

Erlaubt ist, was funktioniert

Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg über die Sicherung der Mobilität auf dem Lande bei knappen öffentlichen Kassen, neue Angebote des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Ansätze für bedarfsgerechte Angebote an ältere Menschen

Wie wichtig ist aus Ihrer Sicht die Sicherung der Mobilität für eine positive Entwicklung abgelegener ländlicher Räume?

Vogelsänger: Sehr wichtig. Es ist nicht nur der verfassungsmäßige Auftrag an mich als Mitglied der Landesregierung, dass keine Region in ihrer Entwicklung – und in diesem Fall also von einem bezahlbaren Öffentlichen Personennahverkehr – abgehängt wird, sondern auch mein persönliches Anliegen, Landleben lebenswert zu gestalten. Ich werbe im Gegenteil dafür, dass möglichst viele Menschen ihren Lebensmittelpunkt im ländlichen Raum halten können. Ich trage ja als Landwirtschaftsminister und Infrastrukturminister gewissermaßen zwei Hüte auf meinem Kopf. Aus dieser in Deutschland einmaligen Kombination ergeben sich für Brandenburg gerade beim Thema Mobilität besondere Synergie-Effekte, die ich nutzen kann.

Wie ist die gegenwärtige Situation in den abgelegenen ländlichen Regionen Brandenburgs?

Vogelsänger: Zzt. ist der ÖPNV vorrangig auf die Schülerverkehre ausgerichtet – die in Zukunft jedoch auf dem Land deutlich abnehmen werden. An Wochenenden, Feiertagen und in den Ferien ist das ÖPNV-Angebot bereits jetzt sehr eingeschränkt. Das trifft auch für die Abendstunden in abgelegenen ländlichen Regionen zu. Insbesondere in ländlichen Regionen, in denen jüngere Leute zur Ausbildung oder an den Arbeitsplatz pendeln müssen und Ältere zunehmend auf öffentliche Verkehrsangebote angewiesen sind, wird die Bereitstellung von Bus und Bahn finanziell und organisatorisch zu einer Herausforderung. Allein schon die jährlich steigenden Preise für Kraftstoffe, Energie und Infrastruktur führen ja dazu, dass wir selbst bei gleichbleibenden Haushaltstiteln immer weniger bestellen können. Massive Fahrpreiserhöhungen treffen aber gerade die Älteren und Jüngeren, also diejenigen, die besonders auf den ÖPNV angewiesen sind und nicht zu den Besserverdienern zählen. Ohnehin liegt das Einkommensniveau in unseren Dörfern weit unter dem, was im Ballungsraum Berlin-Potsdam verdient wird. Der andere Weg, die Verkehrsinfrastruktur über mehr Fahrgäste und mehr Güter wirtschaftlicher zu nutzen, ist für uns ein Dauerthema. In den attraktiven Ausflugsgebieten rund um Berlin kann es an Sonn- und Feiertagen auch schon zu Engpässen kommen. Aber was ist mit den Regionen, die über kein touristisches Potenzial verfügen oder so weit weg liegen, dass sich dorthin kaum Tages-touristen verirren? Ein Kilometer Zug kostet wegen der eigenen Bahninfrastruktur erst einmal wesentlich mehr als ein Kilometer Linienbus. Dafür ist der Zug umweltgerechter und kann mehr transportieren und manchmal gehört der Bahnhof zur Mitte des Ortes. Für all das gibt es keine leichten Antworten. Wir erleben das gerade mit dem Landkreis Prignitz, mit dem wir Lösungen für die Aufrechterhaltung von Regionalbahnlinien suchen.

Wie lässt sich die Mobilität in ländlichen Räumen sichern?

Vogelsänger: Zunächst einmal müssen wir klären, was wirklich gebraucht wird. Wenn an einem Bahnsteig in 24 Stunden nur fünf Leute aussteigen, ist das sicher keine Werbung für die Aufrechterhaltung des Zugbetriebs. Die Sicherung der Mobilität ist immer eine Querschnittsaufgabe, die nicht nur durch den Ver-



Foto: J. Zocher

Jörg Vogelsänger ist seit Februar 2010 brandenburgischer Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft. Der SPD-Politiker war von 1994 bis 2002 Landtagsabgeordneter in Potsdam. Von 2002 bis 2009 gehörte er dem Deutschen Bundestag an. Dort hat er sich vor allem als Verkehrspolitiker einen Namen gemacht. Der 49-Jährige hat in Dresden Maschinenbau studiert. Nach dem Studium arbeitete der gebürtige Brandenburger als Entwicklungsingenieur im Reichsbahnausbesserungswerk Berlin-Schöneweide. Vogelsänger ist wohnhaft in Erkner bei Berlin, verheiratet und Vater zweier Töchter.

kehrsbereich allein gewährleistet werden kann. Deshalb ist es so wichtig gewesen, dass SPD und CDU bereits im Bundeswahlkampf einen Schwerpunkt auf den Erhalt der Infrastruktur und die Sicherung des ÖPNV gelegt haben. So sind mit dem Koalitionsvertrag auch erste Weichenstellungen erfolgt, um wieder mehr Geld in diesen Bereich zu lenken. Insgesamt reden wir in den Verkehrshaushalten über ein jährliches Defizit von rund 7 Mrd. €, das wir allein bräuchten, um den Werteverzehr an den Straßen des Bundes, der Länder und der Gemeinden aufzuhalten. Da besteht also noch weiter Handlungsbedarf. Neben einer besseren Finanzierung müssen wir uns aber auch der Frage stellen, in welcher Form wir Mobilitätsangebote gestalten. Wir haben deshalb in der vor wenigen Tagen verabschiedeten Novelle unseres Landes-ÖPNV-Gesetzes alternative Bedienformen wie Rufbusse gestärkt. Wir müssen die Fahrpläne überprüfen, übrigens nicht nur mit dem Rotstift in der Hand, sondern auch mit Blick auf bedarfsgerechte Streckenführungen und optimierte Umsteigepunkte.

Eine offene Frage ist auch, wie wir in ländlichen Regionen wieder mehr Güterverkehr auf die Schiene bekommen. Wo gibt es sinnvolle Kombinationen zwischen Personen- und Güterverkehr. In der Schweiz fahren in den Bergen z. B. Postbusse. Das kennen wir ja auch aus der Postkutschenzeit. In der Uckermark gibt es wieder einen Kombibus, der ein Landlogistikkonzept umsetzt (s. S. 32 ff.). Ich hoffe, dass sich das für alle Beteiligten rechnet und nachgeahmt werden kann. Die ÖPNV-Angebote dürfen nicht an Landes- oder Kreisgrenzen enden. Mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, immerhin der größte seiner Art in Deutschland, haben wir einen Partner, der uns dabei hilft, die Bedürfnisse eines Flächenlands nicht gegen die Forderungen einer Metropole auszuspielen, sondern beidem gerecht zu werden.

Welchen Stellenwert weisen Sie den unterschiedlichen Verkehrsträgern zu?

Vogelsänger: Brandenburg verfügt als Bundesland über kein eigenes Verkehrsunternehmen, wir sind nur zu einem geringen Prozentsatz an der Berliner S-Bahn beteiligt. Die entscheidende Rolle zur Sicherung der Grundversorgung der Mobilität liegt bei den kommunalen Verkehrsunternehmen. Vorrangig sind sie in dünn besiedelten Regionen mit Bussen unterwegs. Hier gilt es, die Angebote vielfältiger und bedarfsorientierter zu gestalten und an die unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen – Senioren, Jugendliche – anzupassen und zu koordinieren.

Welche Ansätze verfolgen Sie, den ÖPNV speziell in dünnbesiedelten Regionen aufrechtzuerhalten?

Vogelsänger: Zunächst einmal gibt es da keine Denkverbote und kein Copyright. Erlaubt ist, was funktioniert. Wir können inzwischen auch eigene Erfahrungen beisteuern. Seit einigen Jahren sind bei uns im Land einzelne Projekte in der Start- oder Demonstrationsphase, wie der Rufbus in Eberswalde oder der Bürgerbus in Gransee. Hierbei wird insbesondere auch ehrenamtliches Engagement von Senioren für Senioren mobilisiert. Der schon erwähnte Kombibus will mit dem ÖPNV neue Dienstleistungen – insbesondere Güterverkehr – anbieten, um durch weitere Einnahmen sein Angebot zu stabilisieren. Ich möchte auch das Jugend-Projekt mit dem Mitfahrnetzwerk flinc (s. S. 40 f.) erwähnen, ein Mobilitätsangebot, passgerecht für ländliche Regionen, das für öffentliche Hand und die Nutzer kostenfrei nutzbar ist.

Welche Rolle spielen alternative Bedienformen?

Vogelsänger: Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und kommunale Verkehrsunternehmen bedienen die Hauptrouten und sichern den Transport der Schüler zu den Schulen und nach Hause. Die Aufgabe der alternativen Bedienformen ist es, Defizite und Lücken im Angebot zu schließen. In vielen Projekten – Discobus, Fifty-Fifty-Taxi, Kombibus, flinc – hat sich bereits gezeigt, dass diese alternativen Angebote sehr gut angenommen werden, wenn sie gut beworben werden.

Was lässt sich das Land Brandenburg die Sicherung der Mobilität in seinen ländlichen Regionen kosten?

