

Nachhaltig mobil im ländlichen Raum

Vorbildliche Beispiele aus ganz Deutschland



Inhalt

03 Vorwort

04 Mobilität im ländlichen Raum

04 Mögliche Wege zur nachhaltigen Mobilität

05 BUND-Projekt „Nachhaltig mobil im ländlichen Raum“

06 1. Innovative Schienenprojekte

3er-Ringzug
Ammertalbahn
Bayerische Oberlandbahn
City-Bahn Chemnitz
Usedomer Bäderbahn
Schwäbische-Alb-Bahn

10 2. Neuschaffung straßengebundener ÖPNV-Projekte

BodenseeMobil
Freizeitbus Vogtland
Inmod
TheaterBus

13 3. Optimierung bestehender Verkehrs-Angebote

Fahr-Mit!
fiftyFifty-Taxi
KombiBus
KONUS-Gästekarte
MobilAgenten
Olfen-Karte

17 4. Bürgergetragene Projekte

Bürgerbus Weyhe
Dorfauto Hübenthal
Elektro-Bürgerauto
Bürgerfahrdienst Arnstorf

20 5. Dienstleistungen vor Ort

CAP-Mobil
Komm-In Markt
Mobile Musikschule MOMU
Wursttaxi

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,
Mobilität ist eine Selbstverständlichkeit in unserer modernen Gesellschaft. Dabei wird die Geschwindigkeit der Reisen immer höher und die Technik dazu immer komfortabler. Mobilität ist ein Zeichen von Wohlstand und sie ist untrennbar mit unserem modernen Leben verbunden. Sie ist notwendig, um zur Arbeit oder Schule zu gelangen, einzukaufen oder die Freizeit zu gestalten. Doch können wir dem Traum von ständiger Beschleunigung, von ewigem und unbekümmertem „Höher – Schneller – Weiter“ wirklich immer weiter folgen? Wir müssen uns endlich der Kehrseite dieses Wachstumsmodells, der Realität mit Klimawandel, Peak Oil, Flächenverbrauch, Lärm und Abgasen stellen. Wir brauchen die Mobilitätswende hin zu einer neuen Mobilitätskultur.

Die Lösung lautet Nachhaltige Mobilität – ein Konzept, bei dem die negativen Auswirkungen der Mobilität begrenzt werden sollen. In den Ballungsgebieten und großen Städten werden einzelne Konzepte und Bausteine einer nachhaltigen Mobilität bereits diskutiert, erprobt oder umgesetzt. Im ländlichen Raum jedoch scheint die strukturelle Abhängigkeit vom eigenen Auto (noch) zu hoch zu sein; zu wenig attraktiv – und schon gar nicht wirtschaftlich – wirken die Alternativen.

Ländliche Regionen verlieren seit Jahren Einwohner – sie sind betroffen durch Abwanderungen in die größeren Zentren, eine steigende Anzahl älterer Menschen und eine niedrige Geburtenrate. Insbesondere kleinere Gemeinden sind vom demografischen Wandel betroffen. Der ländliche Raum befindet sich somit in einer Abwärtsspirale bezüglich der notwendigen Versorgungseinrichtungen oder des öffentlichen Nahverkehrs. Diese Abwärtsspirale gilt es zu durchbrechen. Den Menschen im ländlichen Raum müssen Möglichkeiten geboten werden, ihre notwendigen Mobilitätsbedürfnisse für Ausbildung, Beruf, Einkaufen und Freizeit auf nachhaltige Art und Weise zu befriedigen. Die in dieser Broschüre vorgestellten Projekte zeigen, dass es auch in ländlichen Regionen möglich ist, nachhaltig mobil zu sein. Sie sollen zusammen mit den im Internet unter www.bund-bawue.de/nachhaltig-mobil dargestellten weiteren Beispielen zur Nachahmung anregen und dazu anspornen, die nachhaltige Mobilität auch im ländlichen Raum zu verwirklichen. Diese Broschüre richtet sich somit an alle Aktive, die sich auf kommunaler und regionaler Ebene sowie in der Landespolitik, in den Verkehrsunternehmen und Verbänden für eine Mobilitätswende in ländlichen Regionen engagieren.

