertengerecht, akustische Stockwerksansage
- Gute Beschilderung
- Wartezonen mit Sitzgelegenheiten
- Rampen und Handläufe

3. Barrierefreiheit im privaten Umfeld

- Hauseingänge und Wohnungen ebenso barrierefrei oder zumindest barrierearm gestalten (bei Neubau unabdingbar)
- Zur Altbausanierung Hilfen anbieten (Wohnberatung)
- Gute Beleuchtung
- Alltagsunterstützende Technik (AAL) bekannt machen

B ÖPNV

- ÖPNV entsprechend dem Bedarf weiterentwickeln:
Linienverkehr im ländlichen Raum erhalten und stärken – mindestens stündliches Angebot fordern (Besuch von Arztpraxen, Apotheken, Einkaufsmöglichkeiten u.ä.); dabei Bahn-Nebenstrecken erhalten und ausbauen. Außerhalb des Schüler- und Pendlerverkehrs auf Rufbussysteme umstellen (Beispiel: „Metro-Bus“ im Landkreis Calw).
- Ausreichende Wagenkapazität bereitstellen
- Bei S-Bahn und DB Bahnsteige höhengleich und ohne großen Abstand zwischen Bahnsteig und Bahn
- Mehr Platz für Fahrräder und Rollstühle anbieten
- Größere Aufzüge (auch für Pedelecs geeignet)
- Tarife: Übersichtlicher – weniger Zonen – Seniorenticket – sozialverträglich - landesweit vereinheitlicht
- Seniorenräte sollen auf Verkehrsbetriebe einwirken. Busfahrer nehmen Rücksicht auf ältere und behinderte Fahrgäste.
Die Aktion „Vorbildlicher Busfahrer“ ist zu begrüßen
- Schulungen für Rollator- und Pedelecfahrer im Umgang mit Bussen und Bahnen
- Fahrkartenautomaten: Automaten Schulungen anbieten – blendfrei aufstellen – Vereinheitlichung zwischen DB und Verkehrsverbänden
- Bürgerbus und Bürgerauto bekommen mehr Unterstützung durch Land, Landkreise und Kommunen.
Dies ist eine öffentliche Aufgabe, die nicht vollständig auf das Ehrenamt übertragen werden kann.
Einsatzzentrale / Koordinationsstelle fordern.

C Radfahrer

- Es wird gefordert, dass eine klare Trennung von Wegen für PKWs, Fußgänger, Radfahrer und landwirtschaftlichen Verkehr eingerichtet wird.
Wenn festgestellt wird, dass wiederholt auf Radwegen geparkt wird, sind Polizei und kommunale Ordnungsdienste unbedingt darauf anzusprechen.
Auf eine klare und verständliche Beschilderung ist zu drängen.
Eine farbliche Gestaltung der Wege ist dabei hilfreich
Ältere Menschen sollten Vorbild sein und beim Radfahren einen Helm tragen. Es muss dazu informiert werden, dass Kunststoffe altern und nach einer gewissen Zeit ein neuer Fahrradhelm sinnvoll ist
Die Fahrradmitnahme im ÖPNV, insbesondere in Bussen, muss verbessert werden.
Wenn Reisebusse im ÖPNV eingesetzt werden, ist eine Radmitnahme oft nicht möglich.

- Notwendig sind Schulungen. Aufgabe der Seniorenräte ist es, hierfür zu aktivieren und zu motivieren. Um die Schulungen attraktiv zu machen, wären Zuschüsse zu den Teilnehmergebühren hilfreich (Kommunen, Landkreise, Sponsoren wie z.B. Fahrradhändler, Krankenkassen).
Der LSR soll die Seniorenräte zu Schulungen für Radfahrer anregen.
Kooperationspartner können z.B. sein:
ADFC, Radsportvereine, ADAC, Verkehrswachten, Präventionsabteilung der Polizei.
Schulungsinhalte:
Die Schulung für Seniorinnen und Senioren sollte auch in Kooperation mit einem Fahrradhändler erfolgen, der die Unterschiede speziell bei den E-Bikes vermittelt.
Die Polizei sollte auf Verkehrsregeln und das richtige Verhalten von Radfahrern hinweisen.
Wichtige Schulungsinhalte sind auch die Themen: Wie benutze ich mit meinem E-Bike einen Aufzug und den Zug?

D Fußgänger

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg unterstützt Kommunen bei der Durchführung eines professionellen Fußverkehrs-Checks. Die Fußverkehr-Checks seit 2015 tragen dazu bei, den Fußverkehr stärker in das Bewusstsein von Politik, Verwaltung und Bürgerschaft zu rücken und eine neue Geh-Kultur im Land zu entwickeln.

Fußverkehrs-Checks als kritische Ortsbegehungen können auch ohne die Unterstützung durch das Verkehrsministerium durchgeführt werden. Sinnvoll ist es, die Kommune, die Polizei sowie die Behindertenbeauftragten bei Ortsbegehungen zu beteiligen

E Bürgerbus, Bürgerauto

Dieses Thema wird für sehr wichtig erachtet. Vor allem im ländlichen Bereich müssen für ältere Menschen und Menschen mit Behinderung Fahrmöglichkeiten geschaffen werden.

Der LSR wird mit dem Kompetenzzentrum bei der NVBW sowie zum Verein „pro Bürgerbus“ Kontakt aufnehmen.

Gemeinden, die aufgrund ihrer Größe sich keinen Stadtbus leisten können, haben die Möglichkeit, Bürgerbusse einzusetzen.

Den Seniorenräten wird empfohlen, zum Thema Bürgerbusse und Bürgerautos Informationen einzuholen und entsprechende Informationsveranstaltungen zu besuchen.

Initiativen, die ausschließlich auf Transport mit privaten PKWs in Eigenverantwortung setzen, sind kritisch zu hinterfragen.

Die Grenzen, die das Personenbeförderungsgesetz setzt, sind zu beachten.

Die Fahrer und ihr Fahrzeug sind ausreichend zu versichern.

Vorschlag: Die Kommune stellt das Fahrzeug und die Einsatzzentrale.

Die Fahrer arbeiten ehrenamtlich mit evtl. Aufwandsentschädigung.

F Individualverkehr

- Verkehrsplanung muss ländlichen und verdichteten Raum unterschiedlich betrachten
- Sanierung des Straßennetzes dringend notwendig
- Fahrsicherheitstraining anbieten
- Fahrsicherheits-Checks fordern und fördern
- Freiwillige Überprüfung der Fahrsicherheit fördern
- Schulung zu neuen Assistenzsystemen in PKWs
- Entwicklung altersgerechter PKWs mit überschaubarer Technik fordern
- Hinweise auf Wirkungen von Medikamenten bei der Nutzung von PKW und Fahrrad geben
- Bei der Gültigkeit des Führerscheins keine Diskriminierung von Älteren.
Der Landesseniorenrat unterstützt ausdrücklich die freiwillige Rückgabe des Führerscheines. Dazu ist eine persönliche und medizinische Beratung anzubieten.
- Evtl. Führerscheintausch gegen Jahresticket ÖPNV anbieten
Dies wird beispielhaft im Kreis Konstanz umgesetzt.

„Mobilität der Zukunft im ländlichen Raum“

Aktuelle Herausforderungen und Ideen für die Mobilität auf dem Land:
 Was ist für die **AG der LandFrauenverbände in Baden-Württemberg**
 da wirklich spannend und wo kann die Reise hingehen?

Mobilität ist überall, jedoch im ländlichen Raum noch stärker als in den Städten, alternativlos! Sie ist Voraussetzung für Teilhabe am öffentlichen, bürgerschaftlichen und sozialen Leben und vor allem zwingend notwendig für den Zugang zu medizinischer Versorgung. Mobilität ist ein Faktor, der großen Einfluss darauf ausübt, wie attraktiv sich der ländliche Raum als Lebensraum gestaltet. Ein ländlicher Raum ohne flexible, kostengünstige und vor allem verlässliche Mobilität, ist nicht attraktiv als Lebensmittelpunkt für Menschen! Daher kann nur ein umfassendes, auf die jeweilige Region zugeschnittenes Mobilitätskonzept, die Attraktivität und Lebendigkeit des ländlichen Raums erhalten bzw. wieder aufbauen. Regionen mit schlechten Mobilitätskonzepten bzw. ohne Alternativen zum Privatauto sind immer auch Regionen mit schwierigen Voraussetzungen für soziale bürgerliche Vernetzung, für Versorgung in jeder Form, für Anbindung an Ballungsräume und für gute Infrastruktur.

Mobilität der Zukunft im ländlichen Raum muss sich aus unserer Sicht daher mit folgenden Fragen beschäftigen:

Welche Rolle spielt der ÖPNV momentan noch, gerade in strukturschwachen Gegenden und welche kann und sollte er in Zukunft spielen?

Welche Technologien und Konzepte zur Ergänzung des ÖPNV werden bzw. sind interessant für den ländlichen Raum?

Wie können neue Mobilitätskonzepte gerade auch zusammen mit der Digitalisierung den Menschen im ländlichen Raum den Alltag erleichtern?

Wie kann Mobilität erschwinglich, nachhaltig und praxistauglich angeboten werden?

Die Abwanderung von Menschen aus dem ländlichen Raum in Ballungszentren und Städte spielt beim Thema Nahverkehr eine große Rolle. Wenn dieser durch immer weniger Personen nicht ausreichend ausgelastet ist, werden Strecken gestrichen, oft ist die Finanzierung schwierig.

Gerade die Schülerbeförderung leidet unter dem Auslastungsproblem, Taktungen werden verändert, ohne ausreichend zu informieren.

Schüler müssen oft länger auf ihre Busse warten, es gibt weniger Verbindungen, bis zu drei Umstiege mit längeren Zwischenwartezeiten, ist heutzutage keine

Seltenheit! Die Folge ist, dass Eltern vermehrt als „Taxi“ herhalten müssen, wenn sie nicht wollen, dass ihre Kinder z.B. an öffentlichen Busbahnhöfen viel Zeit mit dem Warten auf den nächsten Anschlussbus verbringen.

Nicht selten bei Wind und Wetter ohne viel Schutz! Leider kommt es an solchen einsamen Busbahnhöfen immer wieder zu tätlichen Übergriffen und Zoff, weil meist Aufsichten an diesen Plätze fehlen. Junge Schüler, die weite Pendlerwege haben, sind oft überfordert mit der Situation und kommen an manchen Tagen weinend heim! Lange Schultage mit 1-2 Stunden Wegezeit sind heute auf dem Land Normalität. Das heißt, Kinder stehen vor 6 Uhr auf, gehen um 6.15 Uhr aus dem Haus und kommen bei Ganztagsunterricht z.T. erst zwischen 17 und 18 Uhr heim. Hausaufgaben und Lernen für Klassenarbeiten noch obendrauf! Solch lange Tage hat fast kein Arbeitnehmer, hier darf nicht weiter eingespart und zugemutet werden. Eltern werden ihren Kindern solche Schuljahre in Zukunft immer weniger zumuten, mit der Folge der Abwanderung von jungen Familien. Immer öfter hört man von Schulbus-Zoff auf dem Land! Mittlerweile gesellen sich zu dem Problem noch die Fahrten zu den immer weiter auseinanderliegenden Kindergärten, selbst Kleinste müssen schon pendeln.

Das Land, Landkreise und Kommunen, können sich hier nicht wegducken! In Abstimmung mit den Schulen und Kindertagesstätten sollten sie regelmäßig schauen, ob das Angebot auch passt und von Kindern leistbar ist?

Außerdem sollten Mobilitätskonzepte für Regionen zwingend über Landkreisgrenzen hinweg abgestimmt sein, um langfristig zu funktionieren. Landkreisscharfe Abgrenzungen werden von den Bürgern nicht verstanden und sicher in Zukunft immer weniger geduldet.

Gerade bei Schülern und Lehrlingen, die heutzutage mit Vernetzung im Internet aufwachsen, bieten sich sicher Chancen, bei der Nutzung von Apps und sozialen Medien zur Erweiterung des ÖPNV. Mitfahrzentralen erfreuen sich schon jetzt großer Beliebtheit, Modelle, die auf die jeweiligen Regionen zugeschnitten sind und so PKW-Fahrer mit potentiellen Fahrgästen vernetzen, könnten auch beim Schülerbeförderungsproblem eine Option zur Ergänzung sein. Hier müssen Modelle getestet und Anforderungen an solche Apps zusammengetragen werden, damit passende Anwendungen entwickelt und zügig eingeführt werden können. Immer nachteiliger entwickelt sich auch die Pflicht zur EU-weiten Ausschreibung von Buslinien, somit bekommt nicht selten der „Billigheimer“ den Zuschlag mit allen Folgen der Einsparung. Da haben wir z.T. schon japanische Verhältnisse, bei denen extra Busbegleiter mitfahren, die die Schüler in den überfüllten Bussen „zusammenschieben“, wie jüngst in der Region Ehingen passiert!

Ein starkes Problem sind auch die z.T. recht hohen Anteile, die Eltern an den Beförderungskosten ihrer Schulkinder leisten müssen. Hier kommen, je nach Landkreis, bei drei Kindern schnell mal 100-150 € zusammen. Ein finanzieller Beitrag, der die Familienkasse deutlich belastet und so Familien in ländlichen

Regionen stark benachteiligt. Hier müssen Entlastungen eingeplant werden, um die gleichwertige Behandlung von Stadt und Land zu sichern. Auch der Freizeitverkehr ist auf dem Land oft kompliziert! Ehrenamtliche Aktivitäten in den Abendstunden mit dem ÖPNV zu erledigen, ist meist Wunschdenken, da das Angebot, je nach Region, komplett ausgedünnt ist. Nachtbusse werden verstärkt gestrichen, wegen zu geringer Auslastung. Hier würde eine Mitfahr-App helfen, um Ehrenamtlichen, Eltern und Jugendlichen die Suche zu erleichtern.

Nach wie vor ist es so, dass fast alle Familien in ländlichen Regionen, mindestens einen PKW, oft sogar zwei oder sogar drei haben, wenn noch Altenteiler oder junge Erwachsene einen fahrbaren Untersatz benötigen, um ihre Arbeitsstellen zu erreichen und sonstige Besorgungen erledigen zu können. Das verstärkte Angebot von Firmenbussen, evtl. auch betriebsübergreifend sowie Home-Office-Alternativen für Mitarbeiter/innen, könnte hier Entlastung bringen. Die Instandhaltung der Straßen, stellt Kommunen und Landkreise zunehmend vor große finanzielle Probleme, die oft in einem Streichprogramm der nötigen Investitionen enden, anstatt bestehende Straßen zu sichern. Investitionsstau ist das Dilemma von kommunalen Gremien! Ohne Hilfe des Staates, werden kleine, ländlich geprägte Regionen diese Kosten auch in Zukunft nicht allein tragen können.

Für Auszubildende gestaltet sich die Erreichbarkeit des Lehrbetriebs als Herausforderung der besonderen Art. Wenn man noch keinen Führerschein hat der Ausbildungsbetrieb jedoch um 6.30 Uhr startet, hat man ein Problem. Von Lehrlingen im Bäckerhandwerk, will ich hier gar nicht sprechen! Oft fährt morgens nur ein Schulbus raus aus dem Dorf, damit kommt der Azubi zu spät. Jetzt heißt es rumfragen, um Fahrer in dieser Region zu finden. Ein Portal zur Mitfahrersuche für Unternehmen und Betrieb an einem Standort, würde hier Abhilfe schaffen.

Deutschlandweit gibt es schon viele interessante Projekte und Initiativen, wie z.B. Bürgerbusse, kommunale Car-Sharing-Modelle, Mitfahrssysteme wie Sammeltaxen oder die Mitfahrerbank. Hier muss das Rad nicht überall neu erfunden werden! Wichtig ist nur, dass diese Angebote nicht immer wieder über das Ehrenamt geleistet werden sollen. Hier muss die kommunale Daseinsvorsorge den Part gewährleisten.

Dort, wo der Schienenverkehr vorhanden ist, sollte das Angebot in enger Abstimmung mit den Buslinien, die in die dezentralen Dörfer weiterfahren, erfolgen. Leider krankt es immer wieder an den Anbindungen oder an ausfallenden Zügen. Lange Wartezeiten auf geschlossenen Bahnhöfen, meist ohne Toilette, geschweige denn geheizten Aufenthaltsräumen, sind die Folge! Wer so einmal gestrandet ist, fährt lieber mit dem Auto, mit all seinen Folgen von

verstopften Straßen, hoher Umweltbelastung und langwierigen Parkplatzsuchen. Ohne Verlässlichkeit werden wir hier die Abkehr vom Auto nicht hinbekommen.

Der Ausbau von E-Mobilitätsangeboten birgt sicher viel Potenzial für die Zukunft, vor allem auch im Hinblick auf Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit.

Bedenken sollte man jedoch, dass die Wege auf dem Land oft weit sind und hier ein E-Auto bei kaltem Wetter und Dunkelheit, schnell mal an seine Grenzen kommt. Auch wird es in manchen Regionen eine Herausforderung sein, die nötigen starken Versorgungsstränge für E-Mobilität bereitzustellen, da die dezentralen Regionen die benötigten Kapazitäten nicht bieten können.

Das Aufladen auf einsamen Bauernhöfen oder in abgelegenen Industriegebieten kann im Sommer eine willkommene Abwechslung sein, im Winter jedoch eine langwierige und recht kalte Angelegenheit. Wie sie sicher alle wissen, kann das Laden von einem Elektrofahrzeug, selbst bei einem 43 kW-Anschluss, im Winter gerne mal bis zu einer Stunde gehen.

Alternativ wäre hier auch das Fahren mit Erdgas bzw. Biogas zu nennen. Hier sind CNG-Fahrzeuge deutlich nachhaltiger und bezüglich Stickoxid-Belastung und Feinstaub eine umweltfreundliche Alternative zu klassischen Verbrennungsmotoren. Erste Pilotanlagen zur Nutzung von Green-CNG und –LNG aus Biogasanlagen gibt es in BW bzw. sind im Bau! Diese können dezentral einen regenerativen Kraftstoff anbieten, der auch im Logistikbereich zum Einsatz kommen kann. Auch gibt es erste Traktoren, die mit Gas, also CNG, fahren, diese könnten den Bereich der landwirtschaftlichen Lastfahrten umweltfreundlich und nachhaltig übernehmen. Da viele landwirtschaftliche Biogasanlagen in den nächsten Jahren aus dem EEG fallen, könnte hier eine Weiternutzung dieser Anlagen eine gute Chance sein, für den ländlichen Raum Wertschöpfung und alternative Kraftstoffe bereitzustellen.

Auch das Thema Autonomes Fahren, das gerade für ältere Bevölkerungsschichten im ländlichen Raum sicher wichtig werden wird, ist spannend.

Generell müssen Wege gefunden werden, die die Nutzung von Privatautos möglichst niedrig hält, die Anbindung zu Ballungsräumen gewährleistet und die Bedürfnisse der Menschen bedient. Gerade auch die ärztliche Betreuung, sonstige medizinische Bedürfnisse sowie die Versorgung mit Gütern des täglichen Lebens kann so in weiterer Zukunft gesichert werden. Gerade auf dem Land kann das Google-Mobil die Chance auf Teilhabe sichern, die schon heute gerade für ältere Menschen stark eingeschränkt ist.

Die Eindämmung von übermäßiger Mobilität könnte durch die Bereitstellung erweiterter Dienstleistungen ergänzt bzw. das Mobilitätsproblem im ländlichen Raum durch diese vielleicht entschärft werden kann. Hierzu zählen auch Konzepte wie der Dorfladen oder Bauernhof mit Direktvermarktung, bei dem man online Waren bestellen kann und der diese dann ausliefert. Dies ist für allem

auch für Menschen interessant, die nur schwer das Haus verlassen bzw. Mobilitätsangebote nutzen können. Des Weiteren bringt uns die Digitalisierung hier neue Möglichkeiten, wie die Anlieferung von Produkten und Lebensmitteln per Kühlwagen, die diese dann in Kühlboxen mit Nummerncode ablegen und deren Bewohner beim Nach-Hause-Kommen ihren „Einkauf“ topfrisch vorfinden. All diese neuen Angebote machen jedoch nur Sinn, wenn ein flächendeckendes Angebot an Glasernetzen und alternativen Funklösungen besteht. Wenn es jedoch heute schon an den Backbone-Netzen krankt, haben wir noch viel zu tun, um auch, wie versprochen, den letzten Schwarzwaldhof anzuschließen. Da wir LandFrauen schon vor über 15 Jahren Unterschriften für schnelles Internet gesammelt haben, können wir nur sagen: Umsetzen, besser heute als morgen!

Die Lösung des Mobilitätsproblems im ländlichen Raum wird und kann nicht ein System, sondern es müssen zahlreiche sich ergänzende Angebote sein. Hier bieten flexiblerer ÖPNV, zusammen mit Angeboten auf gemeinschaftlicher Basis, plus Fahrrad- und alternativer Mobilität und abgestimmter Logistik, die zudem auf die Erfordernisse der jeweiligen Region abgestimmt sein sollten. A und O für ein funktionierendes Konzept und ein optimales Ineinandergreifen der Angebote, kann nur gewährleistet sein, wenn die verschiedenen Bestandteile und Anbieter aufeinander abgestimmt werden, um Doppelungen zu vermeiden. Hierfür ist eine zentrale Stelle zur Koordination und Auswahl dieser einzelnen Angebote nötig. Uns schwebt eine landesweite Lösung vor und dies in naher Zukunft, um nicht weiter unnötig Gelder für regionale, kleine Konzepte zu vergeuden. Leider erleben wir es als Bürger/innen zu oft, dass ein hochgelobtes Mobilitätskonzept, eröffnet mit viel regionaler Prominenz, nach einer teuren, geförderten Einstiegsphase, über eine ernüchternde Erprobungszeit, dann in eine desillusionierte Endphase übergeht, um dann in der Folge, die stille Einstellung des anfangs von allen gefeierten Projekts zu vollziehen!