Vogelsänger: Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes sollen die Mittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger um 2 Mio. € auf 85 Mio. € jährlich erhöht werden, die Einzelfallförderung für die Infrastruktur von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen (O-Bus) auf eine erfolgsorientierte Pauschalzuweisung von 5 Mio. € jährlich umgestellt sowie die Kooperation bei aufgabenträgerüberschreitenden Verkehren bereits bei der Angebotsplanung gewährleistet werden. Alternative Bedienformen werden als Bedarfsverkehre im Rahmen einer Verwaltungsvorschrift zusätzlich honoriert. Daneben wurden Anpassungen an das seit 2013 novellierte Bundesrecht (Personenbeförderungsgesetz) und notwendige Aktualisierungen vorgenommen.

Im Mittelpunkt des Interesses stehen alte Menschen, die nicht mehr über einen eigenen PKW verfügen und den bestehenden ÖPNV kaum in Anspruch nehmen können. Welche Ansätze verfolgen Sie im Hinblick auf diese Bevölkerungsgruppe in den ländlichen Gebieten?

Vogelsänger: Ältere Menschen sind im Land Brandenburg die am stärksten wachsende Bevölkerungsgruppe. Die Landesregierung hat daher bereits vor mehreren Jahren mit den Leitlinien zur Seniorenpolitik eine inhaltliche Grundlage für ihr seniorenpolitisches Handeln geschaffen. Als wichtige Voraussetzung für die persönliche Lebensqualität im Alter und die aktive Teilhabe am gesellschaftlichen Leben spielt das Thema Mobilität und Gewährleistung einer barrierefreien Nutzung aller Verkehrsmittel eine wichtige Rolle. In zahlreichen Workshops auf der Grundlage von im Januar 2012 durchgeführten Befragungen wurden die Mobilitätsgewohnheiten von Seniorinnen und Senioren in direkten Gesprächen zwischen Senioren und Vertretern von Politik, Verkehr und Wirtschaft analysiert, diskutiert, bestehende Defizite aufgezeigt und Lösungsansätze entwickelt. Die Ergebnisse werden in einem Leitfaden zusammengefasst, der neben konkreten landkreisspezifischen auch realisierbare und übertragbare Lösungsansätze aufzeigt und Anfang nächsten Jahres vorliegen wird.

Wie wird das Land den Anforderungen einer familienfreundlichen Verkehrspolitik gerecht?

Vogelsänger: Das Mobilitätsticket unterstützt die Mobilitätsicherung für einkommensschwache Familien bei der Benutzung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Das Mobilitätsticket ist eine persönliche Monatskarte, die zu einem ermäßigten Preis ausgegeben und jährlich durch das Brandenburger Verkehrsministerium fortgeschrieben wird. Der Finanzierungsbedarf liegt bei jährlich 2,5 Mio. €. Ziel des Modellvorhabens „JugendMobil – immer unterwegs – immer erreichbar“ ist, gemeinsam mit den Jugendlichen als „Experten in eigener Sache“ integrierte, demografiefeste und langfristig finanzierbare innovative Strategien, Konzepte und Maßnahmen zur Bewältigung der strukturbedingten Mobilitätsprobleme zu entwickeln und zu erproben. Die Berufsorientierung und Lebenswegeplanung von Jugendlichen im ländlichen Raum wird entlang des Projektverlaufs aktiv thematisiert – sowohl unter den Jugendlichen selbst in der schulartübergreifenden Jugend-Initiativgruppe als auch in Expertengesprächen und Netzwerk-Workshops. Mit der Einbindung der Jugendlichen in die kommunalen Entscheidungsprozesse wird die Zielstellung verfolgt, ihnen zusätzliche Chancen zu eröffnen, ihre Lebenswelt verantwortlich und aktiv zu gestalten und so ihre Identifizierung mit der Region zu erhöhen.

Welche Ansätze verfolgen Sie, um die Erreichbarkeit von Schulen in der Fläche zu sichern?

Vogelsänger: Das ist Aufgabe der Landkreise, wir unterstützen sie finanziell. Allerdings muss auch die Schulentwicklungsplanung in Zukunft die Auswirkungen auf die Mobilität stärker berücksichtigen. ■ Rainer Münch

Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels

Innovative Handlungsansätze und Praxisbeispiele aus ländlichen Räumen in Deutschland

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.). Berlin 2012, 144 S., www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/94860/publicationFile/65618/mobilitaetssicherung.pdf

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) unterstützt die Entwicklung von Konzepten, die Mobilität in vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen erhalten können. In der umfangreichen Broschüre des BMVBS wurden erfolgversprechende Projekte und praxisorientierte Handlungs-

empfehlungen zusammengestellt. Im Bereich „stationäre Dienstleistungen“, wird beispielsweise die Mobilitätsagentur Stadt Land Rad Uecker-münde vorgestellt, zu den „mobilen Dienstleistungen“ gehören mobile Bürgerbüros und zum Thema „nachhaltige Mobilitätsangebote“ wird insbesondere auf den ÖPNV eingegangen. Nicht zu kurz kommen „Organisation und Vermarktung“ sowie eine kleine Planungshilfe mit Kontaktadressen. Das Heft richtet sich sowohl an Entscheidungsträger in den Kommunen, wie auch an lokale Initiativen und engagierte Bürger/-innen. ■ ba



Attraktiver öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

Prof. Dr. Heiner Monheim

Nach vier Jahrzehnten fortschreitenden Rückzuges des öffentlichen Verkehrs aus der Fläche beschränkt sich dieser vielfach nur noch auf ein auf verschiedene Verkehrsanbieter aufgesplittertes, schlecht koordiniertes Restangebot für den Schülerverkehr. Dem Autoverkehr gilt im ländlichen Raum das vorrangige politische und planerische Interesse, weil dominante Autonutzung als zwangsläufige Folge disperser Siedlungsstrukturen gesehen wird. Diese Autofixierung war verheerend für Fußgänger, Radfahrer sowie ländliche Ortsbilder. Jetzt führt der demografische Wandel zu massivem Schülerrückgang und zunehmenden Mobilitätsproblemen der alternden Bevölkerung. Deswegen muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sich in der Fläche neu aufstellen.

Kundennähe als „Muss“

Nach der Bahnreform ist durchaus schon Vieles verbessert worden. Die Verkehrsverbünde sorgen für die Kooperation der Verkehrsunternehmen in der Netz-, Fahrplan- und Tarifgestaltung und das Zusammenwirken von Bus und Bahn. Die differenzierte Bedienung mit flexiblen Angebotsformen wie Rufbus, Anrufsammeltaxi (AST) und Bürgerbus ergänzt den Linienverkehr. Ländliche Bahnlinien werden beschleunigt, Bahnhöfe modernisiert und moderne Leichttriebwagen eingesetzt. Integrale Taktfahrpläne sichern die Systemqualität.

Große Probleme gibt es allerdings noch in der lokalen Feinerschließung, die Voraussetzung für Kundennähe ist. Sie wird oft nicht oder schlecht umgesetzt, weil der ÖPNV durch die Aufgabenträgerschaft der Landkreise überwiegend regional organisiert ist. Die Verkehrsverbünde interessieren sich nicht sonderlich für die örtlichen Details und die Nahmobilität, ihr Handeln ist regional

ausgerichtet, auf die mittleren und großen Reiseweiten, die Hauptachsen und die großen Fahrzeuge. Aber ohne eine lokale Basis mit feinverastelten Linien, vielen Haltestellen, kleinen und mittleren Fahrzeuggrößen ist Kundennähe und Verankerung in der Fläche nicht möglich. Im Straßenverkehr ist das selbstverständlich, dafür gibt es das Netz der Gemeindestraßen und den innerörtlichen Parkraum, die eine optimale Tür-zu-Tür-Verbindung sichern. Analoge Qualitäten im ÖPNV dagegen fehlen oft noch.

Der Ortsverkehr als Basis

Die Nahmobilität über kurze Distanzen hat auch im ländlichen Raum noch eine herausragende Bedeutung. Die langen Fahrten beschränken sich auf einen Teil der Berufspendlermobilität. Bei den anderen Reisezwecken und Personengruppen dominieren Strecken unter drei Kilometer. Für sie wird aber in weit überdurchschnittlichem Maße schon der PKW eingesetzt. Deshalb ist auch ein Großteil der Auto-

verkehrsprobleme in Städten und Dörfern des ländlichen Raumes „hausgemacht“. Die Menschen sind bequem und akzeptieren keine langen Fußwege zu ihren Zielen und erst Recht nicht zu den Haltestellen. Oft liegt die nächste Haltestelle aber 500 bis 600 Luftlinien-Meter entfernt. Viele Orte haben überhaupt nur eine oder zwei Haltestellen. Solange der ÖPNV ausschließlich regional konzipiert wird, fällt etwa die Hälfte der Mobilität „durch die Maschen“.

Innovative Beispiele

Dass es auch anders geht, beweisen die ca. 50 innovativen Orts- und Stadtbussysteme in Klein- und Mittelstädten des ländlichen Raumes. Sie orientieren ihre Angebotsqualität auf die Nahmobilität, mit vielen Haltestellen und einem vertakteten Pendelbuseinsatz Ortsrand-Ortsmitte-Ortsrand. Vergleichbare Systeme gibt es auch im Nachbarortsverkehr zwischen benachbarten ländlichen Gemeinden, dort dann oft in Form von Rufbus-, AST und/oder Bürgerbus-systemen (ca. 200 Beispiele). Im Ergebnis führen solche kundennahen Angebotssysteme meistens zu erheblichen Steigerungen der Fahrgastzahlen. Die bekanntesten Stadt- und Ortsbusbeispiele sind Lemgo und Lindau, die ihre Fahrgastzahlen jeweils um den Faktor 20 steigern konn-



Prof. Dr. Heiner Monheim

Prof. Dr. Heiner Monheim, Verkehrsgeograf, 1972-1985 Referatsleiter in der Bundesforschungsanstalt für Landeskunde und Raumordnung (BfLR), 1986 Referatsleiter im Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, 1995-2011 Professor für Angewandte Geographie/Raumentwicklung an der Universität Trier. Seit 2007 Mitinhaber von raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation.