Aus unserer Sicht beginnt die Mobilität der Zukunft im Kopf! Wer heute als Student Mitfahrzentralen und Flixbusse nutzt, wird im Alter weniger Hemmungen haben, in einen Bus oder in ein autonom fahrendes Auto zu steigen oder online nach Fahrgelegenheiten zu suchen. Nur eine frühe und umfassende Sozialisierung mit alternativen und vor allem funktionierenden Mobilitätskonzepten sorgt für Offenheit gegenüber solchen Neuerungen. Daher ist der Bürgerdialog, die umfassende Information und die Vermarktung neuer Konzepte genauso wichtig, wie die Entwicklung neuer Lösungen. Nur so werden die Kinder von heute als Nutzer von Morgen schon mit dem Bewusstsein erzogen werden, dass es mehr gibt als nur den privaten PKW. Auch hierfür müssen Gelder eingeplant und Konzepte entwickelt werden, denn nur so kann die Mobilität der Zukunft im ländlichen Raum auch alle Optionen nutzen, die ihr zur Verfügung stehen.

Text: Juliane Vees

AGL, Merzhauser Straße 111, 79100 Freiburg

Ministerium für Ländlichen Raum und
Verbraucherschutz Baden-Württemberg
Kabinettsausschuss Ländlicher Raum
Geschäftsstelle
Postfach 103444
70029 Stuttgart

Freiburg, den 27.02.2018

Stellungnahme Mobilität im Ländlichen Raum

Sehr geehrte Damen und Herren,

vielen Dank für die Einladung zur Anhörung „Mobilität im Ländlichen Raum“. Die Arbeitsgemeinschaft der Landjugendverbände begrüßt es sehr, dass der Kabinettsausschuss dieses Thema erörtert und aufgreift. Wir können aufgrund der kurzfristigen Einladung leider niemanden zur Anhörung entsenden. Und wir sind verwundert, dass bei diesem, für junge Menschen so zentralem Thema, die Jugend nicht öffentlich angehört wird und damit frühzeitiger einbezogen ist. Nachdem die demografische Entwicklung in ländlichen Räumen deutlich auf eine immer älter werdende Bevölkerung hinweist, ist die Beteiligung junger Menschen an Beratungsprozessen, die die Zukunftsfähigkeit ländlicher Räume betrifft, umso notwendiger.

Wir wollen im Folgenden ein paar Anregungen und Gedanken beitragen, die, ebenfalls der Kurzfristigkeit geschuldet, zugebenermaßen etwas fragmentarisch bleiben, aber deutlich machen, dass wir dieses Thema gerne mitdenken und unterstützen.

Selbstverständlich ist uns klar, dass sich die thematische Auseinandersetzung mit allen Generationen befassen muss, dennoch bitten wir um Verständnis, dass wir den Blickwinkel junger Menschen bei unseren Ausführungen in den Fokus stellen.

Für junge Menschen ist die Mobilität in ländlichen Räumen eine besondere Herausforderung und eine enorme Eingrenzung. „Für Kinder ist das Dorf geil, für Jugendliche ein Gefängnis“, so kommentierte kürzlich ein ehrenamtlicher Mitarbeiter die Situation. Sicher ist für das Pflichtprogramm (Schule, Ausbildung) gesorgt, aber sobald es um Freizeit und Lebensqualität geht, sind junge Menschen auf Hilfe angewiesen und in der Unselbstständigkeit gefangen. Wo das Fahrrad nicht ausreicht und „Taxi-Mama“ sich verweigert, gibt es kein Wegkommen und Ausgehen. Und private Mitfahrmöglichkeiten machen es zumindest notwendig, einige Sicherheitsfragen zu stellen. So ist festzustellen, dass Mobilität für junge Menschen in ländlichen Räumen den Privilegierten vorbehalten bleibt.

Wir halten es für dringend notwendig, bei Mobilitätskonzepten für ländliche Räume die Freizeit- und Ferienzeiten zumindest gleichwertig zu bedenken, wie die Pflichtzeiten um die Lebensqualität für junge Menschen in ländlichen Räumen weiter zu entwickeln und Teilhabe an den jugendkulturell relevanten Orten zu ermöglichen.

Veränderungen und neue Möglichkeiten werden Geld kosten und das ist eine u. E. richtige Investition, die zur Lebensqualität und Attraktivität ländlicher Räume beiträgt. Wir begrüßen es sehr, dass Nachhaltigkeitsaspekte und ökologische Überlegungen eine wichtige Rolle spielen.

Folgende Ansatzpunkte sind uns wichtig für die Debatten weiterzuverfolgen:

- **E-Mobilität**
Neben der Einrichtung von Ladestationen ist der Einsatz von E-Bikes zu fördern
- **Mitnahmemöglichkeiten fördern**
Vom „Mitfahrbänkle“ bis zum „Mitfahrdatenbänkle“ sind lokale und regionale Lösungen anzustreben, die über soziale Medien vernetzt für passgenaue Möglichkeiten sorgen. Dabei sind Fahrer*innentrainings, Bildungsangebote sowie Sicherheits- und Versicherungsfragen zu berücksichtigen.
- **Park & Ride Systeme**
Einfache Übergänge vom Individualverkehr zum gut frequentierten ÖPNV sind zu fördern und kostengünstig, also attraktiv, anzubieten.
- **Bikesharing, Carsharing,**
Ist sowohl als privatrechtliches als auch als kommunale Option zu fördern. Besonders auch E-Bike-Programme können jungen Menschen optimierte Mobilität bieten.
- **Passgenauer ÖPNV**
Ein passgenauer ÖPNV war Hauptaugenmerk unserer internen Diskussion. Der ÖPNV ist für ländliche Regionen (Zubringerstrecken) zu dynamisieren und der statische Fahrplan zunehmend in dialogische onlinebasierte Konzepte zu überführen. Das erfordert natürlich (wie so vieles) flächendeckend gesicherte Internetverbindungen.

Wie gesagt sind das fragmentarische Gedanken und Ansätze. Wir sehen aus den Unterlagen, dass die Gedanken des Kabinettsausschusses viele Denkrichtungen bereits aufgenommen haben und begrüßen das sehr. Wir bitten unbedingt um eine bessere Jugendbeteiligung und denken gerne konstruktiv und lösungsorientiert mit. Als Jugendverbände in ländlichen Räumen bleibt es unser wichtigstes Anliegen, dass Mobilitätsangebote nicht nur das Pflichtprogramm bedienen, sondern auch als grundlegende Voraussetzung zur attraktiven Freizeitgestaltung und zur Lebensqualität gesehen werden, die jungen Menschen unabhängig von deren wirtschaftlichen Verhältnissen bereitzustellen sind.

Mit freundlichen Grüßen



Dominik Schopp
AGL-Sprecher



Micha Schradi
Jugendpolitischer Sprecher



Alexander Seibold
AGL-Geschäftsführer

Landesjugendring BW / Siemensstraße 11 / 70469 Stuttgart

Ministerium für Ländlichen Raum und
Verbraucherschutz
Geschäftsstelle Kabinettsausschuss Ländlicher
Raum
Postfach 103444
70029 Stuttgart

**Landesjugendring
Baden-Württemberg e.V.**
Siemensstraße 11
70469 Stuttgart
Fon 0711 16 447-0
Fax 0711 16 447-77

Stellungnahme Mobilität im Ländlichen Raum

Sehr geehrte Damen und Herren,

Stuttgart, 21.02.2018
Seite 1/2

vielen Dank für Ihre Einladung zur Verbändeanhörung „Mobilität im Ländlichen Raum“ am 28.02.2018.

Kontakt:

Dr. Miriam Ehret
0711 16 447-44
ehret@ljbw.de

Der Landesjugendring Baden-Württemberg begrüßt den geplanten Vorstoß des Kabinettsausschusses Ländlicher Raum, effizient die Zukunftsfähigkeit des Ländlichen Raums auszubauen. Auch wir sehen verbesserte und umweltverträgliche Mobilitätssysteme für alle Bevölkerungsgruppen als einen Schlüssel zu zukunftsfähigen Kommunen im Ländlichen Raum.

Unsere Mitgliedsverbände

Adventjugend
Akkordeonjugend
Arbeiter-Samariter-Jugend
Arbeitsgemeinschaft der Evangelischen Jugend in Baden und Württemberg
Arbeitsgemeinschaften der Stadt- und Kreisjugendringe
Bund der Alevitischen Jugendlichen
Bund der Deutschen Katholischen Jugend
Bund Deutscher PfadfinderInnen
Bund der Landjugend
BUNDjugend
Dachverband der Jugendgemeinderäte
DJO-Deutsche Jugend in Europa
Deutsche Wanderjugend
DGB-Jugend
DIDF-Jugend
DITIB-Jugend
DLRG-Jugend
Jugend des deutschen Alpenvereins
Jugendfeuerwehr
Jugendnetzwerk Lambda
Jugendpresse
Jugendrotkreuz
Jugendwerk der Arbeiterwohlfahrt
Jugendwerk Evangelischer Freikirchen
Junge Europäer – JEF Baden-Württemberg
Karnevaljugend
Naturfreundejugend
Naturschutzjugend
Ring Deutscher Pfadfinderinnenverbände
Ring deutscher Pfadfinderverbände
Ring junger Bünde
Solidaritätsjugend
Sozialistische Jugend Deutschlands „Die Falken“
Trachtenjugend

Verständlicherweise können im Rahmen der „Verbändeanhörung zu Mobilität im Ländlichen Raum“ aus zeitlichen Gründen nicht alle Verbände ein Statement abgeben. Dennoch stößt bei uns auf großes Unverständnis, dass ausgerechnet bei einer der zentralen Zukunftsfragen an die Landespolitik die Jugend nicht öffentlich angehört wird!

In den vom Landesjugendring organisierten Jugendlandtagen 2015 und 2017 nahm das Thema Mobilität eine herausragende Stellung ein. Als Betroffene und unmittelbare Expert*innen ihrer eigenen Zukunft muss gerade die Jugend ihre Sichtweise und Ideen zu Mobilitätsstrategien im Ländlichen Raum darstellen können. Schließlich hat für junge Menschen Mobilität und hier v.a. im Ländlichen Raum eine große Bedeutung. Sie werden ihr ganzes Leben mit den Folgen der heutigen Politik und ihrer Mobilitätsstrategie zu tun haben und auf dieser Grundlage zukünftig Entscheidungen treffen müssen.

Nur wenn Kinder, Jugendliche und junge Erwachsene in den Entwicklungsprozess des Ländlichen Raums insgesamt aktiv einbezogen werden, gewinnt dieser an Attraktivität für die junge Generation. In Anbetracht des demographischen Wandels sowie aktueller Studien zur Zufriedenheit von Jugendlichen im Ländlichen Raum sehen wir dringenden Handlungsbedarf. Im 15. Kinder- und Jugendbericht des Bundes (2017) wird festgestellt, dass nur die Hälfte der Jugendlichen und jungen Erwachsenen auf dem Land mit ihrem Lebensumfeld zufrieden ist. In urbanen Regionen ist die Zufriedenheitsrate mit

70% deutlich höher. Um dieser Schieflage entgegenzuwirken, müssen Jugendliche im Ländlichen Raum mit ihren Bedürfnissen angehört und in Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

Die Studie „Was junge Menschen bewegt“ vom Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (2017) zeigt auf, dass Fußwege, Fahrradfahren, die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel sowie elterliche Fahrdienste typisch für jugendliches Mobilitätsverhalten sind. Das stellt junge Menschen in ländlichen Gebieten vor Herausforderungen: Busse fahren selten(er) und andere Angebote des ÖPNV gibt es nicht. Und das ausgerechnet dort, wo Wohnort, Schule und Orte der Freizeitgestaltung für Fußweg und Fahrrad weit auseinander liegen und soziale Gemeinschaft in der Peer-Group sowie Freundschaften unter den Bedingungen räumlicher Distanz entstehen müssen.

Werden Jugendliche zu Mobilitätsszenarien befragt, stehen sie im Vergleich zu Erwachsenen den Konzepten der Sharing Economy (z.B. Car/Bike Sharing) positiver gegenüber. Jugendliche sind offen für neue Mobilitätsstrategien wie z.B. Bürgerbussen oder lokalen Plattformen für Mitfahrgelegenheiten. Und sie engagieren sich dafür: so hat u.a. die BUNDjugend das Konzept eines Fahrradbusses entwickelt. Dieses Mehrpersonenfahrrad ist ein ideales Fahrzeug für gemeinsame Fahrten und ein Symbol für zukunftsfähige Mobilität.

Die Engagementstrategie Baden-Württemberg von 2014 weist dem Kabinettsausschuss den Weg: Die strukturelle Stärke des Ländlichen Raums ist das hohe Maß an freiwilligem Engagement, das es zu pflegen gilt. Denn es macht den Ländlichen Raum lebenswert, attraktiv und zukunftsfähig – auch für junge Menschen. Gerade weil durch demographischen Wandel die Zahl an Jugendlichen zurückgeht, empfiehlt die Engagementstrategie, junge Menschen zu Mitgestalter*innen des Ländlichen Raums, u.a. durch Jugendbeteiligung in Planungsprozessen zu machen. Junge Menschen brauchen die Entwicklung des ÖPNV und der ländliche Raum braucht junge Menschen, um nicht zu veröden.

Die Ankündigung der Bundesregierung in Modellstädten, z.B. Mannheim, kostenfreien Nahverkehr anzubieten, begrüßen wir. Kostenfreier Nahverkehr wird aber auch dringend im ländlichen Raum benötigt. Die Vollversammlung des Landesjugendrings fordert deshalb das landesweite Semesterticket für Studierende und ein landesweites Schüler*innenticket, die auch für Jugendgruppenleiter*innen (Juleica-Inhaber*innen), Auszubildende und Freiwillige im Rahmen des Bundesfreiwilligendienstes, des Freiwilligen Sozialen oder Ökologischen Jahrs (FSJ/FÖJ) gelten müssen.

Wir fordern Sie deshalb auf, in den weiteren Diskussionsprozess des Kabinettsausschusses den Landesjugendring und damit junge Menschen in Baden-Württemberg aktiv mit einzubeziehen.

Mit freundlichen Grüßen



Vorsitzende

Ministerium für Ländlichen Raum und
Verbraucherschutz BW

Ministerium für Verkehr BW

Stuttgart, 27.02.2018

Mobilität im ländlichen Raum; Verbändeanhörung am 28.02.2018

Positionen des Landesfamilienrates Baden-Württemberg

1. Mobilität heißt Teilhabe sicherstellen

Die Studie zum Ausgabeverhalten von Familien (Das Ausgabeverhalten von Familien und die subjektive Lage materiell armer Kinder in Baden-Württemberg (Institut für Angewandte Wirtschaftsforschung e.V., Tübingen, 2015) hat deutlich gezeigt, dass die Kosten für Mobilität nach den Ausgaben für Wohnen und Energie der größte Kostentreiber für Familien sind. Mobilität ist unverzichtbar und Grundvoraussetzung für Wege zur Arbeit, zur Schule, Einkauf, Treffen mit Freunden, Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen u.a.m. Mobilität heißt beweglich zu sein, sie bedeutet Teilhabe und ist für alle sicher zu stellen.

Die Kosten sind vor allem dann sehr hoch, wenn der ÖPNV wenig ausgebaut ist und die Familie ein Auto braucht. Daher gilt es Alternativen, auch und gerade im ländlichen Raum zu schaffen.

Der Landesfamilienrat tritt daher für einen konsequenten Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und gute Anschlusskonzepte ein. Hierzu gibt es gute Beispiele, etwa in Karlsruhe oder Heilbronn. Verbesserungen braucht es v.a. auch im ländlichen Bereich, wo die Angewiesenheit aufs Auto noch sehr groß ist.

2. Landesfamilienrat fordert kostenlose Schülerbeförderung.

Alle Schülerinnen und Schüler sollen durch Bildung die gleichen Chancen im Leben bekommen. Das scheitert manchmal schon am Schulweg. Denn wenn man weit weg wohnt von der Schule, die das eigene Kind besuchen soll und den Schulbus aus eigener Tasche finanzieren muss, kann das teuer werden. Zwischen mehreren hundert und je nach Kinderzahl und Wohnort bis zu mehreren tausend Euro Belastung erwachsen hier jährlich für Familien. Und das obwohl der Unterricht nach § 93 Schulgesetz unentgeltlich ist.

Das ist neben der Belastung für das Familienbudget auch ein Angriff auf Chancengleichheit und Bildungschancen von Kindern. Fahrtkosten sind dabei ein wichtiger Faktor.

Der Landesfamilienrat fordert den Anspruch auf kostenfreie Schülerbeförderung als Bestandteil der Lernmittelfreiheit ein - unter Aufgabe der 3 km-Grenze im Städtischen Raum. Wir fordern die Landesregierung im Übrigen dazu auf, allen Kindern und Jugendlichen im öffentlichen Nahverkehr kostenfreie oder kostengünstige Monatstickets zur Verfügung zu stellen.

3. Mobilität im ländlichen Raum fördern wirkt Wohnungsnot in Ballungszentren entgegen

Während innerstädtische Wohnbezirke meist gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden sind und eine schnelle wie kostengünstige Mobilität sicherstellen, sind außerstädtische und vor allem ländliche Gebiete häufig deutlich schlechter angebunden. Verringerte Mobilität führt nicht zwangsläufig zu sozialer Ausgrenzung, aber in vielen Fällen müssen die Betroffenen Abstriche in ihrer täglichen Lebensweise und in Bezug auf Bildungschancen, medizinischen Versorgung, kulturellen Teilhabe, Ausstattung mit Gütern und Waren, aber auch für die Bildung und Pflege sozialer Netzwerke und ihrem gesellschaftlichen oder politischen Engagement hinnehmen.

Mobilität ist eine wichtige Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe. Die Verdrängung von einkommensschwachen Haushalten und Personen in besonderen Lebenslagen aus den Ballungszentren hat den Bedarf nach Mobilität in den vergangenen Jahren zunehmend steigen lassen. Das gilt für die Suche nach einem Arbeitsplatz genauso wie für die gesundheitliche Versorgung, das Erreichen von Bildungseinrichtungen und die Gestaltung der Freizeit.

Der konsequente Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) - oder anderer sinnvoller Mobilitätskonzepte - und seine verbilligte Nutzung würden dieser Entwicklung entgegenwirken. Ein gut funktionierender ÖPNV führt nach Einschätzung des Landesfamilienrates außerdem dazu, dass der Druck auf die Innenstädte (Landflucht) nachlässt. Bsp. Karlsruhe und Umland. Mobilitätskonzepte gehören zu einer aktiven öffentlichen Wohnraumförderung, für die sich der Landesfamilienrat einsetzt.

Mit freundlichen Grüßen

Rosemarie Daumüller
Geschäftsführerin

Stellungnahme des Tourismus-Verbandes Baden-Württemberg e.V. (TVBW) zur **Mobilität im Ländlichen Raum**

Chancen & Herausforderungen:

- In einer Studie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie wurde das **touristische Gästepotenzial speziell für ländliche Räume** untersucht: Danach haben **23 Millionen Bundesbürger** ein großes Interesse an einer Urlaubs- und/oder Tagesreise in ländliche Gebiete in Deutschland.
- Die Folge ist, dass aufgrund der großen Nachfrage **Verkehrsströme in beachtlichen Dimensionen** hervorgerufen werden.
- Ziel: **Anfallende Personenkilometer größtenteils auf umweltfreundliche Verkehrsmittel des ÖPNV zu verlagern** → Attraktive Angebote und hohe Akzeptanz bei Reisen bieten die Chance, dass positive Erfahrungen während der Reise zu einer grundsätzlichen Verhaltensänderung bei der Nutzung von Verkehrsmitteln im Alltag führen.

Quelle: Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen, dwif, 2016

Anreise zum Reiseziel:

- Laut einer Studie des Institutes für Mobilitätsforschung und dem NIT (Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa) wird der **Anteil der mit dem PKW getätigten Urlaubsreisen und Tagesreisen** in den nächsten Jahren **zurückgehen**. Der **ÖPNV** (Bus und Bahn) wird vor allem im Inland, bei den Tagesreisen und Kurzreisen, dagegen wahrscheinlich **zunehmen**.

Quelle: Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen, dwif, 2016

Das bestätigen auch aktuelle Daten der Reiseanalyse:

- Im **Deutschlandtourismus** ist der **PKW** derzeit nach wie vor das **wichtigste Verkehrsmittel zur Anreise**.
- Fast 71 Prozent der Inlandsurlaubsreisen 2016 wurden mit dem PKW durchgeführt.
- **In Baden-Württemberg liegt der PKW-Anteil** bei den Urlaubsreisen 2016 mit 64,8 Prozent schon **leicht unter dem Durchschnittswert**.
- Zweitwichtigstes Verkehrsmittel bei der Anreise ist in Baden-Württemberg derzeit die Bahn mit einem Anteil von 20,4 Prozent bei den Urlaubsreisen 2016.

Quelle: FUR Reiseanalyse 2017

- Die Bereitschaft zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die An- und Abreise ist laut der Studie „Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen“ stark von einem umfassenden, gästeorientierten Mobilitätsangebot vor Ort abhängig.
- Quelle: Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen, dwif, 2016*

➔ **Position von TVBW und DTV: Mehr Bahn in die Regionen – Investitionen in Modernisierung und Digitalisierung – alle Regionen insbesondere auch die ländlichen**

Räume müssen auch durch Fernverkehrsverbindungen erreichbar bleiben bzw. besser erreichbar sein.

- **Alternative bzw. ergänzend:** Ausbau des Fernbusnetzes mit Haltepunkten in den ländlichen Räumen. Integration der Fernbusverbindungen in das regionale ÖPNV-Angebot. Keine Maut für Fernbusse als nachhaltige Alternativen.
- **Ausbau Radverkehr:** Verleih- und Ladestationen, Mitnahme in Bus und Bahn, Radwege-Infrastruktur

Mobilität vor Ort / Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel vor Ort:

- Laut der dwif-Studie „Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen“ erhöht sich die **Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV** bei den Gästen nochmal, **wenn sie im Urlaubsort angekommen sind.**
- Eine große Anzahl an **Gästen, die nicht oder selten mit dem ÖPNV anreisen, ist auch heute schon** am Urlaubsort eher **bereit, zugunsten des ÖPNV auf den PKW zu verzichten.**
- Laut der Reiseanalyse ist die Wahrscheinlichkeit der **Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel vor Ort bei den Urlaubsreisenden, die bereits mit Bahn oder Bus angereist sind, am höchsten.** (Auf 53 Prozent der Bahnreisen wurden vor Ort umweltfreundliche Verkehrsmittel genutzt, bei Busreisen waren es 40 Prozent).
Quellen: Nachhaltige Mobilitätskonzepte für ländliche Tourismusregionen, dwif, 2016; Nachfrage für Nachhaltigen Tourismus im Rahmen der Reiseanalyse, 2014
- **Kombinierte Mobilitätsangebote** die sowohl Bus und Bahn als auch den Verleih von Elektroautos (in Zukunft auch autonom fahrenden PKW) E-Bikes, Chauffeurservices der Leistungsträger etc. integrieren.
- Integration und Darstellung der Angebote in bestehende digitale Strukturen bzw. neue Applikationen: Wichtig ist dabei, nicht für jedes Angebot eine eigene Applikation zu entwickeln, sondern vielmehr die Angebote in bereits genutzte Apps z.B. der Deutschen Bahn zu integrieren. Der User möchte sich nicht für jede Region eine neue Mobilitäts-App herunterladen.
- Fahrradmitnahme in Bus und Bahn ausbauen.
- Kommunikation: Information zu Angeboten gemeinsam durch Tourismus und Verkehrswirtschaft
- Positives Beispiel **KONUS** (freier ÖPNV für Gäste/Touristen) im Schwarzwald; müsste auch auf andere Regionen und Destinationen im Land übertragen werden.

Intermodalität und Digitalisierung bieten großes Potenzial um die nachhaltige (touristische) Mobilität im ländlichen Raum in Zukunft zu verbessern.

Herausforderungen die es dabei zu bewältigen gibt sind allerdings auch noch zahlreich:

- Intermodalität und Digitalisierung sind nur durch den Ausbau der Verfügbarkeit von Breitbandinternet und mobilem Internet möglich: Die beste App nutzt nichts, wenn ich keine entsprechende Verbindung habe. Hier gibt es noch **enormen Nachholbedarf.**
- Netzwerk aller Beteiligten Akteure vor Ort: Touristiker und zuständige Verkehrs- und Versorgungsbetriebe bzw. Mitarbeiter der Ämter müssen gemeinsam an einem Strang ziehen. Die Mobilitätsbedürfnisse der Touristen (als wichtigem

Wirtschaftsfaktor) müssen genauso berücksichtigt werden wie jene der Anwohner.

Generell: Der Tourismus wird in Baden-Württemberg oft nicht mitgedacht, obwohl er gerade im ländlichen Raum nicht nur ein strukturpolitisch wichtiger Faktor ist, sondern sich auch existenzsichernd auswirkt – auf Gastronomie, Hotellerie, Handel, Handwerk, Dienstleistungen, Verkehrsinfrastruktur usw.

- Adaption erfolgreicher Pilotprojekte: erfolgreiche Mobilitätsprojekte müssen von Land und Bund aktiv in weitere Regionen getragen werden.

Andreas Braun, Direktor des TVBW

März 2018

■■■■■■■■■■
■■■■■■■■■■
Ministerium für Ländlichen Raum
und Verbraucherschutz Baden-Württemberg
Kernerplatz 10
70182 Stuttgart

Ihr Ansprechpartner
Martin Schmidt

E-Mail
martin.schmidt@vs.ihk.de

Telefon
07721 922-207

Fax
07721 922-9207

06.04.2018

Verbändeanhörung „Nachhaltige Mobilität im Ländlichen Raum“ Stellungnahme der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg

Sehr geehrter Herr Minister,
sehr geehrte Damen und Herren,

die Industrie- und Handelskammer Schwarzwald-Baar-Heuberg bedankt sich herzlich für die Möglichkeit der Teilnahme an der Verbändeanhörung „Nachhaltige Mobilität im Ländlichen Raum“. Gerne reichen wir dem mündlichen Statement vom 28. Februar 2018 in Stuttgart eine schriftliche Stellungnahme nach.

Die Initiativen zum ressortübergreifenden Kabinettsausschuss für den Ländlichen Raum und die Gründung der interministeriellen Arbeitsgruppe Mobilität sind ausdrücklich zu begrüßen. Denn Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Entwicklung des ländlichen Raumes, in dem ein Großteil der Wertschöpfung im Land Baden-Württemberg erwirtschaftet wird.

Unternehmen und Berufspendler im ländlichen Raum als Zielgruppe erkannt?

In der Vergangenheit haben die gute Konjunkturlage und der kontinuierliche Anstieg an sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu einer massiven Zunahme des Pendleraufkommens geführt. Berufspendler verursachen einen beträchtlichen Teil des motorisierten Individualverkehrs – insbesondere im ländlichen Raum. Hier sind die Parkraumproblematik und damit der Veränderungsdruck hin zu alternativen Mobilitätsangeboten im Vergleich zu urbanen Ballungsräumen um ein Vielfaches geringer.

Deshalb ist es kaum nachvollziehbar, dass Unternehmen und Berufspendler im ländlichen Raum nicht als eine der wichtigsten Zielgruppen für nachhaltige Mobilitätsprojekte in Baden-Württemberg wahrgenommen werden. Obwohl sich im ländlichen Raum landesweit über zwei Drittel – und damit der Großteil – der Einpendler und Arbeitsplätze befinden, erwähnt die Pendlerstatistik des Landes¹ ausschließlich die Städte mit den höchsten Pendlersalden in den Ballungsräumen, die lediglich knapp ein Drittel der Einpendler und der Arbeitsplätze repräsentieren. Sogar der Jahresbericht 2017 des Kabinettsausschusses Ländlicher Raum sowie die zur Vorbereitung dieser Verbändeanhörung verschickte Liste mit knapp 40 Mobilitätsprojekten in Baden-Württemberg lassen Unternehmen und Berufspendler im ländlichen Raum als Zielgruppe beinahe gänzlich unberücksichtigt.

Systematisches betriebliches Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum

Diese der Einladung zur Verbändeanhörung beigefügte Liste beinhaltet eine Vielzahl einzelner, zeitlich und lokal stark begrenzter Mobilitätsprojekte. Mit Hilfe dieser Pilotprojekte konnte ein breites Instrumentarium für nachhaltige Mobilität erarbeitet werden. Ein derartiger Flickenteppich an Einzelmaßnahmen erscheint allerdings kaum geeignet, um in der Fläche einen langfristigen und nachhaltigen Umstieg von Berufspendlern auf alternative Mobilitätsangebote zu erzielen.

Für den Erfolg in der Fläche ist vielmehr ein landesweites, systematisches betriebliches Mobilitätsmanagement erforderlich. Das vom Land geförderte Modellprojekt „Nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum“, an dem neben der IHK Schwarzwald-Baar-Heuberg auch die drei Landkreise Rottweil, Tuttlingen und der Schwarzwald-Baar-Kreis sowie der Regionalverband beteiligt waren, hat mehr als eindeutig die Notwendigkeit einer professionellen und dauerhaften Vernetzung zwischen Aufgabenträgern, Verkehrsverbänden, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Mobilitätsanbietern und der Zielgruppe – in diesem Fall Unternehmen und Berufspendler in ausgewählten Gewerbegebieten – sichtbar gemacht.

Als organisatorisches Vorbild könnten die von der Landesregierung bereits geschaffenen Regionalen Kompetenzstellen des Netzwerks Energieeffizienz (KEFF) dienen.² Analog dazu wären „Regionale Koordinierungsstellen für Nachhaltige Mobilität“ in der Lage, bedarfsorientierte Mobilitätsmaßnahmen gezielt und dauerhaft zu initiieren, zu starten, zu unterstützen und zu begleiten – vom ersten Gespräch, über die Bedarfsermittlung und Umsetzung im Unternehmen bis hin zur Feststellung der konkreten Mobilitätserfolge.

Mobilität braucht Infrastruktur und Rahmenbedingungen

Grundvoraussetzungen für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum sind eine bedarfsgerecht ausgebaute Infrastruktur sowie adäquate finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen. Dafür erforderlich sind nicht nur der Ausbau der Bun-

¹ Statistisches Landesamt Baden Württemberg; <https://www.statistik-bw.de/Presse/Pressemitteilungen/2017177>, letzter Zugriff am 19.3.2018

² Vgl. Regionale Kompetenzstellen Netzwerk Energieeffizienz, <http://keff-bw.de/de>, letzter Zugriff am 19.3.2018

des(fern)straßen und die Erweiterung bzw. Elektrifizierung der Schieneninfrastruktur im ländlichen Raum, sondern auch die Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur (Straße, Radwege, ÖPNV) sowie der Erhalt eigenwirtschaftlicher Verkehre nach der ÖPNV-Finanzierungsreform des Landes.

Wir bitten Sie deshalb, den Fokus im Bereich nachhaltiger Mobilität sehr viel stärker als bisher auf Unternehmen und Berufspendler im ländlichen Raum zu richten, ein flächendeckendes, systematisches betriebliches Mobilitätsmanagement zu initiieren und vor Ort die strukturellen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum zu schaffen.

Sehr gerne stehen wir Ihnen als Ansprechpartner für weitere Fragen jederzeit zur Verfügung und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Thomas Albiez
IHK-Hauptgeschäftsführer



Martin Schmidt
IHK-Projektleiter

Kopie an

- Winfried Hermann MdL, Minister für Verkehr des Landes Baden-Württemberg
- Geschäftsstelle Kabinettsausschuss Ländlicher Raum, Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg



BWHT Postfach 10 06 36 70005 Stuttgart

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg
Herrn Minister Winfried Hermann MdL
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

Ihre Nachricht
Z-8433.01

Unsere Zeichen
6.540

Stellungnahme zur Verbändeanhörung 'Mobilität im Ländlichen Raum' am 28.02.2018

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

wir bedanken uns für die Gelegenheit im Rahmen der Verbändeanhörung „Mobilität im Ländlichen Raum“ schriftlich Stellung zu nehmen. Als Dachverband des baden-württembergischen Handwerks vertreten wir die energie- und klimapolitischen Interessen der rund 133.000 Handwerksbetriebe im Land. Wir teilen die Auffassung des Kabinettsausschuss Ländlicher Raum, dass Mobilität und die Entwicklung der Ländlichen Räume unter Einbeziehung aller Verkehre und insbesondere unter dem Blickwinkel der Potenziale neuer Technologien zusammengedacht werden müssen. Das Handwerk unterstützt die Einrichtung dieses Ausschusses nachdrücklich.

Das Handwerk ist eine starke Säule der Wirtschaft im ländlichen Raum. Jeder zweite Betrieb im Land hat seinen Sitz auf dem Land und stellt dort Arbeits- und Ausbildungsplätze.

Was die Auswertung der interministeriellen Arbeitsgruppe „Mobilität im Ländlichen Raum“ betrifft, welche modellhafte Mobilitätsprojekte im Ländlichen Raum erhoben hat und Hintergrund der Verbändeanhörung ist, möchten wir grundsätzlich auf folgende zentrale Aspekte bei diesem Thema hinweisen:

Handwerker benötigen im ländlichen Raum leistungsfähige Straßen- und Verkehrsverbindungen für die Wege zum Kunden. Voraussetzung hierfür ist der zielgerichtete Ausbau und die fortlaufende Sanierung des Straßen- und Verkehrsnetzes. Gerade auf dem Land bedeuten

Sperrungen oftmals sehr weite Umwege. Umwege. Wegen des Mitführens von Werkzeugen und Ersatzteilen ist der Handwerker auf das Kfz angewiesen.

Dies gilt in besonderem Maße auch für die Auszubildenden im Handwerk. In Baden-Württemberg gibt es 22 Verkehrsverbünde mit der Folge, dass die Fahrten zu Ausbildungsbetrieb und Berufsschule oftmals unterschiedliche Verkehrsverbünde umfassen. Zudem ist zu erwarten, dass im Rahmen der Regionalen Schulentwicklung vermehrt Berufsschulstandorte zusammengelegt werden, sodass sich die Wege zwischen Wohnort, Ausbildungsbetrieb und Berufsschule in vielen Fällen noch verlängern.

Um Auszubildende und Betriebe nicht mit weiteren Kosten zu belasten, ist die Einführung eines verbundübergreifenden „Azubi-Tickets“ für Bus und Bahn dringend erforderlich.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) muss nach den Bedarfen der Betriebe und der nicht-motorisierten Auszubildenden ausgebaut werden. In diesem Kontext ist das durchgeführte Modellprojekt ÖPNV mit „Mobilitätsgarantie“ für Verkehrsunternehmen zu begrüßen. Denn dieser Ansatz dient dem Erhalt und der Verbesserung des ÖPNV-Angebots, das im ländlichen Raum oft mangels ausreichender Nachfragebündelung reduziert und dadurch unattraktiv ist.

Ebenfalls hervorzuheben ist aus unserer Sicht das Modellprojekt „E-Carsharing in der Stadt Aalen“ zur Förderung der Elektromobilität im Ländlichen Raum. Das Angebot von E-Carsharing als Ergänzung zum ÖPNV umfasst eine Kooperation mit lokalen Autohäusern. Durch dieses Projekt kann die Elektromobilität im Ländlichen Raum sichtbar gemacht werden.

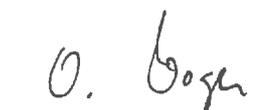
Der Aspekt der Förderung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ist auch für die eher kleinen Betriebe des Handwerks relevant. Er hat jedoch unmittelbar keinen Eingang in die ausgewählten Modellprojekte gefunden, so wie insgesamt die praktischen Belange kleiner Unternehmen.

Ein gleichlautendes Schreiben geht ebenfalls an Herrn Landwirtschaftsminister Hauk.

Über eine Berücksichtigung unserer Anregungen würden wir uns freuen und stehen Ihnen sehr gerne für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen


Rainer Reichhold
Präsident


Oskar Vogel
Hauptgeschäftsführer

Mobilität im Ländlichen Raum

- Stand: 20.02.2018 -

Energiegenossenschaften haben durch ihre Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien eine Akzeptanz zu den Themen Energiewende und Erneuerbare Energien vor Ort aufgebaut. Die Genossenschaften sind mit den Bürgern vor Ort eng verbunden, da viele gleichzeitig Mitglied in der Genossenschaft sind. Somit bietet es sich für alle Genossenschaften an, die Idee des E-Carsharing zu promoten. Dabei stellt die Genossenschaft die Elektrofahrzeuge und trägt die laufenden Kosten für Versicherung und Wartung. Darüber hinaus gibt es eine Reihe anderer E-Mobilitätsprojekte, die hochinnovativ sind und in der Bevölkerung implementiert werden könnten. Dazu gehören Pedelec- und Scooter-Ladestationen oder auch Pedelec-Verleihangebote, um die Menschen an das Thema „Elektromobilität“ heranzuführen.

Beispiele: Energiegenossenschaften (z.B. Weiler Wärme) und Volksbanken (z.B. Volksbank Main-Tauber, Heidelberger Volksbank) haben auf ihrem Gelände Ladestationen installiert, die den Mitgliedern der Genossenschaft kostenlos zur Verfügung stehen.

Meist empfiehlt es sich für Energiegenossenschaften, E-Mobilitätsvorhaben zusammen mit Partnern zu realisieren und nach Möglichkeiten der Förderung zu suchen. Stadtwerke und andere lokal aktive Energieversorger haben oft nicht nur das elektrotechnische Wissen, sondern auch günstig gelegene Betriebsdächern und Zugang zu einem Kundenstamm.

E-Mobilität bedeutet in jedem Fall, Neues zu wagen. Energiegenossenschaften haben jedoch schon zu Beginn der Energiewende gezeigt, dass Sie zu neuem bereit sind. Damals waren es auch die Bürger(iniativen) und Energiegenossenschaften, die den Ausbau der Erneuerbaren Energien vorangebracht haben.

In großen Städten ist das Carsharing oftmals schon verbreitet, dort beherrschen meistens etablierte Anbieter den Markt. Hier können Kooperationen mit Carsharing-Anbietern dann erfolgversprechend sein, wenn diese E-Fahrzeuge in ihre Bestände aufnehmen und z. B. öffentlichkeitswirksam ihre Stellflächen mit Photovoltaikdächern ausstatten.

Somit bieten sich als Energiegenossenschaft folgende Einsatzfelder besonders an:

- Ländliche Regionen: Kommerzielle Anbieter scheuen davor zurück, hier eigene Angebote aufzubauen. Andererseits ist der Bedarf nach flexibler Automobilität jenseits des eigenen Autos dort oft groß. Energiegenossenschaften kennen dabei die Gegebenheiten vor Ort.
- Weiler Wärme: Nach dem Aufbau eines Wärmenetzes wollte die Energiegenossenschaft das Thema Energiewende weiter vorantreiben. In Kooperation mit dem KIT in Karlsruhe baute die Genossenschaft ein Car-Sharing-Angebot auf, dass intensiv von den bisherigen Mitgliedern, den Bewohnern des Ortes und von Touristen genutzt wird (www.weilermobil.de).
- Touristisch geprägte Regionen: In Tourismusgebieten gibt es seit einigen Jahren E-Mobilitätsangebote, die durchweg auf Interesse bei den Besuchern treffen wie im Allgäu (<http://www.ee-tour.de/>) und im Schwarzwald (www.hochschwarzwald.de/Carsharing).
- Firmen und Organisation mit eigenen erneuerbare Energien-Erzeugungsanlagen: Diese bieten Mitarbeitern und/oder Kunden sowohl E-Autos als auch Pedelecs an. Das ist dort gut möglich, wo sich auf Betriebshöfen und eigenen Parkflächen Ladestationen einrichten lassen und wo zudem der Eigenverbrauch aus eigenen PV-Anlagen erhöht werden kann. Hier bieten sich Kooperationen mit lokal aktiven und bekannten Energiegenossenschaften an, die beiden Partnern nutzen und die Risiken sowie die Investitionen im Rahmen halten.

Die Aussichten für Energiegenossenschaften, mit E-Mobilitätsprojekten erfolgreich zu sein, sind gut. Gerade in ländlichen und touristischen Regionen ist der Bedarf an zusätzlichen flexiblen Mobilitätsangeboten groß. Der demografische Wandel verstärkt diesen Bedarf. Energiegenossenschaften stehen dort meist in keinem Wettbewerb mit kommerziellen Anbietern mit langjährigem Know-how. Genossenschaften kennen sich vor Ort aus und sind dort gut eingebunden. Als willkommene Partner können so Kooperationsvorhaben entstehen. Energiegenossenschaften produzieren mit ihren bisherigen Projekten Strom aus erneuerbaren Energien, der sich in Zeiten geringen Bedarfs sinnvoll in E-Fahrzeugen speichern lässt. Auch hinsichtlich der Diskussion, was nach der 20-jährigen EEG-Vergütung passiert, kann die Einspeisung in Ladesäulen eine Zukunftsoption sein. Somit kann die Elektromobilität an bereits bestehende Geschäftsmodelle angedockt werden. Die bürgergetragene Energiegenossenschaft erreicht eine Mitgliedschaft, die dem Wert „Klimaschutz“ stark verbunden und offen für innovative umweltschonende Mobilitätsangebote ist. Genossenschaften können Mitglieder gewinnen und diese durch die Elektromobilität im Car-Sharing durch günstigere Tarife für Genossenschaftsmitglieder an sich binden. Die Potenziale der Verknüpfung von erneuerbaren Energien und E-Mobilität lassen sich allerdings nur dann heben, wenn die Bedingungen stimmen. Der Mehrwert besteht darin, dass dezentral erzeugter Strom aus erneuerbaren Energien vor Ort für Mobilitätszwecke genutzt wird. Entscheidend ist, dass der Eigenverbrauch künftig nicht weiter belastet wird. Will man die Synergien der kombinierten Strom- und Verkehrswende realisieren, braucht es ein freundliches Umfeld. Dafür gibt es gute Gründe, denn ohne Verkehrswende keine Energiewende.

» **Modell 1: Elektromobilität:**

(Ladeinfrastruktur und Betrieb): Im Rahmen eines genossenschaftlichen Unternehmens ist die Nutzung von Elektrofahrzeugen und die Bereitstellung der Ladeinfrastruktur realisierbar. Genossenschaftsmitglieder sind dabei gleichzeitig Geldgeber in der Aufbauphase und Nutzer der Fahrzeuge und der Ladeinfrastruktur. Durch die Genossenschaft wird das „emotionale Thema“ Elektromobilität von den Bürgern/Mitgliedern viel stärker und besser angenommen.