Tel. (0228) 21 71 09, heinemonheim@yahoo.de



Am „Treffpunkt“ der STADTBUSSE in Lemgo sind alle Anschlussmöglichkeiten gleich gegeben.

ten. Ähnlich erfolgreich verkehren in ländlichen Regionen der Schweiz die PubliCars als ländliche Kleinbussysteme auf Anrufbasis. Nordrhein-Westfalen hat inzwischen allein 111 Bürgerbussysteme, die fast alle im ländlichen Raum verkehren.

Eine ähnliche Strategie verfolgen die erfolgreichen Regionalbahnsysteme, die mit neuen Bahnhöfen und Haltepunkten, neuen Leichttriebwagen, einem klaren Taktfahrplan und einem regionalen Image teilweise vier- bis zehnmals mehr Fahrgäste haben als vorher. Das bekannteste Beispiel ist hier sicher die Usedomer Bäderbahn, ähnlich erfolgreich waren die Rurtalbahn (Dürener Kreisbahn) oder die Geißbockbahn am Bodensee. In diesen Systemen spielen auch die touristische Nachfrage und der Einkaufsverkehr eine wichtige Rolle.

Ländliche Autofixierung als Problem

Leider gibt es trotzdem in vielen Regionen noch massive Skepsis gegen solche Innovationen. Das Klischee ist, im ländlichen Raum würden „die autoverliebten Dickhäuter nicht umsteigen“. Dazu hat die von der Autolobby listig propagierte Parole, „guter ÖPNV sei nur in Großstädten möglich“ beigetragen. Viele Erfolgsbeispiele im ländlichen Busverkehr wurden mit relativ bescheidenen Mitteln und in kurzer Zeit umgesetzt, mit Investitionen zwischen 500 000 und 2 Mio. €. Die genannten Beispiele erreichten eine große Wirtschaftlichkeit und Beliebtheit; der Zuschussbedarf je Fahrgast sank meist auf ca. 10 % des Ausgangswertes. Dabei handelt es sich fast immer um überschaubare Kleinsysteme, bei denen Busbeschaffung und Haltestelleneinrichtung schnell möglich sind.

Kombibus als neue Innovationsstrategie

Als Innovation aus dem skandinavischen ländlichen Raum hat nun auch das Modell „KombiBus“ Deutschland erreicht. Früher war der deutsche Postbus immer gleichzeitig im Personen- und Güterverkehr unterwegs, mit Briefen, Paketen und Fahrgästen. Dann wurden in Deutschland diese Synergien zerschlagen. Und nun kehrt man, gestützt auf skandinavische Vorbilder (vor allem Finnland flächendeckend und Nordschweden), zu dieser Kombination zurück. Das erste deutsche Anwendungsbeispiel läuft in der ländlichen, extrem dünn besiedelten Uckermark. Dort wird die freie Frachtraumkapazität der Linienbusse genutzt, um den zeitsensiblen Transportbedarf von Lebensmittelläden und Hotels (Gepäckbeförderung für (Rad-)Wanderpublikum) zu bedienen. Der Effekt ist



Foto: G. Krstanovic

In der Uckermark werden gleichzeitig Personen und Frachten transportiert.

ein doppelter: das Problem, dass die Mindestmargen der klassischen Lieferanten das Überleben kleiner Läden gefährden, wird durch kleinteiligen, taggleichen Stückgutverkehr gelöst. Und die zusätzliche Wertschöpfung im Güterverkehr sichert eine höhere Wirtschaftlichkeit des lokalen oder regionalen Busverkehrs. Im Falle der Uckermark wurden zuvor das Liniennetz und der Fahrplan im Sinne eines integralen Taktfahrplans optimiert.

Lokales Qualitätsbewusstsein

Innovative ländliche Bussysteme bedienen die Nahmobilität mit klarer Lokalorientierung im Taktverkehr, die Verknüpfung erfolgt in den Ortskernen. Sie finden hohes lokales politisches Engagement. Das ist neu, denn bisher werden finanzielle Beiträge für den Busverkehr nur im Rahmen der Kreisumlagen erbracht. In einem solchen System lassen sich lokale Sponsoren nicht für den öffentlichen Verkehr begeistern. Wenn dagegen moderne Niederfler-Mini- und -Midi-Busse verkehren, deren Farbe, Form, Uniform, Haltestellendesign, Fahrpläne sowie Fahrkarten Lokalkolorit bieten, wachsen die Marktchancen.

Dafür braucht man eine organisatorische und finanzielle Re-kommunalisierung des Busverkehrs (die Zuständigkeit für Gemeindestraßen und den Parkraum liegt ja auch bei den Gemeinden). Diese ist Voraussetzung für eine kundennahe Angebotserbringung.

Systemqualität

Natürlich soll die Lokalorientierung nicht zu einer Atomisierung in viele kleine Inselsysteme führen. Die lokalen Teilsysteme müssen sich untereinander linienmäßig, fahrplanmäßig und tariflich abstimmen. Aus den bisher eher langsamen, mäandrierenden Regionalbussen werden dann attraktive Schnellbusse, weil sie von der lokalen Feinerschließung freigestellt sind. Wo immer es geht, binden die lokalen Kleinsysteme aber die Schiene an. An den Knoten in den Ortskernen gibt es Verknüpfungen zwischen den verschiedenen Netzebenen, an den Netzenenden gibt es eine Verknüpfung zu den Nachbar-netzen. Beides erfordert eine systematische Netz- und Fahrplanplanung in der Logik integraler Taktfahrpläne.

Verstetigtes Marketing

Die private Wirtschaft begleitet neue Produkte oft mit Einführungskampagnen. Solche Kampagnen sind auch für den öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum nötig. Bei der Werbung darf es nicht bei einem einmaligen Auftakt bleiben, weitere, vergleichbare Anstrengungen des Marketings und der Werbung sind nötig, um den anfänglichen Erfolg zu verstetigen. Der Handel muss als Multiplikator besonders angesprochen werden. Dafür müssen die Busse aber die Ortskerne direkt anfahren und alle Plätze, Einkaufsstandorte, Behördenstandorte und Wohngebiete erschließen, um der Kundschaft kurze Wege zu bieten. Einkäufer und Freizeitkunden sind zwei entscheidende Marktsegmente, die viel zu lange vom öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum ignoriert worden sind. Damit stehen wir am Beginn einer neuen positiven Nahverkehrskultur für den ländlichen Raum. Sein Negativimage wird beendet – der ÖPNV präsentiert sich selbstbewusst.

Eine neue ÖPNV-Landschaft erfordert Unterstützung von Bund und Ländern

Die Übertragung erfolgreicher Einzelbeispiele auf ganz Deutschland und seine spezifische Raumstruktur ergibt ein eindrucksvolles Mengengerüst: Deutschland braucht ca. 1 300 Stadt- und Ortsbussysteme und 13 000 AST-, Rufbus- und Bürgerbussysteme. Und es braucht etwa 250 Regional- und 100 Kommunalbahnsysteme. Eine solche neue ÖPNV-Landschaft kann nicht nur von unten wachsen, durch vereinzelte lokale Initiativen. Hier müssen Bund und Länder eine dezidierte Gesamtkonzeption und darauf aufbauend eine entsprechende Förderpolitik mit einem neuen Rechts- und Finanzrahmen entwickeln. ■

Gemeindebus Rödelsee

Burkhard Klein

Auf Initiative von Burkhard Klein, 1. Bürgermeister der Gemeinde Rödelsee, wurde im Jahr 2009 ein 9-sitziger VW-Bus als Gemeindebus angeschafft, der sich fast ausschließlich durch Werbeeinnahmen und Spenden finanziert. Eine Firma aus Deggendorf übernahm die Akquise der insgesamt 58 Sponsoren und Werbepartner. Die Gemeinde verpflichtete sich wiederum, die Werbeaufdrucke fünf Jahre auf dem Fahrzeug zu belassen.

Das Fahrzeug deckt viele Bedürfnisse der Bürger ab, die der Öffentliche Personennahverkehr nicht leisten kann. So werden z. B. Senioren einmal pro Woche zum Einkaufen in den gemeindeeigenen Dorfladen gefahren. Auch Schulkinder wurden teilweise bei fehlenden Busverbindungen schon befördert. Die örtlichen Vereine, die Feuerwehren und Seniorenkreise nutzen den Gemeindebus regelmäßig für ihre Zwecke und auch für den Kindergarten und die Schule stellt der Bus eine Ergänzung der Mobilität dar. Des Weiteren wird der Bus für viele private Fahrten genutzt, sei es für den Besuch von Veranstaltungen („Promillebus“) oder sogar für Urlaubsreisen (bis nach Italien oder Kroatien).

Für manche Fahrten gibt es einen festen, vergünstigten Tarif von 1 € pro Fahrt und Teilnehmer, z. B. im Zusammenhang mit Schulbesuchen oder für die Fahrt zum Rödelseer Dorfladen. Ansonsten können Ortsbürger oder Vereine den Gemeindebus gegen einen km-Preis bzw. eine Halb- oder Ganztagespauschale ausleihen. Der Busverleih erfolgt noch direkt beim Bürgermeister, was auch für Information und Vernetzung sorgt. Für regelmäßig stattfindende Fahrten stellt die Gemeinde ggf. eine/-n Fahrer/-in.