» **Modell 2: Bürgerbusse:**

Aufbauend auf der Beteiligung interessierter BürgerInnen ist der genossenschaftliche Betrieb einer Busverbindung eine tragfähige Ergänzung im Personennahverkehr. Als Mitglieder der Genossenschaft sind BürgerInnen Kunden der Bürgerbusse und wirken an der bedarfsgerechten Planung mit.

» **Modell 3: Sharing-Modelle:**

Bike-Sharing, Ride-Sharing, Car-Sharing - die organisierte gemeinschaftliche Nutzung mehrerer Automobile / Fahrräder wird als genossenschaftliches Unternehmen angeboten. Der gemeinsame Betrieb und die geteilte Nutzung der Fahrzeuge ist sowohl in ländlichen als auch in städtischen Regionen im Rahmen einer Genossenschaft ein tragfähiges Modell.

Baden-Württembergischer Genossenschaftsverband
Heilbronner Straße 41, 70191 Stuttgart
www.wir-leben-genossenschaft.de

Ansprechpartner:

Anja Roth, Bereichsleiterin Interessenvertretung

→ Tel.: 0711-22213-2725, Mail: anja.roth@bwgv-info.de

Lukas Winkler, Berater Gewerbliche Ware/ Neue Genossenschaften/ Energiegenossenschaften

→ Tel.: 0711-22213-2638, Mail: lukas.winkler@bwgv-info.de

Verbändeanhörung „Mobilität im Ländlichen Raum“ am 28. Februar 2018

Stellungnahme

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und ein Grundrecht, das in der UN-Behindertenrechtskonvention (UN-BRK) verankert ist. Inklusion im Alltag zu leben, d.h. selbstbestimmt und gleichberechtigt am Leben in der Gemeinschaft teilhaben zu können, erfordert eine umfassende barrierefreie Infrastruktur. Diese herzustellen, ist eine der großen Herausforderungen der Zukunft – nicht nur – für den Ländlichen Raum.

Im Einzelnen:

- **Nahverkehrspläne**
Bis 2022 soll der ÖPNV nach den Zielvorgaben des PbefG vollständig barrierefrei gestaltet sein. Eine Abweichung von diesem Ziel ist möglich, sofern in den Nahverkehrsplänen Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.
Unsere Forderung: Die Aufgabenträger sollten sich anstrengen, diesem Ziel eines barrierefreien ÖPNV nahe zu kommen – und nicht Wege für Ausnahmen und Befreiungen zu suchen.
- **Bushaltestellen barrierefrei**
Der (Um-)Bau von barrierefreien Bushaltestellen (v.a. Hochborde mit Anfahrhilfen, Orientierungshilfen für blinde Menschen) gestaltet sich schleppend. Erschwerend kommt hinzu, dass in den vergangenen zwei Jahrzehnten Bushaltestellen - entgegen der gesetzlichen / planerischen Vorgaben – nicht barrierefrei gebaut wurden (selbst dann, wenn Selbsthilfeverbände wie z.B. unser Landesverband in Anhörungsverfahren im Rahmen des GVFG die Barrierefreiheit eingefordert hatten).
Ein Landes-Sonderförderprogramm „Barrierefreie Bushaltestellen“ halten wir dennoch nicht zielführend, da sie Fehler der Vergangenheit ausgleichen und die Kommunen benachteiligen, die ihre Hausaufgaben richtig gemacht haben.
- **Kennzeichnung barrierefreier Fahrzeuge in den Fahrplänen**
Nur sehr wenige Buslinien werden durchgängig mit Niederflurbussen bedient.
Unsere Forderung: Kennzeichnung der barrierefreien Busse in den Aushangfahrplänen, aber auch in den Onlineversionen, sofern vorhanden auch auf den dynamischen Fahrgastinformationen (Display) an den Haltestellen.
- **Fahrziele mit Symbolen kennzeichnen – barrierefrei!**
Für Menschen, die nicht lesen können, sind die Fahrziele nicht verständlich.
Unsere Forderung: Leicht verständliche Symbole als zusätzliche Orientierung (gute Beispiele: Stadtverkehre Reutlingen, Tübingen).

Hausanschrift:

Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V.

Am Mühlkanal 25 – 70190 Stuttgart – Tel. 0711 / 505 3989 – 0 – Fax – 99

eMail info@lv-koerperbehinderte-bw.de – www.lv-koerperbehinderte-bw.de

- **Schienenersatzverkehr – barrierefrei?**
Während der Baumaßnahmen an Bahntrassen wird ein Schienenersatzverkehr mit Bussen eingerichtet.
Unsere Forderung: Barrierefreiheit muss auch im Schienenersatzverkehr gewährleistet sein.
- **Sammeltaxi, Ruftaxi, Mitfahrbänke & Co – barrierefrei?**
In vielen ländlichen Regionen ergänzen sog. „Rufbusse“ den regulären Bus- und Bahnverkehr, vor allem in den nachfragearmen Zeiten. Die hier eingesetzten Fahrzeuge sind bislang in der Regel nicht barrierefrei – doch auch Fahrgäste im Elektro-Rollstuhl, die nicht auf einen Autositz umsitzen können, sind auf eine barrierefreie Sammeltaxi angewiesen.
„Mitfahrbänke“ sind nicht barrierefrei (auch wenn Kommunen diese als alternative und inklusive Lösung für die Bevölkerung bewerben, z.B. Römerstein).
Unsere Forderung: Barrierefreiheit bei Sammeltaxi & Co.beachten.
- **Bürgerbusse – barrierefrei?**
Bürgerbusse ergänzen den ÖPNV. Viele Bürgerbusse sind nicht barrierefrei nutzbar, weshalb Menschen im Rollstuhl häufig dieses Mobilitätsangebot nicht nutzen können.
Unsere Forderung: Barrierefreiheit bei Bürgerbussen beachten.
- **Car-Sharing – barrierefrei?**
Das Auto wird auch in naher Zukunft im Ländlichen Raum unverzichtbar sein. Car-Sharing Modelle sind dabei gute Ergänzungen. Doch es gibt nur ganz selten Fahrzeuge, die barrierefrei sind und für die Beförderung von Menschen im Rollstuhl geeignet sind.
Unsere Forderung: Barrierefreiheit beim Car-Sharing beachten.
- **Öffentliche Behindertenparkplätze**
Zunehmend werden Behindertenparkplätze im privaten Bereich (zB Parkhausgesellschaft) ausgewiesen. Diese sind dann kostenpflichtig – im Unterschied zu den Behindertenparkplätzen im öffentlichen Bereich. Und: viele Familien mit Angehörigen im Rollstuhl fahren „Busle“, die höher sind als „normale Autos“ und daher nicht in Parkhäusern, Tiefgaragen usw. einfahren können. Wir beobachten zudem, dass Behindertenparkplätze mit Schnellladestationen versehen und „umgewandelt“ werden für Parkplätze für E-Autos.
Unsere Forderungen: Öffentliche Behindertenparkplätze schaffen
- **Taxi-Verkehr barrierefrei**
Es gibt kaum geeignete Taxen, für die Beförderung von Menschen, die im Rollstuhl sitzend befördert werden müssen. Unser Vorbild ist hier London.
Unsere Forderung: Rollstuhltaxen fördern, denn: Menschen mit Behinderungen sollen nicht aufgrund ihrer Rollstuhlnutzung ein höheres Entgelt zahlen müssen.

Zum Nachlesen:

Dokumentation „Alle inklusive! Barrierefreie Gemeinde in Baden-Württemberg 2017“, siehe https://www.lv-koerperbehinderte-bw.de/pdf/LVKM_Doku-barrierefreie-gemeinde2017_WEB.pdf

Hausanschrift:

Landesverband für Menschen mit Körper- und Mehrfachbehinderung Baden-Württemberg e.V.

Am Mühlkanal 25 – 70190 Stuttgart – Tel. 0711 / 505 3989 – 0 – Fax – 99

eMail info@lv-koerperbehinderte-bw.de – www.lv-koerperbehinderte-bw.de

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Unser Zeichen

Datum

3. April 2018

Mobilität im ländlichen Raum

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zur Verbändeanhörung „Mobilität im ländlichen Raum“ am 28. Februar 2018 haben wir unsere Anmerkungen zusammengefasst, die wir Ihnen hiermit zusenden. Als Selbsthilfeorganisation blinder und sehbehinderter Menschen sowie von Patienten mit schweren Augenerkrankungen beschränken wir uns mit unseren Anmerkungen auf die Belange dieser Personengruppe.

Sehbehinderte und Blinde Menschen sind aufgrund des teilweise bzw. vollständig ausgefallenen Sehsinns nicht in der Lage, ein Kraftfahrzeug zu lenken und Fahrrad zu fahren. Ein funktionierender und verlässlicher öffentlicher Personennahverkehr ist daher unerlässlich, um selbstständig z.B. Einkäufe und Arztbesuche zu erledigen sowie am gesellschaftlichen Leben usw. teilzunehmen. Die Ergänzung des ÖPNV durch Bürgerbusse usw. wird begrüßt. Dabei ist jedoch zu beachten, dass die Fahrten mit einem Bürgerbus selbstständig und ohne fremde Hilfe geplant und angefordert, die Haltestellen aufgesucht und die Fahrzeuge barrierefrei genutzt werden können.

Wir begrüßen daher insbesondere alle Maßnahmen, die getroffen werden, um die Mobilität unter Einbeziehung des öffentlichen Personennahverkehrs und Bürgerbussen sicher zu stellen.

Aus den Beschreibungen der meisten Projekte geht leider nicht hervor, ob und welche Maßnahmen für eine barrierefreie Nutzung vorgesehen sind. Am Ende sind wenige Projekte aufgelistet, die Barrierefreiheit zum Thema haben. Leider musste ich auf Rückfrage erfahren, dass bei einem Projekt die Belange blinder

und sehbehinderter Bürgerinnen und Bürger nicht in dem Umfang berücksichtigt wurden, wie diese von den Betroffenen eingebracht wurden.

Durch den Einsatz von Apps, Internet usw. kommt auch der Digitalisierung eine bedeutende Rolle für die Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum zu. Bei den Projekten wie „digitale Zukunftskommune@bw“, die ich unter dem Stichwort „Stadt 4.0“ sehe, müssen die Anforderungen an die Barrierefreiheit gem. § 10 „Barrierefreie mediale Angebote“ des Landes-Behindertengleichstellungsgesetzes eingehalten werden. Die hier vorgestellten Projekte dienen u.a. dazu, kommunale Informationen nutzerfreundlich an die Bürgerinnen und Bürger zu kommunizieren. Themen wie Baustellen, Verlegung von Haltestellen, aktuelle Fahrplaninformationen u.v.m. sind Informationen, die für eine eigenständige Teilhabe am gesellschaftlichen Leben blinder und sehbehinderter Menschen von Bedeutung sind.

Leider stelle ich derzeit fest, dass in Verbindung mit Websites und Apps gerne immer nur von „Barrierearm“ gesprochen wird. Die Begründung für ein „barrierearmes“ Angebot ist, dass eine barrierefreie Gestaltung von Websites usw. nicht möglich sei. Diese Auffassung wird von uns nicht geteilt. Wir fordern daher, dass die Vorgabe des Landes-Behindertengleichstellungsgesetzes hier einzuhalten ist.

Abschließend möchten wir unser Anliegen dahingehend zusammenfassen: Die Maßnahmen der Barrierefreiheit zur Weiterentwicklung und Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum sind besser herauszustellen. Dies betrifft insbesondere auch die Maßnahmen für Personen mit Seheinschränkungen. Die Zahl der Personen, die beispielsweise von der altersbedingten Makuladegeneration betroffen sind, wird nach Prognose der deutschen ophthalmologischen Gesellschaft bis zum Jahr 2030 auf 7 Mio. bundesweit ansteigen.

Gerne stehen wir Ihnen und den beteiligten Ministerien als Experten in eigener Sache für Rückfragen und zur Beratung zur Verfügung.

Freundliche Grüße



Winfried Specht
Stv. Vorsitzender



Mobilität für Menschen.

VCD Baden-Württemberg e.V. • Tübinger Straße 15 • 70178 Stuttgart

Ministerium für Ländlichen Raum
und Verbraucherschutz
Geschäftsstelle Kabinettsausschuss Ländlicher Raum
Postfach 10 34 44
70029 Stuttgart

Landesverband
Baden-Württemberg e.V.

Tübinger Straße 15
70178 Stuttgart
Telefon: (0711) 6 07 02 17
Telefax: (0711) 6 07 02 18
eMail: info@vcd-bw.de
Internet: bw.vcd.org

Geschäftskonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE85 6009 0800 00 10 839 606
BIC: GENODEF 1S02

Spendenkonto:

Sparda-Bank Baden-Württemberg
IBAN: DE32 6009 0800 01 10 839 606
BIC: GENODEF 1S02

Stuttgart, 28.02.2018

Stellungnahme Verbändeanhörung Mobilität Ländlicher Raum

Sehr geehrte Damen und Herren,
anbei erhalten Sie unsere Stellungnahme zur
Verbändeanhörung Mobilität Ländlicher Raum

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Lieb
Landesvorsitzender

Stellungnahme Verbändeanhörung Mobilität Ländlicher Raum

Mobilität im Ländlichen Raum ist heute zumeist Auto-Mobilität. Buslinien sind oft nur auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Typischerweise bestehen am Wochenende keine oder nur ganz wenige Verbindungen. Die Verkehrs- und Umweltprobleme in den Städten sind zu einem nicht zu vernachlässigendem Teil durch Pendlerverkehre aus dem Ländlichen Raum in die Ballungsräume bedingt.

Für eine nachhaltige Mobilität im Ländlichen Raum sind aus VCD-Sicht folgende sechs Punkte entscheidend:

1. Verlässliches Grundangebot im ÖPNV

Die Ziele des Koalitionsvertrages, eine ÖPNV-Offensive in der Fläche anzustreben, ist richtig. Dazu gehört, wie ebenfalls im Koalitionsvertrag geregelt, bis 2025 ein landesweites bedarfsangepasstes und verlässliches Grundangebot: Jede Stunde – jede Richtung – in ganz Baden-Württemberg. Das ist eine Qualitätsoffensive, mit der man die Bürgerinnen und Bürger wirklich zu Verhaltensänderungen bewegen kann. (dabei fährt nicht immer ein Bus, entscheidend ist, dass die Möglichkeit besteht – d.h. bedarfsgerecht auch mittels Rufbussen und Sammeltaxen). Mit der ÖPNV-Finanzierungsreform und Modellprojekten (z.B. Landkreis Calw) sind hier erste Schritte unternommen worden, die Umsetzung in die Fläche steht aber noch aus.

2. ÖPNV-Hauptachsen stärken/Verknüpfungspunkte ausbauen (CarSharing/Radverleih)

Auf dem Schienennetz, auch im Ländlichen Raum, besteht heute weitgehend ein Stundentakt. Doch nicht an jedem Bahnhof oder Haltepunkt bestehen Anschlüsse zum Busverkehr. Buslinien im ländlichen Raum sind oft unstrukturiert mit häufig wechselndem Linienweg und Betriebstage-Einschränkungen per Fußnote – für Außenstehende zumeist undurchschaubar. Durch eine Bündelung auf schnelle Hauptlinien ergänzt durch Zubringerlinien (ggf. in Form von Bürgerbussen) kann das Grundangebot verstetigt und gleichzeitig eine bessere Vernetzung hergestellt werden. An den Verknüpfungspunkten (Schiene oder Bus) sind auch CarSharing-Stellplätze, sichere Radabstellanlagen und Radverleihsysteme (ggf. per Pedelec) anzusiedeln.

3. Alltagsverkehr vom Tourismus profitieren lassen

Mit KONUS, der kostenlosen Nutzung des ÖPNV für Urlauber im Schwarzwald wurde ein Erfolgsmodell geschaffen, das auf weitere Regionen übertragen werden sollte. Denn warum die Potenziale touristischer Verkehre verschenken? Finden touristische Bedürfnisse eine stärkere Berücksichtigung, profitieren alle Fahrgäste davon. Touristische Verkehre können vor allem in strukturschwachen ländlichen Regionen das ÖPNV Angebot aufrechterhalten und einen nennenswerten Beitrag zu deren Finanzierung leisten.

4. Einbeziehung weiterer Akteure

Im Ländlichen Raum gibt es heute eine Vielzahl von Mobilitätsformen z.B. für Arzt-/Praxisverkehre, die von anderen Stellen finanziert werden. Einerseits fallen dabei relativ viele Leerkilometer an, andererseits besteht dort durchaus ein gewisser regelmäßiger Verkehr. Es sollte geprüft werden, wie solche (zumeist per Taxen durchgeführte) Verkeh-

re durch einheitliche Disposition in allen Bürgern zugängliche Mobilitätslösungen integriert werden können, so dass nicht nur Kostensenkungen, sondern auch bessere Lösungen implementiert werden könnten.

5. Einbeziehung bürgerschaftlichen Engagements

Bürgerbusse haben sich in den letzten Jahren in vielen Gemeinden etabliert, um Lücken des ÖPNVs zu schließen. Dieses bürgerschaftliche Engagement sollte durchaus genutzt und ausgebaut werden, dennoch sind die ÖPNV-Aufgabenträger in der Pflicht, zunächst selbst für ein ordentliches Angebot im ÖPNV zu sorgen.

6. Mobilität neu denken

Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen sind sehr unterschiedlich, weshalb gerade der Individualverkehr im Ländlichen Raum dominiert, da aufgrund der geringeren Einwohnerdichte auch die Verkehrsdichte geringer als in Städten ist. Per Motorisiertem Individualverkehr ist aber der Energieverbrauch hoch. Der Ausbau der Radinfrastruktur (mit sicheren Abstellrichtungen) kann den Anteil des Radverkehrs deutlich erhöhen. Mit neuen Mitfahrkonzepten mit und ohne Fahrer (moderne Rufbusse mit flexibler Linienführung, nach dem Vorbild des wieder eingestellten Modells „CentrO“ im Landkreis Calw) auf Basis intelligenter Routing-Verfahren kann ein Teil des Individualverkehrs gemeinschaftlich und damit mit weniger Energieaufwand zurückgelegt werden. Hierfür sind allerdings auch die rechtlichen Rahmenbedingungen (PBefG) anzupassen.

Zeitgemäße Mobilität für ländliche Räume

Ausgangslage

Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung | Seit dem Jahr 2010 steigt die Einwohnerzahl in Deutschland in fast allen Kreistypen. Lediglich periphere ländliche Gebiete mit geringerer Dichte partizipieren nicht an dieser positiven Entwicklung. Die Bevölkerungsentwicklung ist regional sehr unterschiedlich und verschiedene Prozesse laufen zeitgleich ab. Ländliche Regionen sind überaus vielschichtig und nicht nur „dünn besiedeltes Land“. Sie umfassen bedeutende Produktionsstandorte, prosperierende Klein- und Mittelstädte, funktionierende dörfliche Strukturen und Regionen mit touristischem Potenzial. Nach Jahren des Rückgangs wächst auch die Einwohnerzahl am Rand von Kernstädten und in verdichteten Kreisen wieder, wenngleich sich die demografische Alterung der Gesellschaft unvermindert fortsetzt. Gründe für den Einwohnerzuwachs außerhalb der Ballungsräume sind günstigerer Wohnraum, die positive wirtschaftliche Entwicklung sowie eine insgesamt leicht steigende Geburtenrate. In ländlichen Kreisen wachsen Klein- und Mittelstädte, in denen sich vorrangig die Bildungs-, Versorgungs- und Freizeiteinrichtungen in der Fläche konzentrieren, während disperse, periphere Siedlungen weiterhin schrumpfen.

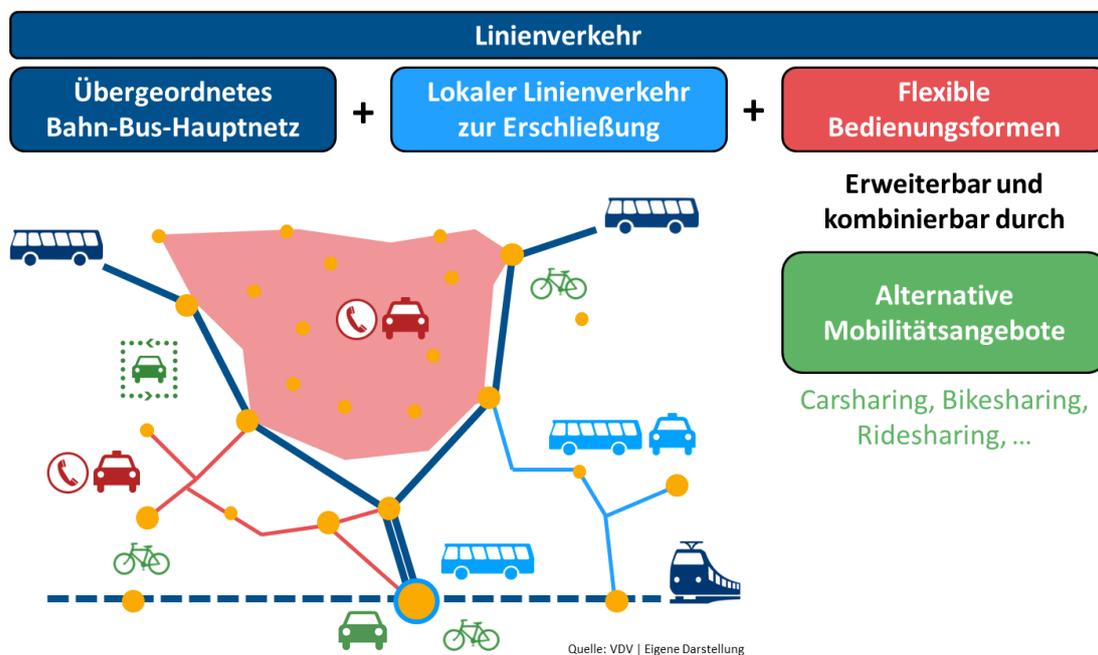
Mobilität und Fahrgastnachfrage | In ländlichen Räumen ist das Auto das führende Verkehrsmittel und der ÖPNV-Anteil liegt bei nur 5 % (*MiD 2008*). Die vielschichtige Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung setzt sich bei der Mobilität fort. In stabilen und wachsenden Regionen steigen die Fahrgastzahlen, während in peripheren ländlichen Räumen abseits von Verkehrsachsen und ohne Lagegunst die Fahrgastnachfrage sinkt. Aufgrund der Konzentrationsprozesse werden die Wege weiter, komplexer und immer mehr Menschen pendeln in die zentralen Orte. Dies erhöht zugleich die Emissionen im Verkehr. Der SPNV stößt im Zulauf zu den Ballungsräumen inzwischen an Kapazitätsgrenzen, da das Schienennetz meist radial ausgerichtet ist. Fehlende Quer- und Tangentialverbindungen werden zunehmend mit integrierten Bahn-Bus-Angeboten abgedeckt, die mit dem Schienenverkehr vernetzt sind. In Schrumpfsregionen ist das Busangebot weitgehend auf die Schülerbeförderung ausgerichtet und in zunehmendem Maß von Unterlastung und Angebotskürzungen geprägt. In diesen Räumen steht die Mobilitätssicherung der verbliebenen Einwohner im Vordergrund. Auch in ländlichen Regionen sind junge Einwohner nicht mehr so autofixiert und nutzen zunehmend andere Mobilitätsoptionen, z. B. das Fahrrad oder den ÖPNV.

Organisation und Finanzierung | ÖPNV ist eine Aufgabe der Länder, welche die Aufgabenträgerschaft im ÖSPV an die Kreise und kreisfreien Städte delegieren. Nur in den seltensten Fällen ist der ÖSPV eine Pflichtaufgabe und meist „im Rahmen der finanziellen Leistungsfähigkeit“ zu erbringen. Mit der sukzessiven Verlagerung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung auf Länder und Kommunen haben sich ab 2007 bundesweit sehr heterogene Organisations- und Finanzierungsstrukturen herausgebildet. Für den ÖSPV stellen die Länder den Aufgabenträgern Finanzmittel zur Verfügung. Für den Ausgleich im Ausbildungsverkehr hat das Land BW in 2017 eine landesrechtliche Nachfolgeregelung geschaffen, bei der die Aufgaben- und Finanzverantwortung an die Aufgabenträger übertragen wurde. Gleichzeitig wurden die Finanzmittel von 200 auf 250 Mio. EUR ab 2021 erhöht, eine der wesentlichen Forderungen des VDV. Wenn die Kreise, in denen es keinen kommunalen Querverbund gibt, keine Eigenmittel für den ÖSPV einsetzen, bestimmen allein die zur Verfügung stehenden Landesmittel und nicht verkehrsplanerisch sinnvolle Konzepte Umfang und Qualität des ÖSPV. Auf kommunaler Ebene besteht die Gefahr, dass Busfahrten gegen Kitaplätze oder Schulsanierungen „weggewogen“ werden. Einige Länder beginnen nachzusteuern und vergüten den Aufgabenträgern bestimmte Verkehrsangebote separat, z. B. landesbedeutsame Bus- oder Bedarfsverkehre. Die investiven Mittel der Länder nach Landes-GVFG für Investitionen im kommunalen Straßenbau und ÖPNV - darunter auch emissionsarme Linienbusse - stammen aus Entflechtungsmitteln des Bundes, die ab 2020 wegfallen. In Baden-Württemberg bedarf es dringend einer zeitnahen Nachfolgeregelung und Aufstockung der LGVFG-Mittel. Auf der Basis der vorhandenen ÖPNV-Fördertatbestände im LGVFG BW hat die VDV-Landesgruppe BW in 2017 den Finanzmittelbedarf allein für den ÖPNV-Teil auf rund 240 Mio. EUR jährlich ermittelt (bei aktuell für den ÖPNV-Teil vorhandenen 75 Mio. EUR).

Vorwärts-Strategie für die Mobilität in ländlichen Räumen

Baustein von „Deutschland Mobil 2030“ | Im Rahmen des VDV-Szenario-Prozess „Deutschland Mobil 2030“ wird ein offensives Verkehrswende-Szenario für die Branche entwickelt. Insbesondere der öffentliche Personenverkehr in ländlichen Regionen benötigt eine Vorwärts-Strategie und kann einen großen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Der hohe Pkw-Anteil in Kombination mit weiten Entfernungen ermöglicht in diesen Regionen großes CO₂-Minderungspotenzial. Mit passgenauen Mobilitätsangeboten lassen sich auch „auf dem Land“ beachtliche Fahrgastzuwächse und ein größerer ÖPNV-Marktanteil erzielen. Der Maßstab darf nicht eine althergebrachte Sicht mit „Restverkehr“ für „Zwangskunden“ sein, sondern ein modernes, integriertes Mobilitätsangebot für alle Kundengruppen. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels, sinkender Arbeitslosigkeit mit Azubi- und Beschäftigtenmangel wird Mobilität in ländlichen Räumen zum Standort- und Haltefaktor.

Differenzierte Bedienung | Ein wesentlicher Bestandteil ist die Umsetzung der Differenzierte Bedienung im ÖPNV mit aufeinander abgestimmten Mobilitätsangeboten. Das modulare Konzept wird in vielen Regionen Deutschlands bereits langjährig erfolgreich umgesetzt. Differenzierte Bedienkonzepte tragen dazu bei, die Nachteile von Konzentrationsprozessen zu relativieren und bieten eine echte Alternative zur Automobilität. Das modulare Konzept aus Linienverkehr plus flexiblen Bedienungsformen, die es seit 40 Jahren gibt, lässt sich als „Maßanzug für die Mobilität vor Ort“ sehr flexibel und individuell anpassen sowie mit neuen Sharing-Konzepten erweitern. Schwerpunkt muss nun eine schnellere Flächenausbreitung der bewährten Praxislösungen im gesamten Bundesgebiet und deren Weiterentwicklung sein.



Beispiele für Elemente der Differenzierten Bedienung:

Produktdifferenzierung und Vermarktung des Angebots | Gezielte Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf verschiedene Kundengruppen mit Qualifizierung der Angebote als eigenständige Produkte mit Angebotsmerkmalen (Takt, Anschlüsse, Komfort, ...) | Bahn-Bus-Landesnetz „$\lt;math>Mein Takt$“ Sachsen-Anhalt | Markenfamilie Bus im Mitteldeutschen Verkehrsverbund mit fünf Busprodukten mit einheitlichen Angebots- und Qualitätsmerkmalen (PlusBus, TaktBus, Bus, StadtBus, RufBus)

Qualifizierte Bedienung auf regionalen Hauptachsen | Angebot an allen Verkehrstagen, langer Bedienzeitraum, konsequenter Taktverkehr, direkte Linienführung mit den Produkten Schnellbus (hohe Beförderungsgeschwindigkeit, auf Stadt-Umland-Verbindungen) und/oder PlusBus (integriertes Bahn-Bus-Angebotskonzept, Bedienung wichtiger Verknüpfungspunkte,  Wort-Bild-Marke) | Regiobuslinien Baden-Württemberg | Relex-Linien Verband Region Stuttgart | PlusBus in Brandenburg

Nahräumlicher Kleinbusverkehr | Busangebot zwischen Verkehr mit 12 m-Bussen und flexibler Bedienung, verlässlich ohne Voranmeldung, wendige, verbrauchsarme Kleinbusse fahren direkt in die Gebiete, die für große Busse unzugänglich sind (Hanglagen, Innenstadt, Marktplatz), viele Haltestellen mit kurzen Zugangswegen, mind. im 30 min-Takt | Hangbus Alfter | Stadtlinie Bad Belzig | GK1 in Geilenkirchen

Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

- Herausforderungen
- Handlungsfelder
- Empfehlungen



Inhalt

Vorwort	3
Was bedeutet „Ländlicher Raum“ ?	4
Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung und wichtige Herausforderungen an die Gestaltung der Mobilität	5
Studien zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum	7
Studie „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“	7
Ergebnisse der Studie	8
Empfehlungen für die Mobilitätssicherung Älterer im ländlichen Raum	10
Studie „Mobilität sichert Entwicklung. Herausforderungen für den ländlichen Raum“	11
Zentrale Handlungsfelder einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie für ländliche Räume	11
Empfehlungen aus Sicht des ADAC	14

Impressum

Herausgeber:

Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V., Ressort Verkehr
Hansastraße 19, 80686 München
Internet: www.adac.de/ratgeber-verkehr

Redaktion:

Christian Laberer, Ronald Winkler (ADAC e.V.)

Vertrieb:

Dieses Positionspapier kann mit Angabe der Artikelnummer 2831340 direkt beim ADAC e.V., Ressort Verkehr, Hansastraße 19, 80686 München, Fax (089) 7676 4567, E-Mail: verkehr.team@adac.de, bestellt werden.

Die Schutzgebühr beträgt 5,- Euro.

Download kostenfrei: www.adac.de/mobilitaet-laendlicher-raum

Nachdruck und fotomechanische Wiedergabe, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des ADAC e.V.

© 2016 ADAC e.V. München

Bildnachweis:

Titelseite und S. 4, 6, 7, 8, 9, 11: Fotolia

S. 3, S. 12: ADAC e.V.

S. 13: Stephan Sagurna © LWL-Medienzentrum für Westfalen

S. 14: VVO/OVPS

➤ Vorwort



Ulrich Klaus Becker
ADAC Vizepräsident
für Verkehr

Der Mobilität kommt eine herausragende Bedeutung für die Daseinsvorsorge ebenso wie für Wachstum und Wohlstand in unserer Gesellschaft zu. Sie spielt eine zentrale Rolle für die Teilnahme der Menschen am sozialen Leben. Arbeitsplätze, Dienstleistungen aller Art und insbesondere Güter des täglichen Bedarfs sowie medizinische Versorgungseinrichtungen müssen erreichbar sein, um eine hohe Lebensqualität zu ermöglichen.

Das Automobil hat speziell in ländlichen Regionen eine besonders hohe Relevanz: Wo der öffentliche Verkehr an seine Grenzen stößt, ist das Auto oftmals das einzige Fortbewegungsmittel, um mittlere und längere Distanzen flexibel, zuverlässig und komfortabel zurückzulegen. Dennoch ist es vor allem für Jugendliche und ältere Menschen notwendig, Mobilitätsalternativen zu schaffen. Gerade im ländlichen Raum besteht hier bereits heute Nachholbedarf.

Darüber hinaus ist es alleine schon aus wirtschaftlichen Gründen erforderlich, die Mobilität und Anbindung ländlicher Räume an Mittel- und Oberzentren aufrechtzuerhalten. Davon profitieren sowohl die regionale Wirtschaft wie auch der Tourismus, der mancherorts sogar ein bedeutender Entwicklungsmotor sein kann.

Der ADAC setzt sich für den Erhalt der Mobilität in ländlichen Gebieten ein. Schließlich ist gerade dort der demografische Wandel in vollem Gange, der sich in Bevölkerungsrückgang, Überalterung, Abnahme ortsnaher Versorgungseinrichtungen und in besonders betroffenen Regionen folglich sogar in einer Entleerung der Orte manifestiert.

Zukunftsfähige und nachhaltige Lösungen für den ländlichen Raum werden nur dann gelingen, wenn sie innovative Mobilitätsformen einschließen, dabei vielleicht manches Tabu brechen und unabhängig von einzelnen Verkehrsträgern gedacht werden.

Ulrich Klaus Becker

➤ Was bedeutet „Ländlicher Raum“?



„Der ländliche Raum ist nicht leicht zu fassen. Er ist vielfarbig und tiefgründig zugleich, von sehr unterschiedlichen Wandlungsprozessen betroffen; seine ausgeprägten regionalen und lokalen Individualitäten, seine vielschichtigen Potentiale und Probleme entziehen sich einer schnellfüßigen Darstellung und Generalisierung.“

Dieses Zitat aus dem Standardwerk über ländliche Räume von Prof. i. R. Dr. Gerhard Henkel (Gerhard Henkel: „Der Ländliche Raum“, 4. Aufl., 2004) fasst die wesentlichen Merkmale zusammen: Ländliche Räume sind keine homogenen Räume. Im Gegenteil – sie sind vielschichtig mit unterschiedlichen Qualitäten und Problemlagen, differenziert in Struktur und räumlichen Funktionen und besitzen eine hohe natur- und kulturräumliche Vielfalt.

Ebenso ist der ländliche Raum nicht nur eine Restkategorie für alle Gebiete abseits der Großstädte und Verdichtungsräume. Vielmehr kann ein ländlicher Raum die unterschiedlichsten Ausprägungen aufzeigen.

Daher müsste man korrekt von ländlichen Räumen sprechen, Vereinfachend wird aber auch im Folgenden oftmals nur vom „ländlichen Raum“ die Rede sein.

Die Abgrenzung des ländlichen Raumes erfolgte anhand des Kriteriums Einwohner je Quadratkilometer (Ew/km²) auf Gemeindebasis. Ländliche Gebiete definieren sich demnach durch eine Bevölkerungsdichte von maximal 150 Ew/km² und nehmen etwa zwei Drittel der Fläche Deutschlands ein, auf der knapp ein Fünftel der Bevölkerung lebt.

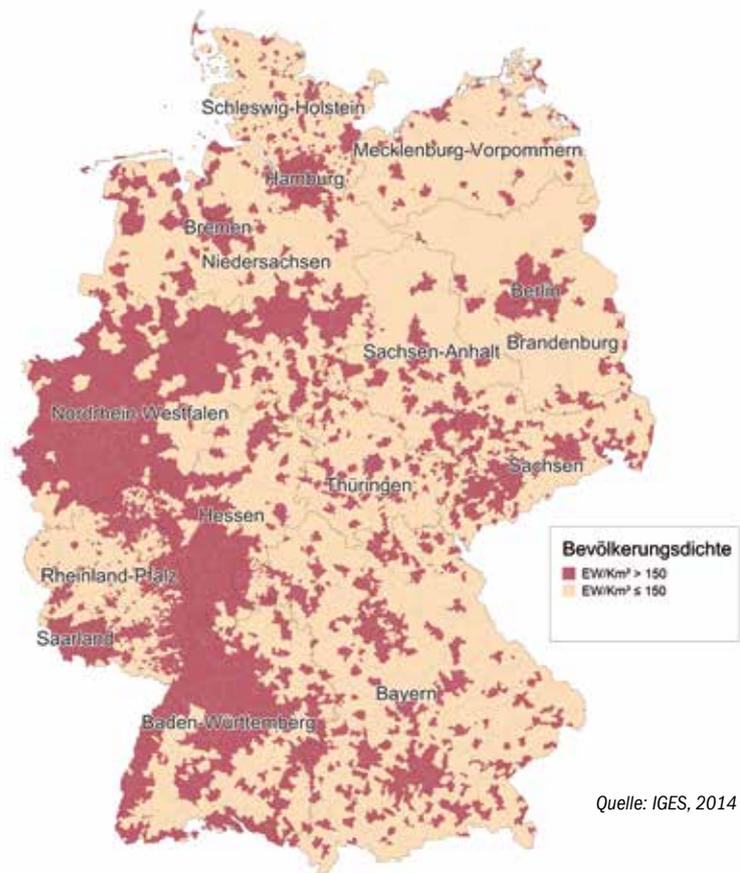
In der Vergangenheit richtete sich der Fokus von Politik und öffentlicher Wahrnehmung fast ausnahms-

los auf große Städte und Ballungsräume – ohne Rücksicht auf all die Leistungen, die der ländliche Raum für die gesamte Gesellschaft erbringt. Dabei stellen etwa die Versorgung mit landwirtschaftlichen Produkten oder energiewirtschaftliche Leistungen zentrale Aufgaben dar, die in dicht besiedelten Regionen nicht hinreichend erbracht werden können.

Neben wirtschaftlich starken ländlichen Räumen, wie sie vor allem in Westdeutschland zu finden sind, gibt es viele ländliche Gebiete, die gravierende strukturelle Defizite und daher ganz besonderen Handlungsbedarf aufweisen. Die wesentlichen Entwicklungstrends werden sich

aller Voraussicht nach fortsetzen oder sogar noch verstärken: Regionen, die sich in der Vergangenheit trotz ihrer dezentralen Lage im ländlichen Raum gut entwickelt haben, werden meist auch in Zukunft eine bessere demografische Entwicklung erfahren als solche, die bereits heute mit entsprechenden Problemen zu kämpfen haben.

Auch wenn eine umfassende Definition des ländlichen Raums schwierig ist, da kaum alle Facetten erfasst werden können, so wird doch eine wesentliche Tatsache mehr als deutlich: Der ländliche Raum ist keinesfalls nur eine „Restgröße“.



Quelle: IGES, 2014

➤ Auswirkungen der Bevölkerungsentwicklung und wichtige Herausforderungen an die Gestaltung der Mobilität

Der demografische Wandel ist bereits heute spürbar und wird die Bevölkerungsentwicklung der kommenden Jahre stark dominieren. Er wirkt sich auf die Mobilität im ländlichen Raum aus. Sie wird in den kommenden Jahren von zwei Strömungen maßgeblich bestimmt:

- Abwanderung qualifizierter Arbeitskräfte in die Ballungsräume: Zahlreiche junge Erwachsene finden nur in Städten passende Ausbildungsmöglichkeiten und Arbeitsplätze. Die Stadt wird für sie zum neuen Lebensmittelpunkt, ein Zurück auf das Land kommt oftmals nicht mehr in Frage, speziell wenn am neuen Wohnort eine Familie gegründet wird. Als Folge daraus ergibt sich eine abnehmende Zahl von Kindern und Jugendlichen und eine weiter rückläufige Bevölkerungsdichte auf dem Land.

- Anstieg des Durchschnittsalters: Es bleiben vor allem ältere Menschen im ländlichen Raum „zurück“, die nicht mehr selbst Auto fahren und daher in zunehmendem Maße auf öffentliche Mobilitätsangebote angewiesen sein werden. Deren Möglichkeiten, sich beispielsweise ortsnahe mit den Gütern des täglichen Bedarfs zu versorgen oder einen Arzt aufzusuchen, vermindern sich mit der rückläufigen Bevölkerungsentwicklung weiter, da sich Lebensmittelmärkte oder Arztpraxen in kleinen Orten oft nicht mehr halten können. Diese Abwärtsspirale erreicht auch die Immobilienpreise, so dass die Menschen für ihr Wohneigentum keine ausreichenden Verkaufserlöse erzielen, wenn sie in vergleichsweise teure Orte mit besserer Infrastruktur ziehen möchten.

Die demografischen Herausforderungen betreffen – wenn auch in unterschiedlichem Ausmaß – alle ländlichen Räume. Sie werden sich jedoch besonders negativ in den strukturschwachen ländlichen Räumen der ostdeutschen Bundesländer niederschlagen. Die Bevölkerungsentwicklung und die damit verbundenen Änderungen öffentlicher und privatwirtschaftlicher Versorgungsstrukturen (Trend zur Konzentration und Reduzierung etwa von Einrichtungen der Nahversorgung oder der ambulanten und stationären Gesundheitsversorgung) werden gerade in ländlichen Räumen mehr Mobilität als bisher erforderlich machen.



Für den klassischen Linienbetrieb ergeben sich zunehmend Tragfähigkeitsprobleme.

Dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wird weiterhin eine führende Rolle bei der Mobilitätssicherung in ländlichen Räumen zukommen. Zunehmend werden – verstärkt durch Innovationen – multimodale (d.h. vernetzte) Mobilitätsangebote an Bedeutung gewinnen, die sich bislang vorrangig in Regionen mit hoher Bevölkerungsdichte etabliert haben.

Für den öffentlichen Verkehr (ÖV) stellt sich in dieser Situation vermehrt die Frage, in welchem Umfang er aufrechterhalten werden kann. Insbesondere für den klassischen Linienbetrieb ergeben sich zunehmend Tragfähigkeitsprobleme. Dies ist umso kritischer, wenn man berücksichtigt, dass auch Schülerverkehre, die zumeist das Rückgrat des ÖV im ländlichen Raum darstellen, aufgrund der abnehmenden Schülerzahlen kaum noch mit den vorhandenen Mitteln auf erforderlichem Niveau gehalten werden können. Dieses Problem verschärft sich durch notwendig gewordene Zusammenlegungen von Schulen noch weiter, da sich dadurch Ent-

fernungen und Fahrzeiten deutlich erhöhen. Dementgegen sind jedoch angesichts wachsender Altersarmut, häufiger Erkrankungen und oft großer Entfernungen zu sozialen und kulturellen Einrichtungen speziell für Senioren gute ÖV-Angebote notwendig.

Bei der Entwicklung mobilitätserhaltender Maßnahmen im ländlichen Raum kann und muss deswegen der ÖV als Basis neuer Formen der Mobilität eine wichtige Rolle spielen. Von künftig stärker erforderlichen innovativen ÖV-Angeboten würden dabei nicht nur ältere Menschen, sondern alle Nutzergruppen im ländlichen Raum wie Jugendliche, Arbeitnehmer, Besucher und Touristen profitieren.