Dies alles und die erstaunliche Fahrleistung von bisher 67 668 km für über 470 Fahrten seit Inbetriebnahme im Oktober 2009 zeigen, dass Bedarf besteht und der Gemeindebus einen wichtigen Bestandteil der Mobilität in der Gemeinde bildet. Noch dazu gelingt es, den Bus beinahe kostendeckend zu betreiben.

Die Erfahrungen in Rödelsee zeigen, dass ein solches Projekt umgesetzt werden kann, auch wenn es anfänglich auf Widerstand gestoßen ist. Inzwischen jedoch ist der Gemeindebus in der Bevölkerung angekommen – aus „dem Gemeindebus“ ist „unser Gemeindebus“ geworden. Gemeinden, die ein ähnliches Projekt planen, müssen jedoch vor allen Dingen eine rechtliche und steuerliche Bewertung der entsprechenden Verträge vornehmen. ■

Burkhard Klein

Erster Bürgermeister der Gemeinde Rödelsee
info@roedelsee.de, www.roedelsee.de

Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck – wie reagieren auf den demografischen Wandel?

Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.), Bonn 2013, www.netzwerk-laendlicher-raum.de/daseinsvorsorge

Von Mobilität bis medizinische Versorgung – für die ländlichen Räume ist Daseinsvorsorge essenziell. In den Beiträgen von Mitarbeitern verschiedener Hochschulen und Planungsbüros sowie des Sachgebietes „Strukturen der Daseinsvor-

sorge im ländlichen Raum“ der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung werden neue Ideen, aktuelle Entwicklungen und mögliche Handlungsoptionen vorgestellt. Zum Thema Mobilität sind die folgenden Beiträge im Heft zu finden: Mobilität als Basis der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum, Medizinische Versorgung und ÖPNV im ländlichen Raum, Familien auf dem Land – morgen noch mobil? ■ ba





Übergabe eines neuen Fahrzeuges an den Bürgerbusverein Sievershütten

Nachhaltigkeitspreis des Landes Schleswig-Holstein zum Thema Mobilität

Lukas M. Egyptien

Zum dritten Mal lobte das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein 2013 den Nachhaltigkeitspreis aus. Unternehmen, Vereine und Verbände, Bürgerinitiativen, Kommunen, Kirchengemeinden und kommunale Partnerschaften sowie Schulen oder Einzelpersonen aus Schleswig-Holstein waren aufgerufen, ihre Beiträge unter dem Motto „Mobilität nachhaltig denken!“ einzureichen.

Das Motto beinhaltete zahlreiche Aspekte des alltäglichen Lebens, beispielsweise alternative und innovative Mobilitätsformen oder Auswirkungen auf das Klima. Bezug genommen wurde auch „auf die geistige Flexibilität und Innovationskraft der modernen Gesellschaft“. Für die Bewerbung waren Ideen und Projekte gewünscht, die soziale, ökonomische und ökologische Faktoren im Sinne der Verhaltensveränderung und Nachhaltigkeit erfolgreich miteinander kombinieren. Insgesamt gingen 54 Beiträge ein. Vergeben wurden zwei erste Preise, ein zweiter Preis sowie ein Sonderpreis, insgesamt in Höhe von 10 000 €. Ein Bewerber erhielt eine lobende Erwähnung. Im Folgenden werden drei eingereichte Projekte vorgestellt, die sich auf die Mobilität im ländlichen Raum beziehen. Eines davon, realisiert vom Landkreis Nordfriesland und der eE4mobile eG, erhielt am 28. November 2013 den zweiten Preis.

Bürgerbusvereine – Versorgungslücken zeigen

Im ländlichen Raum stellt die Fahrgastbeförderung oft ein Problem dar. Neben dem Schülerverkehr gibt es im „normalen“ Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) meist keine oder nur wenige Angebote. Im Kreis Bad Segeberg wurden vor diesem Hintergrund in den 90er Jahren die Bürgerbusvereine Segeberg Ost und Sievershütten gegründet. Beide entwickelten sich schnell zu einem kundennahen sowie vollständigen Baustein des ÖPNV.

Die Bürgerbusvereine bedienen den Linienverkehr mit festen Haltestellen, in Segeberg Ost holt der Bus die Fahrgäste nach einem Anruf sogar an der Haustür ab. Viele Bewohner nutzen das Angebot, die Nachfrage in allen Gemeinden steigt stetig. In Sievershütten war die Inanspruchnahme so groß, dass eine Tour an das örtliche Busunternehmen Autokraft GmbH, welches die Vereine häufig bei verkehrstechnischen Fragen berät, abgegeben wurde. Anstelle des Kleinbusses fährt nun ein gewöhnlicher Linienbus.

Die Bürgerbusse fahren u. a. abends, samstags und in den Ferien am Vormittag. Ihr Erfolg zeigt, dass es einen hohen Beförderungsbedarf gibt, und verweist so auf Versorgungslücken im regulären ÖPNV. Isabel Struck vom Bürgerbusverein Sievershütten freut



Lukas M. Egyptien

Studiengang Regionalmanagement und Wirtschaftsförderung M.A., HAWK Göttingen, Fakultät Ressourcenmanagement

Lmegyptien@gmx.de



Stromtankstellen für E-Mobile im Kreis Nordfriesland



Von links: Initiator Heino Messerschmidt, Altbürgermeister Rolf Trede und Patrik Minkus, 1. Anlaufstelle für die Bonausgabe, bei der Einführung des Lüwe Taxi Bons

sich, dass „der Bürgerbus immer wieder der Geburtshelfer für einen festen Linienverkehr ist“ – insgesamt viermal in 23 Jahren. Die Finanzierung der Bürgerbusse wird vom Kreis Segeberg übernommen. Hinter dem Steuer nehmen zahlreiche Ehrenamtliche Platz – „Bürger fahren für Bürger“.

Kreis Nordfriesland & eE4mobile eG – Strom tanken

Nordfriesland möchte bis 2020 Deutschlands klimafreundlichster Kreis werden, E-Mobilität ist dabei ein bedeutender Faktor. Die Energiegenossenschaft eE4mobile eG bringt den „grünen Strom auf die Straße“. Gemeinsam mit dem Kreis Nordfriesland konnte bereits ein dichtes Netz von Aufladestationen für E-Fahrräder aufgebaut werden. Nun steht die flächendeckende Versorgung des Kreisgebietes mit Stromtankstellen für E-Mobile im Vordergrund.

Da mittels erneuerbarer Energien und Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen das 3,59-Fache des notwendigen Stroms produziert wird, kann der Überschuss für E-Mobile genutzt werden. Möglichst viele Stromtankstellen nehmen (potenziellen) Fahrern die Sorge vor ungenügenden Reichweiten und tragen entscheidend zur Reichweitenerhöhung bei. Überall dort, wo ein E-Mobil länger als 30 Minuten parkt, sollte eine Lademöglichkeit existieren, sind sich die nordfriesischen Akteure einig. Inhaber geeigneter Standorte werden von den Kooperationspartnern direkt angesprochen und über die Errichtung einer Stromtankstelle aufgeklärt. Der technische und finanzielle Aufwand ist gering, meist kommen keine öffentlichen Gelder zum Einsatz, weil Unternehmen die Finanzierung übernehmen.

Seit Kooperationsbeginn konnte die Zahl der Stromtankstellen kreisweit auf 38 erhöht werden, der Strom wird in den meisten Fällen noch kostenlos abgegeben. Auch die Zulassungszahlen für E-Mobile steigen stetig: Ca. ein Drittel der in Schleswig-Holstein fahrenden Fahrzeuge mit Elektroantrieb ist in Nordfriesland gemeldet.

Gemeinde Lütjenwestedt – ein Bon für den Nachwuchs

Um die Mobilität sowie Eigenständigkeit der Jugend zu fördern und deren Eltern zu entlasten, wurde in Lütjenwestedt der „Lüwe Taxi Bon“ eingeführt. Diesen können die etwa 50 Jugendlichen zwischen 14 und 21 Jahren der Gemeinde seit dem Herbst 2012 bei ausgewählten örtlichen Taxiunternehmen einlösen.

Die Bons haben einen Wert von je fünf €, monatlich werden pro Person maximal zwei Gutscheine ausgegeben. Mittel aus dem Fonds für Jugend und Soziales, der durch den Verkauf zweier Immobilien und die Zinserträge aus den Anteilen der Gemeinde an der SH-Netz AG gespeist wird, sichern die Finanzierung. Die Abrechnung zwischen den Taxiunternehmen und der Gemeinde erfolgt monatlich.

Zunächst auf ein halbes Jahr beschränkt, wird die Aktion wegen der großen Nachfrage nun bis Ende des Jahres 2014 fortgeführt. Gemeindevertreter Heino Messerschmidt möchte noch weitergehen „und das Bon-System auf Bus- und Bahnfahrten ausweiten. Aus diesem Grund werden schon Gespräche mit dem Betreiber des öffentlichen Nahverkehrs geführt. „Die Jugendlichen sind unsere Zukunft. Sie sollen hier gerne leben, weil sie gut ein- und angebunden sind.“ Denkbar wäre auch die Ausdehnung auf andere Bevölkerungsgruppen. ■

Alle Informationen zum Wettbewerb unter: www.schleswig-holstein.de/UmweltLandwirtschaft/DE/NachhaltigeEntwicklungEineWelt/01_NachhaltigeEntwicklung/005_Nachhaltigkeitspreis/ein_node.html.