Wesentliche limitierende Randbedingungen für die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten sind im Bereich der Finanzierung und der rechtlich-organisatorischen Randbedingungen zu sehen. ÖV-Angebote können im ländlichen Raum meist nicht ausschließlich durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt

werden und erfordern daher zusätzliche finanzielle Mittel, unabhängig davon, ob es sich um klassische oder innovative Angebotsformen handelt. Diese finanziellen Mittel stammen in der Regel aus den öffentlichen Haushalten des Bundes, der Länder und teilweise der Kommunen und stehen nur begrenzt zur Verfügung. In vielen Bundesländern entsteht daraus ein Geflecht unterschiedlicher Finanzierungsquellen, so dass ein strategischer und effizienter Mitteleinsatz durch die Aufgabenverantwortlichen (z. B. die Länder für den Schienenpersonennahverkehr oder die Kreise und kreisfreien Städte für den Straßen-ÖV) von einer möglichst sachgerechten Bündelung dieser Finanzquellen beeinflusst wird.

Beispiele wie etwa die Reformen in der Landes-ÖPNV-Finanzierung aus Brandenburg oder Sachsen-Anhalt zeigen, wie die Bündelung der Finanzströme und gezielte Anreize für mehr und besseren ÖV an die Aufgabenverantwortlichen gestaltet werden können.

Wegen der strukturellen Veränderungen in ländlichen Räumen und den daraus entstehenden Anforderungen an mehr Mobilität bedarf es trotz der limitierten finanziellen Ausstattung eines klaren Bekenntnisses zur Mobilität. Dies erfordert, dass auf allen gesellschaftlichen und politischen Entscheidungsebenen der Wert der Mobilität als Daseinsgrundlage für ländliche Räume anerkannt und auch entsprechend

(finanziell) unterstützt wird. Folglich wäre auch ein stärkeres Willensbekenntnis für ein angemessenes ÖV-Angebot dringend notwendig.

Auch der Rechtsrahmen bewirkt noch immer, dass etwa im Bereich flexibler Bedienungen unterschiedliche Interpretationsspielräume angewendet werden, die je nach Betriebsform zu Unsicherheiten führen können. Je mehr man sich

darüber hinaus dem Bereich von Mobilitätsformen wie etwa organisierte Mitnahmeverkehre nähert, desto schwieriger erscheint die rechtskonforme Entwicklung solcher Angebote, die auf möglichst niedrige rechtliche und sonstige Hürden angewiesen sind, um auf stärkere Akzeptanz bei Anbietern und Nachfragern zu treffen.

➤ Studien zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum

Aufbauend auf der beschriebenen Situation mit ihren vielschichtigen Herausforderungen und oft negativen Entwicklungen, stellt sich die Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen als eines der zentralen Themen für den ADAC und seine Mitglieder dar.

In zwei Studien hat der ADAC Grundlagen zur Mobilitätssituation ausgewählter Nutzergruppen sowie zu grundsätzlichen Handlungsoptionen der Mobilitätssicherung in dieser Raumkategorie erarbeiten lassen, um daraus schließlich Empfehlungen für eine zukunftsfähige Sicherung der Mobilität abzuleiten.

Studie „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“

In der ersten Stufe wurde vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der Entleerung ländlicher Räume die Mobilitätsrealität einer der wesentlich von den Veränderungen im ländlichen Raum betroffenen Nutzergruppen untersucht – den Senioren bzw. Älteren (IGES: „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“, 2014).

Im Mittelpunkt dieser Untersuchung stehen Personen, die gemäß dem gegenwärtigen Renteneintrittsalter und der anzunehmenden Abnahme individueller Mobilität mit ansteigendem Lebensalter in folgende drei Altersklassen eingeteilt wurden:

- Gruppe der 55- bis 64-Jährigen: noch im Berufsleben (Kontrollgruppe)
- Gruppe der 65- bis 74-Jährigen: aktive Phase nach dem Ausstieg aus dem Berufsleben
- Gruppe der über 75-Jährigen: Phase abnehmender Aktivität und Mobilität

Für die Studie wurden insgesamt rund 1.000 Personen dieser drei Altersgruppen telefonisch zu folgenden Aspekten befragt:

- Welche Mobilitätsanforderungen bestehen im Alter?
- Wie wird die Mobilität im Hinblick auf Kosten und Gesundheit bewertet?
- Welchen Stellenwert hat der Pkw für die Mobilität?
- Wie werden die Mobilitätsbedürfnisse bewältigt?
- Welche Alternativen zum Pkw bestehen?



Aufgrund des demografischen Wandels wird die Entleerung des ländlichen Raums zunehmend ein Problem.

Ergebnisse der Studie

Das Problem der zukünftigen Mobilitätssicherung für Ältere im ländlichen Raum wird von den Befragten selbst noch nicht stark wahrgenommen. Deutlich über die Hälfte ist der Auffassung, dass sich ihre Mobilität in Zukunft kaum ändern wird.

Wesentliche Erkenntnisse aus der Untersuchung zur derzeitigen Mobilitätsrealität der Älteren im ländlichen Raum:

- Mehr als die Hälfte aller Wege der Älteren werden im Pkw zurückgelegt.
- Mit zunehmendem Alter gewinnt die Mitfahrt im Pkw an Bedeutung.
- Der Pkw- und Führerscheinbesitz sowie die Pkw-Verfügbarkeit nehmen mit steigendem Alter erwartungsgemäß ab.
- Die Anteile der Wege zu Fuß und mit dem Rad variieren je nach Wegezweck stark und hängen z. B. von der Verfügbarkeit und Entfernung von Versorgungseinrichtungen ab. Beide Mobilitätsformen nehmen mit zunehmendem Alter ab.

- Bus und Bahn spielen insgesamt für die Mobilität Älterer im ländlichen Raum eine eher untergeordnete Rolle.
- Unerwartet hoch ist insbesondere für die Wegezwecke Arztbesuche und Ausflüge der Anteil der Taxinutzung.

Ein Großteil der Befragten ist sich seiner gegebenenfalls vorhandenen gesundheitlichen Einschränkungen bewusst. Damit verbunden, wird ein hoher Grad an Eigenverantwortung festgestellt. Konkret können sich viele befragte Ältere vorstellen, z. B. bei entsprechender ärztlicher Empfehlung auf das Fahren eines Pkw zu verzichten, um Gefährdungen von sich selbst oder anderen fernzuhalten.

Die Einschätzungen der Älteren lassen insgesamt erkennen, dass in ländlichen Räumen bedarfsgerechte und finanzierbare Alternativen zum Pkw und zur derzeitigen Qualität und Quantität öffentlicher Verkehrsoptionen erforderlich sind. Die Nutzerperspektive lässt sich wie folgt skizzieren:

- Jenseits der öffentlichen Wahrnehmung bilden private Mitnahmeverkehre, d. h. Mitfahren bei Familienangehörigen oder Bekannten, derzeit die mit Abstand wichtigste Mobilitätsoption von älteren Menschen, die nicht selbst mit dem Pkw fahren. Professionell organisierte Mitnahmeverkehre, die z. B. für Pendler oder im Fernverkehr über internetbasierte Mobilitätsplattformen verfügbar sind, spielen dagegen noch eine untergeordnete Rolle, zumal sie bislang weitgehend auf Fahrtvermittlungen zwischen oder in Großstädten beschränkt sind.
- Klassischer Linienverkehr wird im ländlichen Raum aufgrund der geringen Angebotsdichte selten als Mobilitätsoption angegeben. Selbst der flexible bzw. bedarfsorientierte ÖV kommt für eine deutliche Mehrheit der Befragten wegen bestehender Vorbehalte oder mangels Angebot bisher noch nicht als Mobilitätsalternative in Betracht.



Mehr als die Hälfte aller Wege der Älteren werden im Pkw zurückgelegt.



Besonders Elektrofahrräder lassen ein relevantes Wachstumspotenzial in der Mobilität Älterer erkennen.

- Multimodalität – also die Kombination verschiedener Verkehrsmittel – lässt derzeit in ländlichen Räumen zwar noch eine geringe Relevanz erkennen. Dennoch sollte das Potenzial der Mobilitätsverbesserung durch die integrierte Planung und Verknüpfung von Verkehrsarten deutlicher unterstützt werden. Hierbei sollten auch lokale oder regionale Lösungen, wie z. B. Mobilitätsstationen an zentralen Bushaltestellen und Bahnhöfen oder sogenannte Mobilpunkte auch in kleineren Orten und Siedlungen, mitgedacht und umgesetzt werden, um Lösungen für die erste und letzte Meile einer Wegeketten zu erzielen.
- Das Elektrofahrrad besitzt, aufbauend auf die derzeitigen Nutzungsanteile im Radverkehr, ein deutliches – wenn auch saison- oder wetterabhängiges – Potenzial, um die Reichweite von Älteren z.B. zum Erreichen von Nahversorgungseinrichtungen zu verbessern. Bereits mehr als ein Fünftel der Befragten der Altersgruppe 55 bis 65 Jahre gibt an, den Kauf eines Elektrofahrrads zu planen.
- Carsharing wird im ländlichen Raum bislang nur selten angeboten. Die Nutzung wird dadurch erschwert, dass für die Buchung oder Anmeldung häufig Internetzugang und Computer oder Smartphone erforderlich sind und diese Medien gerade mit zunehmendem Alter kaum genutzt werden. Für Personen, die nicht selbst fahren wollen oder die keinen Führerschein besitzen, bietet sich Carsharing ohnehin nur sehr eingeschränkt als Lösung an.

Empfehlungen für die Mobilitätssicherung Älterer im ländlichen Raum

1. Fahrkompetenz Älterer möglichst lange erhalten

Der Pkw ist das mit Abstand wichtigste Verkehrsmittel im ländlichen Raum. Das Gefühl von Sicherheit im Straßenverkehr nimmt bei Älteren jedoch mit zunehmendem Alter ab. Daher sollten Maßnahmen zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit entwickelt und kommuniziert werden. Die Fahrkompetenz Älterer kann beispielsweise durch Fahrtrainings im Realverkehr und Fahrerassistenzsysteme erhöht werden.

2. Professionell organisierte Mitnahmeverkehre ermöglichen

Die private Pkw-Mitfahrt im familiären, nachbarschaftlichen bzw. bekanntschaftlichen Umfeld nimmt bereits heute eine wichtige Rolle ein. Auswirkungen der demografischen Veränderungen auf das soziale Umfeld der Älteren bergen jedoch die Gefahr, dass die private Organisation künftig schwieriger wird, wenn etwa Familienmitglieder wegziehen oder aber Nachbarn nicht mehr vorhanden sind. Daher sollten konsequent auch Formen professionell organisierter Mitfahrangebote etabliert werden. Bisher zeigen sich in einigen durchgeführten Modellprojekten Akzeptanzprobleme bei Nachfragern und Anbietern. Dennoch wird diese Mobilitätsalternative stark an Bedeutung gewinnen und sollte daher in akzeptanzfördernder Weise, nutzergerecht und langfristig angelegt unterstützt werden.

3. Aufklärungsarbeit über Elektrofahräder verstärken

Besonders Elektrofahrräder lassen ein relevantes Wachstumspotenzial in der Mobilität Älterer erkennen. Ein Großteil der befragten Älteren im ländlichen Raum, der sich die Nutzung eines Elektrofahrrads vorstellen könnte, fährt bisher jedoch nicht regelmäßig Fahrrad. Um über Gefährdungen aufzuklären und Unfälle zu vermeiden, sollten Trainings und Aufklärungsmaßnahmen (z. B. zur Fahrdynamik oder zur Helmnutzung) durchgeführt werden. Dies kann den sicheren Ausbau der Radwege nicht ersetzen, sondern sollte ihn sinnvoll ergänzen.

4. Öffentliche Verkehrsmittel flexibler und bedarfsgerechter organisieren

Das heutige und zukünftige ÖV-Angebot muss stärker an den Ansprüchen der Älteren ausgerichtet werden, damit es zu einer echten Mobilitätsalternative im ländlichen Raum wird. Die Befragten bewerten Bus und Bahn als eher unflexibel, langsam und beispielsweise für die Mitnahme von Einkäufen nur bedingt geeignet. So gilt es, die Zugangsbarrieren zum ÖV abzubauen. Hierbei geht es vor allem um den barrierefreien Zugang zu Bus und Bahn sowie um die Bereitstellung von Fahrgastinformationen und Buchungsmöglichkeiten (im Idealfall im internetbasierten sowie traditionell personalbedienten Vertrieb).

5. Finanzierung des ÖV sichern und neue Finanzierungsoptionen entwickeln

Die Einschätzungen der Befragten zum ÖV zeigen, dass trotz kritischer Zeugnisse eine gezielte Weiterentwicklung der angebotenen ÖV-Formen, aber auch eine Erhöhung der

ÖV-Verfügbarkeit als erforderliche Bestandteile zukünftiger Strategien zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum angesehen werden sollten. Es erscheint in diesem Zusammenhang notwendig, über eine Weiterentwicklung der derzeitigen Finanzierungsinstrumente für öffentliche Nahverkehre zu diskutieren. Dies sollte unter anderem Chancen einer regional auszurichtenden Weiterentwicklung bzw. Bündelung derzeitiger Finanzierungsquellen (vgl. z. B. Land Brandenburg oder Sachsen-Anhalt) umfassen.

Gleichfalls sollte die Diskussion aber auch Möglichkeiten neuer Finanzierungsoptionen abwägen, die etwa aus Elementen der Nutznießerfinanzierung entstehen könnten. Darunter kann verstanden werden, dass einzelne Akteure oder Akteursgruppen sich an der Finanzierung von Mobilitätsangeboten beteiligen, von denen sie beispielsweise durch Verbesserung der Erreichbarkeit profitieren.

Durch Elemente der Nutznießerfinanzierung könnten zum Beispiel auch Situationen zum beiderseitigen Vorteil entstehen, wie etwa zwischen ÖV-Aufgabenverantwortlichen und den Akteuren der Gesundheitsversorgung. Es sollte geprüft werden, wie z. B. öffentlich organisierte Mobilität durch (finanzielle) Beteiligung der Gesundheitsbranche zielgerichtet die Erreichbarkeit zentraler medizinischer Versorgungsstandorte verbessern kann, wenn es nicht anders erfolgreich gelingt, eine dezentrale ambulante Gesundheitsversorgung im gesetzlich gebotenen Rahmen sicherzustellen.



Züge sind ein geeignetes Verkehrsmittel für die Hauptachsen des ÖV.

Studie „Mobilität sichert Entwicklung. Herausforderungen für den ländlichen Raum“

Aufbauend auf der Studie „Mobilitätsoptionen Älterer im ländlichen Raum“ wurden im Auftrag des ADAC durch das IGES Institut im Jahre 2016 Handlungsoptionen zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum über die Zielgruppe der Älteren hinaus konkretisiert.

Dabei ging es primär um die Analyse der derzeitigen Situation der Mobilitätssicherung im ländlichen Raum und um das Aufzeigen der daraus resultierenden öffentlichen und privaten Handlungsoptionen. Durch die Folgeuntersuchung wurde eine fundierte Status-quo- und Forschungsstand-Analyse zum Problemfeld der Nahversorgungs- und Mobilitätssicherung im ländlichen Raum ermöglicht. Zur methodischen Absicherung und besseren Bewertung der vielfältigen verfügbaren

Quellen unterschiedlicher Qualität wurden ergänzend Expertengespräche durchgeführt. Aufbauend auf der Identifizierung der wesentlichen Handlungsoptionen für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum wurden in der Studie abschließend Eckpunkte für eine zukunftsfähige Mobilitätsstrategie vorgeschlagen.

Zentrale Handlungsfelder einer zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie für ländliche Räume

Im Ergebnis werden vier zentrale Handlungsfelder zur Sicherung der Mobilität im ländlichen Raum benannt und umrissen.

1. Lokal angepasste Lösungen

Jede Region weist unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Mobi-

lität ihrer Bewohner auf, die es zu berücksichtigen gilt. Innerhalb der Regionen gilt es, ein gemeinsames Problembewusstsein zu schaffen, indem die lokalen Akteure vernetzt und kooperative Lösungen über klassische Rollen und Zuständigkeiten hinweg geschaffen werden. Daraus ergeben sich folgende Empfehlungen:

- Nahverkehrspläne zu verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsplänen weiterentwickeln.
- Auf Kreis- und ggf. auch Landesebene Mobilitätsmanager etablieren, um Prozesse anzustoßen und deren Erfolg zu evaluieren.
- Zur kommunalen Feinerschließung lokale Mobilitätsmanager etablieren, um Mobilitätsbedarfe in geeigneter Skalierung und Verantwortlichkeiten erkennen und organisieren zu können.

2. MIV und optimierter ÖV als Rückgrat der Mobilität

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) sollte als wesentliches Element der Mobilitätssicherung die Erhaltung und Erhöhung der Fahrkompetenz vor allem Älterer z.B. durch Fahrtrainings im Mittelpunkt stehen. Flankierend sollte aber auch der Mobilitätsverlust durch Mobilitätsberatungen, Gesundheitschecks oder technologische Hilfen wie Fahrerassistenzsysteme und Teilautomatisierung der Fahraufgabe unterstützt werden.

Im Bereich des ÖV wird eine differenzierte Bedienungssystematik empfohlen. Im Wesentlichen sollen dabei die drei Ebenen des konventionellen Linienverkehrs von Bus und Bahn in hoher Qualität mit zubringenden Bedienungselementen sowie einer flächenhaften Erschließung unter Nutzung flexibler Bedienungsformen konsequent vernetzt werden. Die höchste Angebotsqualität konzentriert sich dabei auf die nachfragestarken Strecken (oft als Haupt-

achsen bezeichnet), während für weniger stark nachgefragte Routen auch geringere Angebotsstandards genutzt werden. Flexible Bedienformen ergänzen den konventionellen ÖV in der Feinerschließung sowie vor allem in Zeiten und Räumen schwacher Verkehrsnachfrage.

Über die Umstrukturierung der herkömmlichen ÖV-Angebote zu differenzierten und integrierten Systemen hinaus wird angeregt, die Rolle derzeitiger ÖV-Unternehmen weiterzuentwickeln, so dass umfassende Mobilitätsmanager etabliert werden, die auch Mobilitätsangebote organisieren und vernetzen können, die nicht von ihnen selbst erbracht werden.

Dies ist zwar ein ambitioniertes Ziel, dennoch könnten so mögliche Wegeketten aus einer Hand Realität werden, die verschiedene Angebote kombinieren – wie etwa eine organisierte Mitfahrt in einem Pkw von der Haustür zu einem lokalen Mobilpunkt und von dort mit einem Linienbus zum Einkaufsbummel

in das nächste Mittel- oder Oberzentrum. Dadurch entstünden vom Nutzer her gedachte tatsächliche Alternativen zum Selbstfahren, die auch den nach wie vor wichtigsten Verkehrsträger im ländlichen Raum – den privaten Pkw – einbeziehen wollen.

3. „Neue“ Mobilitätsoptionen

Obwohl der Pkw das dominante Verkehrsmittel im ländlichen Raum ist, stellt dieser keine Lösung für die Mobilitätsprobleme aller Bevölkerungsgruppen dar. Die gezielte Ergänzung durch verschiedene „neue“ Mobilitätsoptionen wird daher von großer Bedeutung für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum sein – insbesondere auch dort, wo die Ausweitung öffentlicher Verkehrsangebote nicht durchsetzungsfähig ist:

- Organisierte private und auch gewerbliche Mitnahmeverkehre können das lokal und regional vorhandene ÖV-Angebot effizient ergänzen.



Die Erhaltung der Mobilität Älterer lässt sich durch Fahrtrainings verbessern.



Bürgerbusse stellen neben privatem oder gewerblichem Mitnahmeverkehr eine neue Mobilitätsoption dar.

- Bürgerbusse und verwandte Konzepte ehrenamtlich organisierter Verkehrsangebote wie etwa Seniorenfahrerservices können eine geeignete Mobilitätsoption in ländlichen Räumen sein. Es ist dabei jedoch eine Integration in die Fahrplan- und Tarifsystematik des allgemeinen ÖV und eine enge planerische und betriebliche Kooperation mit Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen des ÖV selbst anzustreben.
- Lokales Carsharing kann auch in ländlichen Räumen tragfähige Mobilitätsalternativen bieten. Hierzu eignen sich je nach Situation gewerbliche, bürgerschaftlich oder in Mischformen organisierte Betreiberoptionen. Die Entwicklungen etwa im Bereich sogenannter Corporate-Carsharing-Lösungen legen nahe, dass künftig auch bereits früher diskutierte Möglichkeiten der Nutzung öffentlicher oder aber privatgewerblicher Fahrzeugflotten neu bewertet werden sollten, die bisher aus vielen Gründen nur begrenzt erfolgreich etabliert werden konnten.
- Das Taxi kann gerade in Schwachlastzeiten im Vergleich zu den flexiblen Bedienformen eine volkswirtschaftlich günstigere Mobilitätsoption zur Flächenerschließung im ÖV darstellen. Hierzu wären die Entwicklung einer sachgerechten Abgrenzung zu den Systemmerkmalen und -kosten des flexiblen ÖPNV und eines geeigneten Abrechnungsverfahrens erforderlich, um die anfallenden Kosten der Taxitarife in angemessener Weise dem Nutzer und dem Aufgabenträger des ÖV zuzurechnen.
- Hol- und Bringdienste sowie andere mobile Versorgungskonzepte ermöglichen als Substitut fehlender stationärer Versorgungseinrichtungen und -strukturen selbständiges Einkaufen, Nutzung von Dienstleistungen und Teilhabe am kulturellen Leben. In einigen Versorgungsbereichen sind mobile Konzepte allerdings derzeit nur stark eingeschränkt realistisch. Beispielsweise stehen im Bereich von medizinischen Dienstleistungen wie der Telemedizin oder der mehrfach angedachten Konzeption sogenannter rollender Arztpraxen berufsständische Rahmenbedingungen der Etablierung entgegen. Aus Nutzersicht wäre es wünschenswert, die jeweiligen limitierenden Rahmenbedingungen zur Verbesserung der Versorgungsqualität auf den Prüfstand zu stellen.

4. Stärkung der finanziellen Basis

Die Anpassung und teilweise Neugestaltung der Mobilität im ländlichen Raum erfordert den Einsatz finanzieller Mittel. Aufgrund der begrenzten Leistungsfähigkeit öffentlicher Haushalte erscheint eine Reform der gegenwärtigen Finanzierungssysteme des ÖV notwendig, in deren Mittelpunkt höhere Transparenz der Finanzierungsströme und bessere Effizienz der Mittelverwendung stehen sollte. Daneben sollten alternative Formen für die Finanzierung – etwa die stärkere Nutzung von Elementen der Nutznießerfinanzierung – etabliert werden. Hierbei beteiligt sich der Nutznießer freiwillig an der Optimierung des ÖV-Angebotes, um dadurch einen indirekten Nutzen zu erzielen. Erste erfolgreiche Beispiele wurden bisher insbesondere in Tourismusorten und -regionen realisiert.



Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme kann die Attraktivität des ÖV steigern.

➤ Empfehlungen aus Sicht des ADAC

1. Bedeutende Rolle des Pkw berücksichtigen

Der Pkw ist und bleibt die tragende Säule der Mobilität im ländlichen Raum. Die Bevölkerung ist dort in großen Teilen auf die Nutzung des Autos angewiesen. Es gilt daher, den MIV – möglichst mit zunehmend umweltfreundlicheren Antriebsformen – in der Mobilitätsplanung entsprechend zu berücksichtigen. Daneben sind die Fahrtauglichkeit und das Sicherheitsempfinden Älterer durch Trainingsmaßnahmen und technische Unterstützung mit Fahrerassistenzsystemen und Teilautomatisierung möglichst lange zu erhalten.

2. Multimodalität und Verknüpfung der Mobilitätsoptionen fördern

Auch im ländlichen Raum sollte eine sinnvolle Verknüpfung der Mobilitätsoptionen stärker umgesetzt werden, um intermodale Wegeketten zuzulassen (beispielsweise durch Verknüpfung an lokalen Mobilpunkten) und begrenzte finanzielle Mittel effizienter einzusetzen. Um ältere Menschen ohne Internetaffinität nicht zu benachteiligen, muss der Zugang zu Mobilitätsangeboten mittelfristig auf klassischem Weg (z.B. per Fahrplanaushang oder Ticketautomat) möglich sein.

3. Ehrenamtliche und privatwirtschaftliche Pkw-Mitnahmeverkehre gleichermaßen unterstützen

Ehrenamtliche Mobilitätsformen wie Bürgerbusse sind bereits heute in einigen Regionen ein wichtiger Bestandteil der Mobilität im ländlichen Raum. Sie sollten zukünftig durch Marketingmaßnahmen und Vernetzung mit dem ÖV gestärkt werden. Zusätzlich dazu sollten private oder auch gewerbliche Mitnahmeverkehre organisiert werden, um den ÖV zu ergänzen oder – wenn sinnvoll – zu ersetzen. Dazu müssten die gesetzlichen Rahmenbedingungen angepasst

und weiterentwickelt werden.

4. Flexible Bedienformen stärken

Flexible Bedienformen wie zum Beispiel Anruf-Sammeltaxis oder Rufbusse können gerade dort die Basismobilität ohne Pkw sichern, wo der klassische ÖV an seine Grenzen gerät. Hierzu ist es erforderlich, den bestehenden Rechtsrahmen anzupassen und Umsetzungshürden zu minimieren.

5. Barrierefreie Infrastruktur zur Unterstützung der Multimodalität und des Fußverkehrs schaffen

Barrierefreie Fußwege und vor allem barrierefreie Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern sollten auch im ländlichen Raum als Teil der Mobilitätsverbesserung etabliert werden, wobei aufgrund begrenzter Mittel Priorisierungen bei der Umsetzung vorzunehmen sind. Barrierefreiheit muss dabei integriert verstanden werden und daher die Bereiche Infrastruktur, Fahrzeug und Informationsverfügbarkeit miteinander verzahnen.

6. Potenziale des Radverkehrs ausschöpfen

Das Fahrrad trägt heute nur begrenzt und teilweise nur saisonal zur Mobilitätssicherung im ländlichen Raum bei, insbesondere bei der älteren Bevölkerung. Negative Faktoren wie große Entfernungen oder schwierige Topografie sind angesichts der zunehmenden Nutzung von Pedelecs allerdings lösbar. Die Potenziale des Fahrrads sind stärker auszuschöpfen, indem eine bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern gewähr-

leistet und zielgerichtetes Marketing betrieben wird.

7. Finanzierung des ÖV zielgerichtet weiterentwickeln

Die öffentliche Hand steht weiterhin in der Verantwortung, als Aufgabe der Daseinsvorsorge eine Grundversorgung an Mobilität für die Bürger zu sichern. Ein effizienterer Mitteleinsatz erscheint dabei ratsam. Entsprechende gute Beispiele in ausgewählten Bundesländern können Vorlage für andere Regionen sein. Darüber hinaus sollten neue Finanzierungsquellen ernsthaft diskutiert werden: So kann beispielsweise die Einbeziehung der Profiteure von öffentlicher Mobilität im Sinne einer Nutznießerfinanzierung (z.B. in der Gesundheitsbranche) maßgebliche Vorteile sowohl für die Aufgabenträger öffentlicher Verkehre, die profitierenden Wirtschaftsbereiche und vor allem die Fahrgäste eröffnen.

8. Interkommunales Mobilitätsmanagement einsetzen

Gerade weil es keine pauschale Patentlösung für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum geben kann, ist ein höheres Maß an Flexibilität und Pragmatismus bei den Umsetzern gefragt. Für den Erfolg innovativer Mobilitätsangebote ist der Einsatz von Mobilitätsmanagern sinnvoll, die über Gemeinde-, Kreis- und ggf. auch Landesgrenzen hinweg agieren. Sie sollen sich vornehmlich um den lokal angemessenen Einsatz finanzieller Mittel kümmern,

Mobilitätsangebote initiieren und verknüpfen sowie Marketingmaßnahmen durchführen.

9. Tourismus als Chance der Mobilitätssicherung verstehen und nutzen

Häufig stellen ländliche Räume touristisch attraktive Destinationen dar. Diese Qualität sollte stärker für die Sicherung der Alltagsmobilität genutzt werden. Kommunen und Tourismusbranche sollten zusammenarbeiten und neue Angebote schaffen, um Synergieeffekte zwischen touristischer Erschließung und Wertschöpfung sowie Mobilitätssicherung als Daseinsvorsorgeaufgabe zu erzielen.

10. Nahversorgung und notwendige stationäre und mobile Dienstleistungen unterstützen

Durch Einrichtungen wie Bürger- oder Mehrfunktionshäuser mit Bündelung verschiedener Funktionen wie Postfiliale, Bankschalter oder Lebensmittelladen lässt sich eine Grundversorgung der Bevölkerung vor Ort stärken. Mobile Arztpraxen können fehlende Gesundheitseinrichtungen auf dem Land teilweise ersetzen. Nahversorgung auf Rädern kann insbesondere mobilitätseingeschränkten älteren Menschen den Verbleib im eigenen Haushalt ermöglichen. Um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, ist eine Prüfung der rechtlichen Rahmenbedingungen notwendig, die beispielsweise die Entstehung von Formen der mobilen Gesundheitsversorgung behindern.

ADAC e.V.
Hansastraße 19
80686 München



2831340/02.16/5'

Verbändeanhörung „Mobilität im Ländlichen Raum“

Der ADFC Baden-Württemberg sieht folgende Anknüpfungspunkte, um im ländlichen Raum die Mobilität nachhaltig zu gestalten und die individuelle Mobilität ohne Führerschein zu stärken:

1. Erweiterung des Einzugsbereiches von Haltestellen des ÖPNV
2. Erhaltung der (noch) bestehenden Nahversorgung durch Lastenfahrräder
3. Querungsmöglichkeiten von stark befahrenen Straßen für Radfahrende
4. Radbus für Schülerinnen und Schüler
5. RadKULTUR im Dorf

Zu 1: Erweiterung des Einzugsbereiches von Haltestellen des ÖPNV

Im ländlichen Raum sind die Wege zum ÖPNV oft weiter als im städtischen Raum, insbesondere zum SPNV oder zu Expressbuslinien. Dadurch wird die Nutzung des ÖPNV für viele Menschen im ländlichen Raum umständlich und unattraktiv. Eine leichtere Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen würde das Angebot für mehr Menschen öffnen. Mit dem Rad zur nächsten Haltestelle zu fahren, ist eine bequeme und schnelle Alternative, um die Haltestellen des ÖPNV besser erreichbar zu machen. Allerdings fehlt es derzeit oftmals an wetter- und (vandalismus-)sicheren Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an Haltestellen, was dazu führt, dass die Bewohner des ländlichen Raums nicht das Fahrrad nutzen, um zum ÖPNV zu gelangen. Die Förderung von Abstellanlagen an ÖPNV-Haltestellen kann folglich einen Beitrag liefern, den ÖPNV zu attraktivieren.

Da in dünn besiedelten Gebieten zunächst nur wenige Nutzer zu erwarten sind, bietet sich an, Fahrradboxen zunächst an Wunschstandorten aufzustellen, die in Befragungen das größte Nutzungspotenzial aufweisen, und ggf. an die Nutzer gegen eine geringe Gebühr zu vermieten. Dieses Angebot muss außerdem stark beworben werden, damit die sich damit ergebene Möglichkeiten wahrgenommen werden.

Zu 2: Erhaltung der (noch) bestehenden Nahversorgung durch Lastenfahrräder

Einzelhandelsgeschäfte im ländlichen Raum sind von der Schließung bedroht, da viele Einwohner in den großen Zentren außerhalb einkaufen, die sie mit dem Auto problemlos erreichen. Der dadurch entstehende Mangel an Einkaufsmöglichkeiten in den Dörfern ist jedoch ein Problem für Menschen ohne Auto und zudem ein Argument dafür, dass auf dem Land ein Auto zum Leben notwendig ist. Die Förderung von lokalen Einkäufen ist daher für alle von Vorteil. Lokale Einkäufe könnten z.B. durch ein Lastenfahrrad je Dorf forciert werden, das einfach auszuleihen ist und damit den Einkauf im eigenen Ort vereinfacht. Mögliche Standorte wären z.B. Getränkehändler oder andere Unternehmen, die schwere Waren verkaufen (Mühle,

Blumenerde, Tierfutter usw.). Gute Fahrrad-Abstellanlagen könnten zudem das lokale Einkaufen attraktiver machen.

Zu 3: Querungsmöglichkeiten von stark befahrenen Straßen für Radfahrende

Im ländlichen Raum sind die Bedingungen in weiten Teilen ideal für den Radverkehr, weil das Kfz-Aufkommen gering ist. Gefährliche Ausnahme sind oft die stark befahrenen Straßen für den überörtlichen Verkehr, die das Siedlungsgebiet zerschneiden. Daher sollten alle Landes- und Bundesstraßen, die durch den ländlichen Raum führen, systematisch darauf hin untersucht werden, wo Querungsstellen für den Radverkehr fehlen oder verbesserungswürdig sind.

Zu 4: Radbus für Schülerinnen und Schüler

Schulwege im ländlichen Raum können nicht nur im „Elterntaxi“ oder Schulbus bewältigt werden, sondern auch auf dem Fahrrad. Häufige Argumente gegen das Fahrradfahren zur Schule sind die fehlende Begleitung und Sicherheitsbedenken. Analog zum „Laufbus“ könnten ältere Schüler darin geschult werden, andere Schüler auf einer bestimmten Strecke zur Schule mit dem Rad zu begleiten. Damit könnten mehrere Schüler gemeinsam und sicher mit dem Fahrrad die Schule erreichen.

Zu 5: RadKULTUR im Dorf

Werbung für das Radfahren darf nicht nur in den urbanen Räumen erfolgen. Auch im ländlichen Raum erweitert das Fahrrad die individuelle Mobilität. Projekte „mit dem Rad zur Schule“ (gegebenenfalls auch in der Grundschule), „mit dem Rad zum Einkaufen“, „Erholung auf dem Rad“ oder „mit dem Rad zum Bus/Zug“ haben auch im ländlichen Raum das Potential Autofahrten zu vermeiden, die Lebensqualität zu steigern und Mobilität nachhaltig zu gestalten.

Verbändeanhörung „Mobilität im Ländlichen Raum“

Der Ländliche Raum steht angesichts schrumpfender Einwohnerzahlen und sich verändernder Altersstrukturen vor großen Herausforderungen. Als Produktionsraum hat die ländliche Region in den letzten Jahren an Gewicht verloren. Der Abbau von Arbeitsplätzen löst Wanderungsverluste bei jüngeren Altersjahrgängen zugunsten der verdichteten Landesteile aus.

Als Lebensraum sieht sich die Fläche mit Schulschließungen, veränderten Schulstandorten und -angeboten und einem reduzierten Gesundheits- und Kulturangebot konfrontiert. Aber auch das Schwinden traditioneller Familienstrukturen und der damit einhergehende Bedarf an beruflicher Flexibilität und räumlicher Mobilität muss mit sinnvollen Angeboten befriedigt werden. Hinzu kommt, dass der Anteil der älteren Bevölkerungsgruppen zunimmt, die allerdings eine deutliche höhere Affinität zum Pkw haben als frühere Jahrgänge (Führerschein und Fahrzeugbesitz), im fortgeschrittenen Alter aber häufig in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, ohne Angehörige behilflich sein können.

Der Bus ist das mit Abstand am häufigsten genutzte öffentliche Verkehrsmittel im Land. Rund 60 Mal steigt jeder Einwohner Baden-Württembergs durchschnittlich im Laufe eines Jahres in einen Omnibus des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Die Bedeutung des Busverkehrs macht sich auch in der Fläche bemerkbar: Kein anderes Bundesland hat ein so dichtes Busnetz wie Baden-Württemberg. Darin kommt die große Bedeutung mittelständischer Busunternehmen zum Ausdruck: Ohne ihre Initiative gäbe es kein flächendeckendes ÖPNV-Angebot im Land. Das sind Familienunternehmen, die oftmals seit über 90 Jahren Personen befördern und dies auch künftig tun möchten.

Traditionell ist der Busverkehr im Ländlichen Raum auf den berechenbaren Schülerverkehr ausgelegt. Dies bedeutet, dass die Fahrzeuge ihre Spitzenauslastung in den Schulanfangs- und -endzeiten haben. Fahrten dazwischen werden oft trotz geringer Besetzung angeboten, um auch in der Fläche ein ordentliches Verkehrsangebot zu bieten. Eine Ausdünnung dieses Angebotes in den Schwachlastzeiten würde der Attraktivität schaden.

Bedingung für ein stabiles ÖPNV-Angebot sind die Aufrechterhaltung und Dynamisierung der Finanzierungsinstrumente des Landes und der Kreise. Ausgleichsleistungen für Ausbildungsverkehre und Erstattungszahlungen für schwerbehinderte Menschen müssen vorzugsweise in den ländlichen Raum fließen, weil es im Ballungsraum – angesichts der Verkehrsdichte des Pkw-Verkehrs - viel leichter möglich ist, Fahrgeldeinnahmen auch von Berufspendlern oder im Einkaufs- bzw. Freizeitverkehr zu generieren. Eine kontinuierlich angebotene Busförderung gewährleistet, dass attraktives Material zum Einsatz kommt, das von Komfort- und Umweltstandards mit dem Pkw mithalten kann.

Der klassische Busverkehr wird durch alternative Mobilitätsformen wie z.B. „on demand“-Verkehre nicht ersetzt, sondern nur ergänzt. Verkehrsketten mit privaten, flexiblen und ehrenamtlichen Dienstleistern bewähren sich nur in Schwachlastzeiten (Abend- und Nachtverkehr, an Wochenenden und an Feiertagen). Der rechtliche Rahmen muss jedoch auch für diese Verkehre gelten.

Die Digitalisierung des ÖPNV ist – gerade in der Fläche - kein Allheilmittel. Zwar ist die einfache Verfügbarkeit von Informationen und deren Vernetzung sowie Verknüpfung mit Echtzeitdaten fahr-

gastbezogen wichtig, aber ein Grundangebot, welches sich an festen Fahrzeiten und Haltestellen orientiert, ist attraktiver und leichter merkbar für neue Fahrgastgruppen (die älter werdende Bevölkerung und Umsteiger, die den ÖPNV erst kennenlernen).

Die Busunternehmen, die den Verkehr im Ländlichen Raum betreiben, brauchen verlässliche Rahmenbedingungen Das Personenbeförderungsgesetz ist ein erprobter Rechtsrahmen und gleichsam das „Grundgesetz“ der Busunternehmen. Es geht vom Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre aus (Vorrang privater Initiative). Die Kommunikation zwischen dem Aufgabenträger und dem Unternehmen vor Ort ist wichtig. Ausschreibungen von Verkehren in der Fläche verunsichern Unternehmen und Fahrgäste. Der Verkehr wird mit neuem Betreiber vielleicht für den Landkreis billiger, aber meist nicht besser.

Unerlässlich ist Planungssicherheit. Unternehmen und Fahrgäste wollen ein nachhaltiges und nachhaltig finanziertes Verkehrsangebot, keinen ÖPNV nach Kassenlage - unabhängig von der Verwaltungsspitze oder wechselnden Mehrheiten in kommunalen Gremien des Aufgabenträgers.

Mittelständische Unternehmen kennen die Verkehrsbedürfnisse vor Ort und können ihre Leistungen bedarfsgerecht und günstig anbieten. Sie sind die direkten Ansprechpartner für den Fahrgast vor Ort. Sie kennen die Gegebenheiten ihres Bedienraumes, können flexibel reagieren und sind offen für Innovationen.

Der demographische Wandel wird der Gesellschaft zukünftig ein hohes Maß an Flexibilität in nahezu allen Bereichen des öffentlichen Lebens abverlangen. Seine Flexibilität macht den Omnibus zu einem besonders geeigneten Verkehrsträger in einer sich immer schneller wandelnden Gesellschaft. Aus ökonomischer Perspektive erweist es sich als besonders vorteilhaft, dass Omnibusverkehr nicht auf eine teure Infrastruktur angewiesen ist.

Der „Faktor Mensch“ ist in Omnibussen für die Fahrgäste in Form des Fahrers stets erlebbar. Die stete Präsenz trägt nicht zuletzt auch zu einem hohen Sicherheitsgefühl der Fahrgäste bei.

Bislang stehen in der Politik vorrangig die Ballungsräume im Fokus, weil deren Probleme (wie aktuell die Stickoxidproblematik) präsenter sind. Aber auch der strukturschwächeren Region darf der „Anschluss nach oben“ nicht verwehrt bleiben. Es müssen genügend Finanzierungsmittel auch in die Fläche fließen, um einen bedarfsgerechten ÖPNV aufrecht zu erhalten.

Der WBO baut an dieser Stelle auch auf das „Bündnis für den Mittelstand im ÖPNV“, welches noch mit Inhalten erfüllt werden muss (Anlage 3 zur LT-Drucksache 16/2738, Anlage).

Böblingen, 26. Februar 2018 /Sa

Anlage

Entschließung „Bündnis für den Mittelstand“

Städtetag Baden-Württemberg

Statement für Anhörung des Kabinettsausschusses „Ländlicher Raum“ zum Thema „Mobilität im Ländli- chen Raum“ – 28. Februar 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

ich danke Ihnen für die Möglichkeit, auch seitens des Städtetags ein Statement zum Thema „Mobilität im Ländlichen Raum“ abgeben zu können.

Häufig drehen sich verkehrspolitischen Diskussionen im öffentlichen Raum um die Situation der großen Städte. Diese stehen durch Digitalisierung, Bevölkerungswachstum, Luftverunreinigung und Stauprobleme vor großen Herausforderungen. Aber auch kleinere und mittlere Städte im Ländlichen Raum sind großen Transformationsprozessen unterworfen.

Mir ist an dieser Stelle wichtig zu betonen, dass zahlreiche Mitgliedstädte des Städtetags im Ländlichen Raum liegen und dort häufig wichtige Zentralitätsfunktionen für ihr Umland wahrnehmen. Wenn der Ländliche

Raum attraktive Mobilitätsangebote bereitstellt und dadurch eine Stärkung erfährt, kann er durchaus auch eine Komplementärfunktion für die urbanen Räume wahrnehmen und der zunehmenden Urbanisierung entgegenwirken. Damit kann es erfolgreich gelingen, auch in Zukunft gleichwertige Lebensverhältnisse in Stadt und Land zu gewährleisten.

Auf die Rolle dieser Städte mit Zentralitätsfunktion im Ländlichen Raum möchte ich in meinem Statement ein besonderes Augenmerk legen. Dabei möchte ich einen Bogen schlagen vom Motorisierten Individualverkehr über neuere Mobilitätsformen bis hin zum klassischen ÖPNV.

Nach wie vor spielt in den eher ländlich geprägten Gebieten im Lande der motorisierte Individualverkehr eine große Rolle. Den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, zu Freizeitaktivitäten nehmen die meisten Menschen mit dem Auto wahr – vielfach auch, weil es keine echten Alternativen gibt.

Dabei ist die Erreichbarkeit dieser Orte oder Aktivitäten ein ganz erheblicher Standortfaktor für die Kommunen. Der Ausbau der kommunalen Straßen oder die Bereitstellung öffentlichen Parkraums erfolgt gerade in Städten mit Zentralitätsfunktion nicht nur für die eigene

Bevölkerung, sondern in nicht unerheblichem Umfang für Einpendler, Besucher etc. Bau, Erhalt und Betrieb dieser Einrichtungen ist häufig kostenintensiv und kann nicht oder nur zu geringen Teilen aus Gebühreneinnahmen refinanziert werden.