Carsharing für das Land als private Nachbarschaftshilfe

Christian Piepenbrock

Carsharing kann auch im ländlichen Raum funktionieren – insbesondere das private Carsharing bietet neuerdings die Möglichkeit, zusätzliche, flexible Auto-Mobilität zu schaffen. Beim privaten Carsharing verleihen Autobesitzer gelegentlich ihre privaten Autos an Nachbarn. Das ist nachhaltig, günstiger für alle und über Internetplattformen wie www.nachbarschaftsauto.de einfach durchzuführen.

Carsharing hat es schwer in kleinen Städten und auf dem Land. Die großen kommerziellen Anbieter bieten ihre Autos gerne überall dort an, wo sie über 700 € Monatsumsatz pro Auto erwarten können. Das ist aber meistens nur in der dichten Großstadt möglich. Dort ist Carsharing in den letzten Jahren stark gewachsen und hat sich allein 2011-2012 mehr als verdoppelt. Zwei Möglichkeiten bieten sich als Alternative an: Bürgerinitiativen oder die Nutzung der bereits für andere Zwecke vorhandenen Autos. Der Bundesverband Carsharing zählt über 100 Mitglieder, darunter viele kleine Vereine, die Autoerwerb und -betrieb, Organisation und Mitgliederwerbung in die eigene Hand genommen haben. Erstaunlich ist, wie selten bisher die zweite Möglichkeit genutzt wird: vorhandene Autos gelegentlich für das Carsharing zu nutzen.

Einfacher Einstieg ins Carsharing ohne Flotteninvestition

Autos gibt es wirklich überall und die Teilnahme am privaten Carsharing erfordert inzwischen nur noch eine einfache Online-Registrierung. Damit ist ein An-

gebot sofort deutschlandweit ganz ohne monatliche Grundkosten verfügbar. So können Nachbarn und Freunde spontan Autos teilen, inkl. Absicherung durch Leihvertrag und Versicherung. Autobesitzer stellen ihr Auto auf der Internetplattform ein und setzen ihre Leihgebühr fest, z. B. 25 € pro Tag für einen Kleinwagen. Verfügbare Autos können im Internet lokal gefunden und beim Besitzer angefragt werden. Der Autobesitzer entscheidet jeweils, ob er sein Auto wie angefragt verleihen möchte. Die Autoübergabe erfolgt persönlich unter Nutzung eines Übergabeprotokolls, abgerechnet wird online. Anschließend bewerten sich Leihnehmer und Verleiher, um mehr Vertrauen in der Community zu schaffen.

Die wichtigste Neuerung des privaten Carsharings besteht in einer speziellen Zusatzversicherung: Das Auto wird passend für die Dauer des Verleihs kurzzeitig mit einer innovativen Kfz-Zusatzversicherung versehen, einschließlich Kfz-Haftpflicht, Teilkasko und Vollkaskoschutz – auch dann, wenn das Auto normalerweise gar nicht Vollkasko versichert ist. Je nach Auto kostet dieser

Schutz ca. 5 bis 11 € pro Tag und deckt damit alle wichtigen Schäden durch Unfall, Unwetter, Haarschadung oder Kratzer ab. Das Entscheidende daran ist: Die normale Autoversicherung muss im Schadensfall nicht zahlen. Damit können alle Rabatte des Autobesitzers für einen eingeschränkten Fahrerkreis und Schadensfreiheit erhalten bleiben und der Autobesitzer muss seinen normalen Kfz-Versicherungsvertrag nicht ändern.

Privates Carsharing begann erst stark zu wachsen, als Nachbarschaftsauto 2011 die Versicherungslösung entwickelt hatte. Inzwischen gibt es in Deutschland in mehreren Carsharing-Initiativen tausende Autos und zehntausende Mitglieder, die sich privat Autos teilen. In Großstädten ist das Angebot bisher am größten, obwohl das Konzept auch für Kleinstädte und das Land geeignet ist, da dort Carsharing-Alternativen kaum existieren.

Die Investitionshürde für den Carsharing-Start ist bei privatem Carsharing praktisch Null: Weder Vereinsgründung noch Autokauf ist notwendig. Dennoch ist Überzeugungsarbeit nötig, damit Nachbarschaftsautos überall geteilt werden und Nutzer sie schätzen lernen. Wirklich interessant wird das Angebot für die Nutzer erst, wenn in der Nachbarschaft nicht nur ein Auto mitmacht, sondern mehr als ca. zehn, denn erst dann sind Auswahl und Verfügbarkeit jederzeit gegeben.



Christian Piepenbrock

Gründer und Geschäftsführer von Nachbarschaftsauto, Berlin

Tel. (030) 60 98 682 60
office@nachbarschaftsauto.de
www.nachbarschaftsauto.de

(freut sich über Kontaktaufnahme)



Foto: Nachbarschaftsauto

Autoteilen erfordert Information, Verhaltensänderung und Übung

Die erste Hürde erscheint hoch: Sein privates Auto zu verleihen, ist für die meisten Autobesitzer schwer vorstellbar, selbst wenn dabei durch Einnahmen die Fixkosten reduziert werden. Das Auto ist oft nicht nur ein Transportmittel, sondern auch Statussymbol und persönlicher Raum. Die Haltung zum PKW ändert sich aber: Zwar sagen 64 % in Umfragen, sie könnten nicht auf ihr Auto verzichten, aber nur 16 % sind große Autoliebhaber, während die Mehrheit ihr Fahrzeug sehr pragmatisch sieht. 43 % könnten sich sogar vorstellen, ihr Auto gelegentlich zu verleihen – wenn sie wüssten wie. Dabei sind Ältere jedoch wesentlich skeptischer als die unter Dreißigjährigen.¹ Die Motivation, sein Auto zum Nachbarschaftsauto zu machen, hat oft auch einen sozialen Aspekt: Die Nachbarn lernen sich kennen und helfen sich gegenseitig – Werte, die im ländlichen Raum stärker vertreten sind als in

Großstädten. Darüber hinaus kann mit Carsharing deutlich Geld gespart werden. Mobilität und das private Auto sind nach der Wohnung der größte Ausgabenposten im Privathaushalt – noch vor Ausgaben für Lebensmittel. Der größte Teil sind dabei oft schon die Auto-Fixkosten durch Wertverlust, Steuer und Versicherung. Autobesitzer zahlen häufig mehr Geld für die Verfügbarkeit des eigenen Autos, als für die eigentliche Nutzung. Rein finanziell lohnt sich bei weniger als 8 000-10 000 km Nutzung pro Jahr statt Autobesitz die gelegentliche Carsharing-Nutzung.

In der Praxis funktioniert der Autoverzicht am besten, wenn es für tägliche Arbeitswege Alternativen zum Auto gibt und das Fahrzeug nur gelegentlich benötigt wird. Ein Musterfall für das private Carsharing im ländlichen Raum ist der Zweitwagen: Haushalte sind eher bereit, diesen an Nachbarn zu verleihen, denn meistens wird er pragmatisch als kleines, praktisches Auto angesehen, das zu oft herumsteht.

Einige Kommunen bringen Carsharing als nachhaltiges Angebot und Teil ihrer Agenda-21-Aktivitäten voran. Insbesondere das private Carsharing erfüllt dabei die Anforderungen in Bezug auf bessere Ressourcen-Nutzung und lokale Lösungen besonders gut. Mit nur wenig Aufwand kann so viel erreicht werden: Wenn nur 2 % der Autofahrer mitmachen würden, gäbe es flächendeckend ohne zusätzliche Investitionen ein günstiges Nachbarschaftsangebot und im gesamten Land könnten über 100 000 PKW eingespart werden – dieses Ziel möchte Nachbarschaftsauto in fünf Jahren erreichen.

Das Bundesumweltministerium und das Bundesumweltamt zeichneten Nachbarschaftsauto 2012 mit dem Bundespreis Ecodesign für seine nachhaltige Lösung aus – sozial, günstig und mit weniger Ressourcenverbrauch. ■

¹ Repräsentative Umfrage der Axa Versicherung 2010.



Das Mitfahrnetzwerk flinc

Benjamin Kirschner

Während Parkplatznot und Staus typische Probleme von Großstädten sind, stehen ländliche Regionen und Kleinstädte vor ganz anderen Herausforderungen, allen voran der Abhängigkeit vom eigenen Auto und der meist nur unzureichenden Anbindung an den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

Anders als in Ballungszentren stehen den Bewohnern des ländlichen Raums neben dem eigenen PKW meist keine Alternativen zur Verfügung. Deutschlandweit gibt es mittlerweile eine große Zahl an Pilotprojekten, einige davon, wie „Mobilität 21“ oder das Modellvorhaben „Demografischer Wandel – Region schafft Zukunft“, werden auf Bundesebene gefördert. Andere Projekte entstehen auf Initiative von Bürgern oder Lokalpolitikern, wie in der LEADER-Limesregion oder im gesamten Rems-Murr-Kreis. Dort ergänzt das Mitfahrnetzwerk flinc nun das Angebot der täglichen Mobilität.

Das Mitfahrnetzwerk flinc für spontane Alltagsmobilität

Für die Bürger bedeutet flinc eine Alternative zum eigenen Auto und eine Ergänzung zum ÖPNV – sowohl für geplante als auch für spontane Fahrten. Täglich fahren Menschen die gleichen Strecken, ohne Kenntnis darüber zu haben, dass ihr Nachbar vielleicht auf derselben Strecke unterwegs ist. Das Mitfahrnetzwerk bietet die Möglichkeit, die Ressource „freie Sitzplätze im Auto“ sichtbar zu machen und bestmöglich auszunutzen. Der Arbeitsweg, Fahrten zu Freunden in der nächstgelegenen Ortschaft, Arztbesuche oder Einkäufe lassen sich dank flinc ganz einfach gemeinsam zurücklegen. Nutzer stellen ihr Fahrtangebot oder ihr Mitfahrtesuch auf der Internetplattform ein und flinc schlägt innerhalb von Sekunden automatisch passende Mitfahrer oder Fahrer vor. Der Dienst ist kostenlos, jederzeit verfügbar und kann über den PC oder das Smartphone genutzt werden. Dank der flinc-Preisempfehlung für die gemeinsame Fahrt kann es ohne weitere Absprachen direkt von Haustür zu Haustür losgehen. Für die Preisempfehlung werden 10 ct pro Minute Fahrzeit veranschlagt – dieser Betrag wurde von flinc in Tests als Mittelwert ermittelt.