Die Förderung der kommunalen Verkehrsinfrastruktur spielt dabei eine große Rolle. Ende 2019 wird die bisherige Förderung nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auslaufen; eine landesrechtliche Nachfolgeregelung ist derzeit noch nicht in Sicht. Das Land hat zur Kompensation der wegfallenden Entflechtungsmittel durch den Bund einen höheren Anteil an den Mehrwertsteuereinnahmen erhalten. Aus diesen Mehreinnahmen des Landes muss auch eine Nachfolgeregelung für das LGVFG finanziert werden. Leider haben sich Land und kommunale Landesverbände bislang nicht darauf einigen können, wie und in welchem Umfang das LGVFG fortgeführt werden soll.

Zwar wird das Thema erst für den Landeshaushalt 2020 relevant – jedoch benötigen die Kommunen nun rasch Planungssicherheit. Straßenbauvorhaben haben nun einmal einen Planungsvorlauf von mehreren Jahren. Solange keine verbindliche Zusage des Landes auf dem Tisch liegt, das LGVFG in einem angemessenen Umfang

fortzuführen, werden die Kommunen keine Straßenbauvorhaben mehr bis zur Planungsreife entwickeln.

Allerdings steht der motorisierte Individualverkehr vor einem großen Problem. Zum einen ist der Verkehrssektor tatsächlich der einzige Sektor, der aktuell mehr CO₂ ausstößt, als im Jahr 1990. Zum anderen – und das Thema ist für uns alle tagesaktuell – emittieren die Dieselgetriebenen Pkw Stickoxide, die wohl schon in viel niedrigeren Konzentrationen als bislang angenommen gesundheitsgefährdend wirken.

Zu Recht suchen daher viele Städte auch im Ländlichen Raum nach Alternativen zum klassischen Individualverkehr. Die Städte greifen neue Formen der Mobilität auf, um sie ihren Bürgerinnen und Bürgern, aber auch Einpendlern und Besuchern anbieten zu können.

So spielen zwischenzeitlich die Elektrifizierung der Fahrzeuge und der Ausbau der Ladeinfrastruktur eine große Rolle auch im Ländlichen Raum. Über Car-Sharing-Angebote mit Elektromobilen erreichen viele Kommunen, dass das Thema in der Lebenswirklichkeit ihrer Bürgerinnen und Bürger ankommt und sich etabliert. Und sie schaffen damit eine Anknüpfung an den „klassischen ÖPNV“.

Die intelligente Vernetzung der verschiedenen Mobilitätsformen ermöglicht es den Bürgerinnen und Bürgern tatsächlich erst, umfassend „mobil“ zu sein. Denn gerade die sogenannte erste oder letzte Meile, die bei der Nutzung des klassischen ÖPNV noch zwischen Wohnort, Bushaltestelle, Bahnhof oder Arbeitsplatz zurückgelegt werden muss, hat sich in der Vergangenheit gerade im Ländlichen Raum als Hinderungsgrund erwiesen. Da das Netz nicht so dicht ist wie im urbanen Bereich, liegt dann der Griff zum Autoschlüssel nahe.

Dazu finden sich einige gute Beispiele in den Projekten, die die Interministerielle Arbeitsgruppe zusammengetragen hat. Die Stadt Aalen etwa hat mit ihrem Car-Sharing-Projekt Wert gelegt auf eine Anbindung der Fahrzeugstandorte an den ÖPNV. Bei dem Projekt der Stadt Friedrichshafen etwa wurden die Elektrofahrzeuge direkt in den ÖPNV-Fahrplan integriert, das Fahrplanangebot dadurch verbessert und optimierte Anschlüsse geschaffen.

Neben Car-Sharing-Angeboten arbeiten zahlreiche Städte und Gemeinden – gegebenenfalls zusammen mit dem Landkreis – an sogenannten Rufbus- oder On-Demand-Bussystemen. Die Digitalisierung bietet auch in diesem Zusammenhang große Möglichkeiten gerade

für den ländlichen Raum. Über eine App oder auch über einen Telefonanruf kann der Bus zu einem bestimmten Haltepunkt und für ein bestimmtes Ziel bestellt werden.

In diesen bedarfsorientierten Angeboten, die sich an die Lebenswirklichkeit der Menschen vor Ort anpassen, sehen wir ein wichtiges Instrument für den ÖPNV gerade im Ländlichen Raum. Auf der einen Seite kann damit ein flächendeckendes ÖPNV-Angebot unterbreiten und finanziert werden.

Andererseits tragen solche Angebote dazu bei, eine möglichst lange Selbständigkeit der Menschen im Ländlichen Raum auch bis ins hohe Alter gewährleisten zu können.

Demgegenüber sehen wir den seitens des Landes vorgesehenen Stundentakt für alle Kommunen im Land kritisch. Dies widerspricht nach unserem Verständnis nicht nur den Regelungen im ÖPNV-Gesetz des Landes, nachdem in den Fahrplänen ein „Bedarfsgerechter Bedienungstakt mit Umsteigemöglichkeiten an den Verknüpfungspunkten“ angestrebt werden soll. Entsprechend dem zeitlich und räumlich unterschiedlichen Bedarf für Verkehrsleistungen sollen demnach abgestufte Bedienungskonzepte verwirklicht werden. Dabei sollen

ausdrücklich auch alternative Bedienungsformen – wie eben der Rufbus – genutzt werden.

In Bereichen, in denen heute Busse in Randzeiten halb-leer oder leer fahren, glauben wir auch nicht daran, dass mit einem flächendeckenden Stundentakt ein Mehr an Nachfrage im ÖPNV generiert werden kann. Wenn es uns gelingt, die Menschen – im wahrsten Sinne des Wortes – dort abzuholen, wo sie stehen, erreichen wir gemeinsam mehr im Hinblick auf ein gutes Mobilitätsangebot im Lande.

Die Themen Elektrifizierung und Digitalisierung lassen sich ja auch weiterdenken hin zum automatisierten oder gar autonomen Fahren. In Zukunft – und damit planen auch aktuell schon einige unserer Mitgliedstädte – werden die oben genannten Bürgerbusse autonom unterwegs sein. Die Nutzer können zu jeder Zeit an jedem Ort ein quasi auf sie zugeschnittenes ÖPNV-Angebot in Anspruch nehmen. Welche Potentiale das Autonome Fahren gerade im Ländlichen Raum hat und wie diese am besten ausgeschöpft werden können, sollte in entsprechenden Pilotprojekten – auch ggf. im Rahmen der Interministeriellen Arbeitsgruppe – noch besser ausgelotet werden.

Die Voraussetzungen dafür müssen aber derzeit erst noch geschaffen werden. Ohne eine flächendeckende Glasfaserinfrastruktur und die ebenso flächendeckende Ausbreitung des 5G-Netzes werden die autonomen Bürgerbusse nicht fahren können. Die Kommunen im ganzen Land investieren derzeit in großem Stil in den Breitband- bzw. Glasfaserausbau und schaffen so erst die Voraussetzung für das autonome Fahren. So werden z.B. in einigen Städten derzeit flächendeckend die Straßenbeleuchtung und Ampelanlagen mit Glasfaser ausgerüstet, um den Anforderungen des autonomen Fahrens genügen zu können.

Diese Aufgabe können die Kommunen aber nicht alleine schultern. Sie sind dabei auf eine kluge und angemessen ausgestattete Förderung durch das Land angewiesen. Wir sind derzeit im Gespräch mit dem zuständigen Innenministerium hinsichtlich einer Fortentwicklung bzw. Neuausrichtung der Breitbandförderstrategie des Landes. Dabei erhoffen wir uns ein klares Bekenntnis für das Glas und für die Gigabitgesellschaft, das auch seinen Niederschlag finden muss in den Breitbandförderrichtlinien des Landes.

Selbstverständlich spielt im Ländlichen Raum – gerade in den Städten mit Zentralitätsfunktion – auch der klas-

sische ÖPNV weiterhin eine große Rolle. Wie Frau Münz soeben schon dargestellt hat, sind die Aufgabenträger für den ÖPNV die Stadt- und Landkreise. Daneben können aber die Städte und Gemeinde selbst Verkehrsleistungen im ÖPNV fördern oder selbst erbringen.

Jedenfalls aber können die Städte und Gemeinden bei der Erstellung der Nahverkehrspläne durch die Landkreise aktiv mitwirken und damit auch erheblichen Einfluss auf das Verkehrsangebot vor Ort nehmen. Diese Mitwirkungsrechte sollten die Städte und Gemeinden den Aufgabenträgern gegenüber noch stärker einfordern und die Möglichkeiten zur aktiven Gestaltung des Nahverkehrsangebots vor Ort noch intensiver nutzen.

Hinzu kommt, dass die Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger für eine Vielzahl von Bushaltestellen zuständig sind. Mit dem Erhalt und Ausbau der Haltestelleninfrastruktur tragen die Städte in erheblichem Maße zu einem funktionierenden ÖPNV bei. Dabei trifft die Verpflichtung zur Schaffung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV in diesem Falle eben auch die Städte und Gemeinden als Straßenbaulastträger – und nicht nur die Aufgabenträger im ÖPNV.

Mit dieser Mammutaufgabe stehen die Kommunen im Moment noch relativ alleine da. Zwar wurde vor zwei Jahren ein neuer Fördertatbestand „Barrierefreier Ausbau“ im Landesgemeindevkehrsfinanzierungsgesetz geschaffen. Zusätzliches Geld steht dafür aber nicht zur Verfügung, so dass entsprechende Maßnahmen derzeit allein aus den kommunalen Haushalten finanziert werden. Auch an dieser Stelle appellieren wir nochmals nachdrücklich an das Land, nun rasch Klarheit im Hinblick auf die Fortführung des LGVFG zu schaffen.

Ganz aktuell immer wieder in der Debatte ist das Thema kostenloser ÖPNV. Zwar bezieht sich die Debatte derzeit auf die größeren, von Luftreinhalteproblemen betroffenen Städte. Aus gegebenem Anlass möchte ich dazu dennoch folgendes anmerken:

Gewiss kann man mit solchen Maßnahmen Anreize für einen Umstieg auf den ÖPNV schaffen. Allerdings muss auch ein vermeintlich kostenloses Angebot irgendwie finanziert werden. Fallen die Fahrkarteneinnahmen weg, reißt dies ein erhebliches Loch in die kommunalen Haushalte, das irgendwie wieder gefüllt werden muss – gegebenenfalls aus Steuermitteln. Irgendjemand zahlt am Ende also immer.

Da der kostenlose ÖPNV teuer ist, habe ich eher die Sorge, dass das Angebot insgesamt schlechter wird, d.h. dass Linien eingestellt werden, in Randzeiten die Takte ausgedünnt werden oder dass am Personal gespart wird. Der Städtetag plädiert daher für einen qualitätsvollen ÖPNV mit einem bedarfsgerechten Takt. In welchem Umfang über den Fahrpreis Anreize gesetzt werden können und sollen, müssen unseres Erachtens die jeweiligen Aufgabenträger und Kommunen vor Ort entscheiden.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.

„Nähe schaffen – Erfolgsfaktor Mobilität“

Der Ländliche Raum in Baden-Württemberg besitzt eine starke Wirtschaftsstruktur, entwickelt sich dynamisch und verfügt über robuste Arbeitsmärkte. Baden-Württemberg hat sich den Herausforderungen der Globalisierung in den letzten Jahrzehnten erfolgreich gestellt, sodass der Südwesten heute zu den wohlhabendsten Regionen in Deutschland und Europa gehört. Ein zentraler Erfolgsfaktor ist hierbei der starke Ländliche Raum in Baden-Württemberg. Die Sicherstellung intakter Mobilität ist daher in erster Linie nicht als Strukturförderung, sondern vielmehr als notwendige Grundlage für den künftigen volkswirtschaftlichen Erfolg unseres Bundeslandes anzusehen.

Wir befinden uns in einem gesellschaftlichen tiefgreifenden Veränderungsprozess. Umso bedeutender ist es, diesen Prozess im Bezug auf die Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse auf dem Land und in der Stadt zu fokussieren. Seitens der Landesregierung wurde hierfür der Kabinettsausschuss Ländlicher Raum installiert.

Bei der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse kann jedoch deutlich festgehalten werden, dass gleichwertig hierbei nicht immer auch gleichartig bedeuten kann. Dies gilt auch und gerade für Fragen der Mobilität und des ÖPNV im Ländlichen Raum.

Gleichwohl gilt: Wirtschaftskraft und Lebensqualität einer Region hängen stark von einer guten Verkehrsanbindung ab. Wo sich das Nahverkehrsangebot auf Pendelstrecken und den Schulverkehr beschränkt, ist die Abhängigkeit vom Auto groß. Weite Wege bis zur nächsten Haltestelle, lange Fahrzeiten in Bus und Bahn – für eine Vielzahl der Menschen in den ländlichen Regionen ist das Realität. Das stellt vor allem Jugendliche und ältere Menschen vor Probleme, welche es zu lösen gilt. Der Tatsache, dass ältere Menschen heute deutlich mobiler sind als noch vor einigen Jahren, zum Trotz kann der motorisierte Individualverkehr in seiner jetzigen Form nicht die alleinige Antwort sein.

Wie oft, wie weit, wie schnell? Das sind die Kernfragen zur Mobilität aus Sicht des sich Bewegenden. Wie können wir es schaffen, den Verkehr und die Mobilitätsangebote am Laufen zu halten? Außer Frage steht: Mobilität ist gerade in ländlichen Regionen ein Muss, dies bietet intelligenten Mobilitätslösungen eine gute Perspektive.

"Ländlicher Raum gleich Auto (total)"?! Der PKW ist für viele der auf dem Land lebenden Menschen unverzichtbar. Dies wird sich auch in absehbarer Zeit nicht ändern. Allerdings bieten sich diesbezüglich Optimierungsmöglichkeiten, wie beispielsweise der Einsatz von nachhaltigen Antriebstechnologien. Allerdings sind die Optimierungen emissionsbezogen und erhöhen zunächst nicht den Mobilitätsnutzen der Menschen.

Ganzheitliche Mobilität gelingt daher nur, wenn es im Ländlichen Raum einen spezifisch ausgestalteten ÖPNV gibt. Angebote, wie Straßenbahnen sind in weiten Teilen des Ländlichen Raumes Utopie, selbst die bestehenden Busverkehre werden – wegen ausbleibender Wirtschaftlichkeit – tendenziell eher ausgedünnt als ausgebaut.

Aufgrund dessen sind wir davon überzeugt, dass für eine zukunftsfähige Entwicklung die Erarbeitung und Umsetzung passgenauer Mobilitäts- und ÖPNV-Konzepte in den ländlichen Räumen in Baden-Württemberg unabdingbar ist. Es gilt hierbei den weitreichenden Blick zu behalten, jedoch zunächst in einer realistischen Schrittfolge zu denken.

Institutionalisierte Formen von Mitfahrgelegenheiten, Ruf-Autos, Bürgerbussen und Sammeltaxis setzen auf den Gemeinsinn vor Ort und wirken darauf hin, Mobilitätsangebote dichter werden zu lassen und näher an die Menschen heranzurücken.

Weiter müssen digitale Lösungsansätze entwickelt und verfolgt werden. Diese können dazu beitragen Mobilitätsangebote zu vernetzen und so manche Fahrtstrecken zu vermeiden. Autonome Mobilitätsdienste können gerade im ländlichen Raum eine passgenaue und effiziente Mobilität für jeden ermöglichen. Auch wenn wir heute die Risiken und Chancen des autonomen Fahrens noch nicht konkret abschätzen können, möchten wir dennoch an dieser Zukunftslösung weiterdenken. Der Ländliche Raum bietet für autonome Mobilitätsdienste ein ideales Einsatzfeld. Neue und zukunftsorientierte Techniken bieten weiteres Potential und tragen dazu bei, die Erreichbarkeit auf dem Land erheblich zu verbessern. Deshalb müssen wir schon heute beginnen, offene Fragen zu beantworten, Geschäftsmodelle zu entwickeln und die richtigen Rahmenbedingungen zu schaffen.

Erste Lösungsansätze stellen eine vielversprechende Basis dar, doch wie gestalten sich die notwendigen Erfolgsfaktoren?

Diese sind:

- **Die Bedarfsgerechtigkeit:** Die Angebote müssen den tatsächlichen Bedarf der Menschen decken und durch Attraktivität den Nutzen generieren.
- **Die Niedrigschwelligkeit:** Die Angebote müssen kurzfristig und ohne spürbare strukturelle Hürden für den Nutzer abrufbar sein.
- **Die Bezahlbarkeit:** Die Angebote müssen so gestaltet werden, dass sie einerseits für den Anbieter einen auskömmlichen Betrieb ermöglichen, andererseits immer unter der Prämisse betrachtet werden, eine echte Alternative zum Individualverkehr darzustellen.
- **Die Akzeptanz:** Die Angebote müssen den Menschen vor Ort den Mehrwert, welchen sie bieten, aufzeigen. Die Schaffung nachhaltiger Akzeptanz ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzung.

Daraus ergeben sich nachstehende Bausteine für die Schaffung zukunftsfähiger und an Mobilitätsbedürfnissen orientierten Angeboten:

ÖPNV-Konzept:	Glasfaserausbau forcieren:	Modelle für autonomes Fahren erproben:	Finanzierung sichern
Wir sollte versuchen ein ÖPNV-System für die spezifischen Bedarf des ländlichen Raums zu entwickeln und dieses rechtlich zu ermöglichen.	Wir müssen den Glasfaserausbau vor allem auch im ländlichen Raum voranbringen. Denn damit schaffen wir die Grundlage dafür, dass ein Großteil der Pendlerbewegungen der Zukunft völlig emissionsfrei auf die Datenautobahn verlegt werden kann.	Das autonome Fahren wird kommen, wir müssen aber dafür sorgen, dass es auch im ländlichen Raum kommt und stattfinden kann. Dafür sollten wir möglichst schon heute beginnen, die Grundlagen zu schaffen. Denn eine zentrale Frage wird dabei ja sein, Nutzerverhalten zu analysieren und Nachfrage zu entwickeln. Also, warum nicht ein Mal autonomes Fahren simulieren – zur Not vorübergehend noch mit einem Fahrer im Wagen.	LGVFG fortführen und ausbauen für Straße und ÖPNV. Schiene und Straßen in Stand halten und gezielt ausbauen.

Lösungswege gibt es viele, diese werden aber nicht im luftleeren Raum umgesetzt. Zum Einen hängt die Umsetzbarkeit neuer Angebote von einem komplexen rechtlichen Regelwerk ab, zum Anderen dürfen sie nicht an den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung vorbei geplant werden.

Zu überwindende Hürden:

Es gilt, Hürden zu überwinden und Lösungsansätze zu hinterfragen. So verhindert das EU-Beihilfe und -Wettbewerbsrecht manch innovativen und zukunftsgerechten Lösungsansatz.

Wenn man Bus darf, aber Bürgerbus oder Rufauto nicht (oder nur sehr eingeschränkt), dann stehen wir hier vor einer grundsätzlichen Frage:

- Wie passt das System einer zum großen Teil kommunalen Daseinsvorsorge zu einem angelsächsisch geprägten Wettbewerbsrecht wie dem der EU?
- Gefährdet dieses uns dieses nicht viele akzeptierte und mit einem hohen gesellschaftlichen Nutzen verbundene Lösungen?
- Braucht es nicht deshalb eine Öffnung dieses Wettbewerbsrechts auch im Bereich der Mobilität im ländlichen Raum?

Eine weitere Hürde ist aber auch, dass wir dem Bürgerschaftlichen Engagement zu viel Verantwortung zumuten. Wir brauchen bei den Formen, bei denen derjenige der sich einbringt, daraus auch einen gewissen Nutzen hat, sonst sind Modelle sehr personenabhängig und auf Dauer nur schwer aufrecht zu erhalten. Ein gutes Beispiel, in welcher Form das gelingen kann, sind Genossenschaften. Denn dort gilt das Motto, „Was einer nicht schafft, das Schaffen viele“. Zudem müssen wir versuchen, auch neuartige ÖPNV-Angebot vom Markt erfüllen zu lassen.

Daneben spielen auch grundsätzliche Überlegungen zur Mobilität eine wichtige Rolle:

Müssen immer die Menschen mobil sein? Oder können nicht auch umgekehrt Waren, Dienstleistungen und Arbeit mobiler werden? Hier kommt der Datenautobahn eine wichtige Rolle zu: Akzeptanz und Verbreitung von Telearbeit, E-Government, Onlineshopping, E-Health oder E-Learning werden weiter wachsen und dazu beitragen, manche lange Wege zu vermeiden, die heute noch auf der Straße oder der Schiene zurückgelegt werden müssen.

Erfolgreiche Mobilität bedeutet, Erreichbarkeit und spürbare Nähe zu schaffen. Dies gilt im Besonderen für den Ländlichen Raum. Trotz – oder gerade wegen – der räumlichen Weiträumigkeit stehen sich hier die Menschen nahe. Um diese erfolgreiche Konstellation auch in Zukunft zu bewahren, muss es der Anspruch an die „ländliche“ Mobilität sein, den Menschen vor Ort einen attraktiven und tatsächlichen Mehrwert zu bieten. Hierfür kann der Ansatz nur lauten, innovative Mobilitätsangebote auf den Ländlichen Raum abgestimmt zu nutzen. Der Fokus sollte hierbei nicht allein darauf liegen, das Bestehende zu verbessern, vielmehr sollten zugleich neue Wege und erfolgreiche Wege beschritten werden.