Gemeinsam unterwegs – aber sicher!

Grundlage bei flinc ist das Vertrauensnetzwerk. Generell gilt: Der Nutzer entscheidet selbst, wen er mitnehmen oder bei wem er mitfahren möchte. Entweder nur mit Freunden und direkten Kontakten, mit flinc-Nutzern aus einer eigenen Gruppe wie etwa Arbeitskollegen aus dem eigenen Unternehmen oder mit allen anderen Nutzern aus der flinc-Community. Jeder flincer besitzt ein aussagekräftiges Profil, über welches er anderen Nutzern Informationen mitteilen kann. Dazu zählen etwa das Profilfoto, ein Bild des eigenen Autos, das eigene Kennzeichen oder die Anzeige der Telefonnummer – Angaben, die dabei helfen, das gegenseitige Vertrauen zu erhöhen. Denn kaum jemand fährt gerne bei einem völlig Unbekannten mit. Nach jeder gemeinsamen Fahrt können sich die Teilnehmer gegenseitig bewerten, indem sie die Frage „Würdest du mit dieser Person nochmal mitfahren?“ bzw. „Würdest du diese Person nochmal mitnehmen?“ beantworten. Das geht ganz einfach mit einem Klick auf das Symbol „Daumen hoch“ oder „Daumen runter“. Alle Bewertungen durch andere flincer sind ebenfalls im Nutzerprofil ersichtlich.



flinc eignet sich besonders gut für Entfernungen bis 100 km und ist damit ideal für den Einsatz im ländlichen Raum. Da dort die traditionellen Angebote wie der ÖPNV das Mobilitätsbedürfnis der Bürger nicht mehr restlos bedienen können, ist eine Verknüpfung mit neuen, innovativen Mobilitätsangeboten ein notwendiger Schritt, um auch im ländlichen Raum eine effektive und finanzierbare Mobilität zu gewährleisten – und zwar mit bereits vorhandenen Ressourcen.



Benjamin Kirschner

flinc AG, Ludwigshafen

Tel. (06151) 39 21 23 60
(keine telefonische Fahrtvermittlung)

www.flinc.org



Untere Reihe v.l.n.r. Jennifer Hoeltke, Landratsamt Rems-Murr Kreis, Bernd Friedrich, Erster Landesbeamter des Rems-Murr-Kreises, Reinhold Sczuka, Bürgermeister der Gemeinde Althütte, Michael Balzer und Erster Bürgermeister der Stadt Backnang. Obere Reihe v.l.n.r. Christel Brodersen, Kreistagsfraktionsvorsitzende B90/Die Grünen, Laura Deja, flinc AG, Maximilian Friedrich, Bürgermeister der Gemeinde Berglen, Andreas Stanicki, Bürgermeister der Stadt Schorndorf und Christoph Jäger, Bürgermeister der Gemeinde Großlalach

flinc im Rems-Murr-Kreis

Das Mitfahrnetzwerk soll hier nicht nur die Mobilität der Menschen im Landkreis verbessern, sondern ist auch als Teil der Klimaschutzstrategie gedacht. Jennifer Hoeltke* hat als Klimaschutzmanagerin des Rems-Murr-Kreises die Einführung von flinc im Landkreis aktiv begleitet und beantwortet im Folgenden Fragen rund um das Projekt.

Wie kam es zu der Zusammenarbeit zwischen dem Rems-Murr-Kreis und flinc?

Hoeltke: Nach Fertigstellung des Klimaschutzkonzepts hat der Kreistag des Rems-Murr-Kreises im Dezember 2012 zugestimmt und die zügige Umsetzung der vier Schwerpunkte gefordert, zu denen u. a. „Nachhaltige Mobilität“ gehört. Daraufhin wurden im Programm „Klimaschutz-plus 2013-2015“ rund 15 Projekte konzipiert, die, um nachhaltig wirken zu können, über drei Jahre umgesetzt werden sollen. Zum Schwerpunkt „Nachhaltige Mobilität“ wurde flinc als Teil des Querschnittprojekts „Neue Wege für die Mobilität im Alltag“ aufgenommen. Zu der Zeit hatten bereits sechs Kommunen des Rems-Murr-Kreises aus der LEADER-Limesregion flinc als Pilotprojekt eingeführt und intensiv beworben. Die Auswertung zeigte: Die Bürger nahmen flinc gut an und eine kreisweite Bewerbung des Mitfahrsystems könnte sich positiv auf die Senkung der Verkehrsemissionen auswirken. Der Rems-Murr-Kreis ist auf die flinc AG zugegangen und hat mit ihr ein Werbekonzept für zunächst zwei Jahre aufgestellt.

Welche Erwartungen und Ziele verbindet der Rems-Murr-Kreis mit dem Projekt?

Hoeltke: Die CO₂-Bilanz des Rems-Murr-Kreises hat gezeigt, dass mit 37,4 % der CO₂-Emissionen der Verkehrssektor als Hauptemittent im Fokus stehen muss. Frappierend ist, dass 59,6 % der Emissionen in diesem

Bereich durch den motorisierten Individualverkehr entstehen, d. h. durch alltägliche PKW-Fahrten der Bürger. Die Einflussmöglichkeiten sind in diesem Bereich besonders begrenzt, denn Mobilität ist nicht gänzlich zu vermeiden, sondern nur im Sinne der Nachhaltigkeit anzupassen. Mit Einführung und Bewerbung von flinc erhofft sich der Kreis, seinen Bürgern eine Mobilitätsoption aufzuzeigen, die ökonomische Vorteile durch Benzinsparen hat und zum Klimaschutz beiträgt.

Wie vermittelt der Kreis die Idee an seine Bürger?

Hoeltke: Natürlich werden diverse Werbematerialien wie Flyer und Plakate gestreut. Dabei ist die Unterstützung der Kommunen eine große Hilfe. Zudem wird Online-Werbung geschaltet und es werden regelmäßig Pressemitteilungen für Kreiszeitungen und Gemeindeblätter verfasst.

Welche Erfahrungen haben Sie mit dem Mitfahrnetzwerk bisher gemacht?

Hoeltke: Viele Erfahrungswerte hat der Landkreis noch nicht sammeln können, da flinc erst seit drei Monaten beworben wird und so ein Projekt Zeit braucht, um sich entfalten und in den Köpfen verankern zu können. Bemerkenswert war, wie begeistert die Teilnehmer der Auftaktveranstaltung von der Einfachheit des Mitfahrsystems in der Praxis waren. Wer einmal „flinc“, wird es bestimmt auch ein zweites Mal tun. ■

* Jennifer Hoeltke, Landratsamt Rems-Murr-Kreis, Geschäftsbereich Umweltschutz, Geschäftsstelle Klimaschutz, Waiblingen, Tel. (07151) 501-27 57, j.hoeltke@rems-murr-kreis.de, www.rems-murr-kreis.de



Start des Dorfautos in Hürtenwald-Gey

Das Pedelec-Angebot in Nideggen-Berg wird unter anderem vom örtlichen Hofladen organisiert.

Neue Wege für geteilte Mobilität in der Eifel

Alexander Sobotta und Simone Handwerk

Wie in vielen anderen Mittelgebirgsregionen müssen in der Eifel für den Weg zur Arbeitsstätte, zu Freizeitaktivitäten und zur täglichen Versorgung vergleichsweise weite Distanzen überwunden werden. Der Öffentliche Personennahverkehr ist zwar gut entwickelt, häufig bietet er aber keine Alternative zur Nutzung des PKW.

Wie eine Befragung der LEADER-Region Eifel ergeben hat, verfügen über 60 % der Haushalte über mindestens zwei Autos. Da viele Zweit- oder Drittwagen wenig genutzt werden, bedeutet dies eine geringe Auslastung vieler PKW und einen hohen finanziellen Aufwand für den Einzelnen. Im LEADER-Projekt „E-ifel mobil“ werden Organisationsformen für die geteilte Nutzung von Fahrzeugen im ländlichen Raum erprobt.

Gemeinsame Fahrzeugnutzung

In vier Dörfern haben sich engagierte Personen zusammengeschlossen, um ein Elektroauto und in einem Fall auch Pedelecs – Fahrräder mit elektrischer Tretunterstützung – gemeinsam zu nutzen. Für den Zeitraum einer mehrmonatigen Testphase stellen lokale Energieversorger und eine Kreisverwaltung die Fahrzeuge kostenlos zur Verfügung. Während dieser Zeit stehen die Entwicklung eines dauerhaft tragfähigen Betriebsmodells und die Gewinnung weiterer Nutzer im Vordergrund. Die Dörfer werden dabei unterstützt und begleitet. Das Projekt „E-ifel mobil“ dient außerdem dazu, Bürger, Verwaltung und Unternehmen für die Möglichkeiten der nachhaltigen, klimafreundlichen Mobilität zu sensibilisieren. Beteiligt sind auch die Landkreise Düren und Euskirchen sowie die StädteRegion Aachen.

Engagement ist Voraussetzung

Die ersten Erfahrungen mit dem Dorfauto in Hürtgenwald-Gey zeigen, dass einige besonders engagierte Nutzer die Verantwortung für Organisation und Buchungen

übernehmen müssen. Ein technisch einfaches Buchungssystem über das Internet war hier schnell gefunden. Nachfrage und Nutzerkreis sind nach wenigen Monaten bereits so groß, dass die Anschaffung eines eigenen Fahrzeugs und die Gründung eines Trägervereins in greifbare Nähe rücken. Trotz höherer Anschaffungskosten ist man dabei in Gey weiterhin von den Vorteilen eines Elektroautos überzeugt.

Bezahlung mit ehrenamtlichem Einsatz

Im Gegensatz zu kommerziellem Carsharing in der Stadt basieren tragfähige Betreibermodelle für Dorfautos auf dem gemeinschaftlichen Nutzen. In Blankenheim-Freilingen trägt das Auto gleich doppelt zum Dorfleben bei. Nutzer können hier alternativ auch mit ehrenamtlichem Einsatz bezahlen. So können Grünflächen gepflegt, Bänke gestrichen und Kuchen für Feste gebacken werden. Auch die Vergütung mit Einkaufsfahrten für ältere Bürger ist geplant. Für den Internetauftritt des Dorfes wurde zu diesem Zweck ein ausgereiftes Buchungssystem entwickelt.

Pedelecs als Alternative für kürzere Strecken

In Nideggen-Berg steht der Einsatz von Pedelecs für die Alltagsmobilität im Vordergrund. Es wird getestet, wie die Räder z. B. als Alternative für Einkaufsfahrten in den etwa drei Kilometer entfernten Hauptort oder den Weg von Jugendlichen zu Sport- und Freizeitaktivitäten in der näheren Umgebung genutzt werden können. Ein örtlicher Hofladen, eine Seniorenwohneinrichtung und ein Hotel koordinieren den Verleih.

Fazit

Entscheidend für den Erfolg sind wie bei vielen Dorfaktivitäten engagierte Einzelpersonen oder Gruppen, die in der Lage sind, weitere Interessierte für das Projekt zu begeistern. Technische und organisatorische Fragen und auch die Anschaffung eines Fahrzeugs sind dann verhältnismäßig leicht zu lösen.



Alexander Sobotta und Simone Handwerk

Regionalmanagement
LEADER-Region Eifel

Tel. (02486) 91 11 22
info@leader-eifel.de
www.eifel-mobil.de



Die beteiligten Dörfer werden untereinander vernetzt und der Austausch gefördert. Lösungen für Buchungssysteme, Trägerorganisationen und die Nutzeransprache lassen sich übertragen. Für weitere Dörfer aus der Eifel war die begleitende Öffentlichkeitsarbeit Anlass, sich mit der Anschaffung eines Dorfautos auseinanderzusetzen. Die Verbindung mit dem aktuellen Thema Elektromobilität führt zu einer zusätzlichen Wahrnehmung in der Öffentlichkeit. ■

Weitere Informationen zu den Projekten unter www.eifel-mobil.de, www.dorfautogetey.blogspot.de und www.wir-in-freilingen.de



Mobilfalt: Privatfahrten als Bestandteil des Öffentlichen Personennahverkehrs

Sabine Herms

Nach zwei Jahren war die Idee umsetzungsreif: Hessens Verkehrsminister Florian Rentsch startete im April 2013 in Sontra das bundesweit einmalige NVV-Pilotprojekt Mobilfalt (= Mobilität+Vielfalt). Es soll den öffentlichen Nahverkehr in ländlichen Regionen revolutionieren, dort, wo immer weniger Menschen leben und daher traditionelle Mobilitätsangebote z. B. mit Bussen immer schwerer zu finanzieren sind.

Die Privatfahrt im Fahrplan

Mobilfalt wird zunächst in drei Pilotregionen getestet: Sontra/ Nentershausen/Herleshausen (als Zweckverband Interkommunaler Zusammenarbeit) und Witzenhhausen im Werra-Meißner-Kreis sowie Niedenstein im Schwalm-Eder-Kreis. Mit dem Landkreis Werra-Meißner wurde darüber hinaus eine Region gewonnen, die besonders stark von demografischen Veränderungen in den kommenden Jahren betroffen sein wird. Kern des Projekts ist die Verknüpfung des Individualverkehrs in den drei Pilotregionen mit allen Angeboten, die bisher in den Fahrplänen des NVV zu finden sind, egal ob Anrufsammeltaxi, Bürgerbus, Bus, Tram oder Zug. Die bisherigen Angebote werden im vorhandenen NVV-Tarif- und Fahrplansystem um Fahrten im Auto oder Taxi ergänzt. Damit integriert Mobilfalt die Privatfahrt mit dem Auto in die verlässlichen Qualitäten des Öffentlichen Personennahverkehrs mit Tarif- und Taktangebot und seiner Infrastruktur.

Jeder kann seine regelmäßigen oder unregelmäßigen privaten Autofahrten anderen anbieten und erhält

dafür einen Zuschuss von 30 ct/km. Der Preis pro Fahrt für den Fahrgast ist bisher in der Pilotphase mit 1 € kalkuliert.

Unterstützung durch Landesfinanzierung

Intensiv unterstützt werden der Nordhessische Verkehrsverbund und seine Partner aus den Nahverkehrsgesellschaften der Landkreise Werra-Meißner, Schwalm-Eder und Hersfeld-Rotenburg von der Hessischen Landesregierung. Mit 180 000 € übernahm sie die Hälfte der Entwicklungskosten. Darüber hinaus beteiligt sich das Land mit 1 Mio. € am Versuch selbst.

Technik im Hintergrund

Die technische Basis von Mobilfalt ist eine internetgestützte Plattform, mit der angebotene und nachgefragte Autofahrten in die bestehenden Fahrpläne für den Nahverkehr integriert und zentral gesteuert werden. Abgerechnet wird über den NVV, der die Einnahmen verteilt. Gebucht wird über Internet, Telefon bzw. über die neu entstandene Mobilitätszentrale im Stadtbahnhof Eschwege.

Mobilfalt erfüllt Erwartungen – Bilanz nach sechs Monaten

Die Bilanz nach sechs Monaten fällt durchweg positiv aus. Mit über 500 registrierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern in den Pilotregionen sind die Erwartungen bei allen Projektpartnern mehr als erfüllt.

Mit 90 Fahrern und 420 Mitfahrern hat sich das Projekt in den letzten Monaten sehr gut entwickelt. In den meisten Fällen wurden dafür Taxifahrten genutzt. Private Fahrten wurden nur in 10 % der Fälle angeboten. Ziel des NVV ist es jedoch, in dem Projekt einen Anteil von 30 % Privatfahrten zu erreichen. ■

Sabine Herms M.A.

Verkehrsverbund (NVV), Leitung Stabsstelle Presse und Public Affairs, Kassel

Tel. (0561) 709 49 29
sabine.herms@nvv.de
www.nvv.de



Foto: privat

Verkehrsberater Hans Leister (61) kennt den deutschen Schienenverkehr von allen Seiten. Er hat ebenso für die Deutsche Bahn AG, Connex/Veolia und die Eurobahn gearbeitet wie auch davor für staatliche Aufgabenträger. 2006 entwickelte er zusammen mit dem VCD, Pro Bahn und einigen Aufgabenträgern die Idee, einen Deutschland-Takt einzuführen. Seit 2013 arbeitet er als Bereichsleiter für Nahverkehrs- und Qualitätsmanagement beim Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

Nach dem Schweizer Vorbild:

Bundesweiter Taktverkehr

Verkehrsexperte Hans Leister plädiert für einen bundesweiten Taktverkehr. Die Blaupause liefert die Schweiz. Dort fahren viel mehr Züge und die Fahrgastzahlen sind in die Höhe geschneit.

Sie haben die Idee eines Deutschland-Takts entscheidend mitentwickelt. Was ist deren Ziel?

Leister: Trotz Milliardeninvestitionen ist der Marktanteil des Fernverkehrs auf der Schiene in Deutschland nicht gestiegen – das wollen wir ändern. Das kann nur gelingen, wenn es eine Vision für den künftigen Bahnverkehr gibt, der die Bürger und Steuerzahler überzeugt. Im Mittelpunkt des Deutschland-Takts stehen gute Anschlüsse an den Knotenpunkten und damit eine hohe Gesamtgeschwindigkeit im System statt einzelner ICE-Strecken. Deshalb muss auch die Reihenfolge bei der Infrastrukturplanung umgedreht werden.

Warum?

Bisher werden teure ICE-Trassen errichtet und dann versucht man, damit einen vernünftigen Fahrplan hinzukriegen. Das gelingt vor allem an den Knoten und Anschlussstellen oft relativ schlecht und kann im Extremfall sogar dazu führen, dass sich Anschlüsse verschlechtern. Es muss umgekehrt laufen: Erst gibt es einen Zielfahrplan mit sehr guten Umsteigemöglichkeiten – und daran orientiert sich dann der Schienenausbau. Schließlich lebt die große Mehrheit nicht an den ICE-Bahnhöfen, sondern muss umsteigen, um zum Ziel zu kommen. Hier liegt Potenzial, das man dem Autoverkehr wegnehmen kann – vorausgesetzt, die Bahn bietet verlässliche und gute Verbindungen und hat ein durchgehendes und einfaches Tarifsystem.

Ihr Vorbild ist die Schweiz. Wie hat sich das Taktsystem dort entwickelt?

Im Jahr 1982 gab es eine Volksabstimmung über das Bahnkonzept 2000. Das zeigte auf, welcher Fahrplan 18 Jahre später gelten sollte und welche Ausbaumaßnahmen bis dahin stattfinden müssten. Die Leute hat das überzeugt und sie haben mehrheitlich dafür gestimmt. 2004 ging dieser Fahrplan dann in Betrieb.

Wie sieht die Bilanz aus?

Die Fahrgastzahlen sind in erstaunlichem Maße gestiegen. Die Schweizer fahren heute zweieinhalb Mal so viel Bahn wie die Deutschen. Auf dem Schweizer Eisenbahnnetz sind fast doppelt so viele Züge je Streckenkilometer unterwegs wie hierzulande. Trotzdem läuft das System zuverlässig und stabil – auch weil die Geschwindigkeiten der Züge nicht so unterschiedlich sind wie in Deutschland. Bei der Erstellung des Taktfahrplans wurden Güterverkehrstrassen eingearbeitet – und zwar mit deutlichen Kapazitätsreserven. Die Trassen sind normiert und jedes Unternehmen weiß genau, wie lange es für die Strecke durch die Schweiz braucht. Dagegen versucht man in Deutschland, jeden Zug, der angemeldet wird, irgendwie in den Fahrplan einzubasteln. Das ist nicht mehr zeitgemäß.

Ihre Initiative gibt es seit fünf Jahren – bisher aber war sie noch nicht sehr erfolgreich. Wie soll sich das ändern?

In Deutschland ist alles nicht so einfach. Wir haben den Föderalismus und ein Bundesverkehrsministerium, das jahrzehntelang vor allem Hochgeschwindigkeitsstrecken zwischen zwei Punkten geplant und sich nicht um die Knoten gekümmert hat. Und die Deutsche Bahn wird kaum politisch geführt und legt selbst fest, was sie gut findet. Aber es bewegt sich was. Bund und Länder sind sich einig, dass es eine große Studie zum Taktverkehr geben wird. Und die DB Netz will ihre Langfristplanung „fahrplanbasiert“ ausrichten. Unter Experten ist der Deutschland-Takt schon fast Mainstream – aber in den Gesetzen, Verordnungen und Trassenzugangssystemen findet sich das noch nicht.

Die DB ist an Ihrer Initiative nicht beteiligt. Warum nicht?

Unsere Initiative stammt aus einer Zeit, als Hartmuth Medorn noch Bahnchef war und alles einem Börsengang untergeordnet hat, da war Deutschland-Takt ein verbotener Begriff für DB-Manager. Heute sind die einzelnen Bereiche der DB differenziert zu betrachten. In der DB Netz hat man längst erkannt, dass der Ausbau des Netzes anhand von Fahrplänen sinnvoll ist, weil man damit eine bessere Streckenauslastung bei höherer Qualität erreichen kann – und damit höhere Wirtschaftlichkeit. Bei DB Fernverkehr scheut man langfristige Planung und hält an der Fiktion fest, dass es einen Wettbewerb im Fernverkehr gibt. Das geschieht wohl vor allem, um sich staatlichen Einfluss vom Leibe zu halten. ■ Interview: Annette Jensen. Leicht gekürzt und aktualisierter Nachdruck aus dem VCD-Magazin fairkehr 06/2012 Dezember/Januar.

Der Deutschland-Takt hat es in die Koalitionsvereinbarung für die Große Koalition geschafft, dort heißt es: „Die Planung der Schienenwege werden wir am Ziel eines Deutschland-Takts mit bundesweit aufeinander abgestimmten Anschlüssen sowie leistungsfähigen Güterverkehrstrassen ausrichten.“

Damit hat sich die Koalition zum Ziel gesetzt, Anschlüsse künftig nicht mehr „zufällig“ als Ergebnis des Fahrplans, sondern strukturell durch entsprechenden fahrplanorientierten Ausbau der Infrastruktur herzustellen. Taktknoten, wo sich die Züge treffen, sind gerade für die Erschließung der ländlichen Räume wichtig, da dort Buslinien ideal angebunden sind und Anschlüsse in beide Richtungen einer Bahnlinie herstellen.



Die Initiative Deutschland-Takt

Im Frühjahr 2008 haben sechs Personen aus dem Verkehrsbereich die Initiative Deutschland-Takt gegründet. Sie wollen erreichen, dass Bahnfahren attraktiver wird und mehr Menschen dieses umweltfreundliche Verkehrsmittel nutzen. Ihr Ziel: Die Einführung eines integralen Taktfahrplans für den gesamten öffentlichen Verkehr in Deutschland – den Deutschland-Takt. Neben Hans Leister ist Heidi Tischmann Mitinitiatorin. Sie ist Referentin für Verkehrspolitik beim VCD.

Weitere Informationen und das Grundlagenpapier der Initiative Deutschland-Takt gibt es als Download im Internet unter www.deutschland-takt.de.

Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum

Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung

Christine Ahrend und Melanie Herget (Hrsg.), Technische Universität Berlin 2012, 55 S. Handbuch und weitere Informationen: www.ivp.tu-berlin.de/ufm

Ziel des von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU) und der Volkswagen AG Konzernforschung geförderten Projekts war es, sowohl bei Familien im ländlichen Raum als auch bei Akteuren der ländlichen Regionalentwicklung das Bewusstsein für zukünftige Mobilitäts Herausforderungen und -chancen zu schärfen und nach angemessenen und tragfähigen Kommunikationskonzepten

für umwelt- und familiengerechte Mobilitätsangebote zu suchen. Um die Erfahrungen, Bedürfnisse und Ideen der Akteure in ländlichen Räumen gezielt miteinander verknüpfen zu können, wurden im Rahmen verschiedener Teilprojekte z. B. Expert/-innen-Workshops durchgeführt und Familien in zwei ländlichen Regionen Deutschlands (Emsland und Landkreis Ludwigslust) im Rahmen von qualitativen Interviews befragt. Best-Practice-Beispiele für umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum wurden als Steckbriefe und die gesamten Projektergebnisse in Form des Handbuchs zusammengestellt. ■ ba



Strategische Radverkehrsförderung Grundlage einer multimodalen Mobilität



Ralf Kaulen, Verlag Dorothea Rhon, Detmold 2013, 408 S., ISBN 978-3-939486-72-5, 39,00 €.

Das auf der Dissertation von Ralf Kaulen beruhende Buch befasst sich intensiv mit der Entwicklung, Umsetzung und Evaluation des Radverkehrsnetzes Nordrhein-Westfalen (RVN NRW), welches zwischen 1996 und 2007 unter vollständiger Finanzierung des Landes in enger Abstimmung mit 427 Kommunen und ca. 2 000 Projektpartnern umgesetzt wurde. Das Radverkehrsnetz hat eine Länge von 14 155 km und wird weiter lokal verdichtet.

Nach einer Analyse des Status quo und der politisch/administrativen Aufgabenzuweisung und Planung erläutert der Autor die Verfahrensentwicklung und Prozessoptimierung für das RVN NRW und vergleicht es mit ähnlichen niederländischen und schweizerischen Projekten. Kaulen stellt dar, wie mit der Realisierung des RVN NRW eine wesentliche Komponente für ein nachhaltiges selbsterklärendes multimodales Mobilitätssystem geschaffen wurde, das die ökologischen, energetischen, demografischen und volkswirtschaftlichen Anforderungen der Zukunft berücksichtigt. Das beschriebene Umsetzungsverfahren lässt sich auch auf andere Zukunftsaufgaben übertragen und zeigt, wie auch diese Visionen realisiert werden können. ■ ba

Modellregionen Elektromobilität

Umweltbegleitforschung Elektromobilität, Wuppertal Report Nr. 6



Karl Otto Schallaböck, Rike Carpentier, Manfred Fishedick, Michael Ritthoff, Georg Wilke, Wuppertal 2012, 104 S., wupperinst.org/de/publikationen/details/wi/a/s/ad/1821/

Im Zentrum der Untersuchung steht die Aufbereitung der Erfahrungen mit den Elektrofahrzeugen in Einzelprojekten der Modellregionen Phase I (2009-2011) hinsichtlich der energiebezogenen Parameter und der nach

Fahrzeugsegmenten differenzierte Vergleich mit herkömmlichen Fahrzeugen. Es werden unterschiedliche Varianten zur Bilanzierung der klimarelevanten Emissionen gerechnet. Hierbei zeigt sich, dass der Einsatz von Elektrofahrzeugen zum Zeitpunkt des Modellversuchs wegen des vorhandenen Strommix noch nicht geeignet war, zu einer Einsparung von Treibhausgasen zu führen, dies jedoch in Zukunft bei einem stark erhöhten Windstromanteil der Fall sein wird. Die Studie untersucht auch die Rohstoffverfügbarkeit und die Ökobilanz der Batterieproduktion. ■ ba

Personalien

Die ASG gratuliert ...

... Dr. Hans R. Herren zum alternativen Nobelpreis

Der Schweizer Agrarwissenschaftler wurde für seine Verdienste bei der biologischen Schädlingsbekämpfung und beim nachhaltigen Landbau geehrt.

... Prof. Dr. Dr. h.c. Hans Joosten und den Mitarbeiter/-innen des Forschungsprojekts „Vorpommern Initiative Paludikultur – VIP“ zum „Forschungspreis nachhaltige Entwicklung“

Im Forschungsprojekt der Ernst-Moritz-Arndt-Universität Greifswald werden innovative Ansätze für eine nachhaltige nasse Bewirtschaftung von Niedermooren entwickelt.

Berichte von beiden sind in Ländlicher Raum 03/2013 nachzulesen.