Mein Dank gilt den Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften und Initiativen für die Bereitschaft, ihre Projekte vorzustellen, uns bei den Recherchen zu unterstützen und Bildmaterial zur Verfügung zu stellen.

Herzliche Grüße

Ihre

Dr. Brigitte Dahlbender
Vorsitzende des BUND Baden-Württemberg



Foto: Markus Bauer



Foto: Schleichler, City-Bahn Chemnitz GmbH



Foto: Kathrin Tröschel, Pension Kammoipe

Mobilität im ländlichen Raum

Der ländliche Raum umfasst in Baden-Württemberg ca. 70 Prozent der Landesfläche, hier leben ca. 30 Prozent der Bevölkerung. Im Unterschied zu anderen Bundesländern sind die ländlichen Räume hier stark mit den städtischen Ballungsräumen verknüpft. Je dünner eine Region besiedelt ist, desto schwieriger ist es, den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wirtschaftlich zu betreiben. Die Aufrechterhaltung einer Grundversorgung beispielsweise mit Linienbussen kostet die Landkreise im ländlichen Raum mit abnehmender Bevölkerung immer mehr, während die Steuereinnahmen gleichzeitig zurückgehen. Ein Teufelskreis! Es wird immer schwieriger, ohne eigenes Auto mobil zu sein. Dies betrifft besonders die durch den demografischen Wandel ständig wachsende Zahl der Senioren im ländlichen Raum. Aber auch Familien mit Kindern haben Schwierigkeiten, ihre vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse und komplexen Wegebeziehungen ohne Auto bewältigen zu können.

Der gleiche Effekt zeigt sich bei der Nahversorgung: Je weniger Menschen in einem Ort wohnen, desto unwirtschaftlicher ist es dort für die alteingesessenen Einzelhändler. Die Zeiten sind vorbei, in denen man sich auch in den kleinsten Gemeinden selbstständig und allumfassend mit Dienstleistungen und Gütern des täglichen Bedarfs versorgen konnte. Dafür muss man heute meist in die größeren Gemeinden fahren. Ähnliches gilt für Arbeitsplätze und Ausbildung: Dienstleistungen, Gewerbe, Behörden und Schulen konzentrieren sich auf immer weniger zentrale Standorte. Nicht zu vergessen der Tourismus, der gerade im ländlichen Raum vorwiegend mit dem Auto stattfindet.

Diese Entwicklung führt zu einem zunehmenden Mobilitätsbedarf, der auf ein unzureichendes Verkehrsangebot an Bussen und Bahnen trifft. Der Schienenverkehr ist zwar in der Fläche vorhanden, konzentriert sich aber meist nur auf die Anbindung der umliegenden Ballungsräume und kann somit nur einen Teil der Verkehrszwecke der ländlichen Bevölkerung abdecken. Der Weg zu einer nachhaltigen Mobilität ist unter diesen Vorzeichen lang und mühevoll.

Mögliche Wege zur nachhaltigen Mobilität

In städtisch geprägten Gebieten gibt es eine Vielzahl von Lösungsansätzen zur Realisierung einer nachhaltigen Mobilität. Diese sind aber kaum auf ländliche Räume übertragbar und in den meisten Fällen auch nicht zu finanzieren. Erfahrungen belegen: Lösungsansätze in ländlich geprägten Gebieten erfordern spezielle Ortskenntnisse, Einfühlungsvermögen und ein hohes Maß an Kreativität. Seit Anfang der 1990er Jahre wird vielerorts versucht, den negativen Entwicklungen entgegen zu wirken. Beispiele hierfür sind neue Nahverkehrssysteme, reaktivierte Eisenbahnstrecken oder alternative Möglichkeiten zur Sicherung einer nachhaltigen Nahversorgung.

Zahlreiche mobile Angebotsformen wie rollende Supermärkte, Lieferdienste über Mobilitätsangebote wie Bürgerbusse oder die Wiederentdeckung des Radverkehrs bis hin zu stationären Angeboten wie Nachbarschaftsläden sollen dazu beitragen, den Abwärtstrend zu stoppen und umzukehren. Die Planung und Umsetzung solcher alternativen und nachhaltigen Angebote benötigt Menschen, die Verantwortung übernehmen und die über einen gewissen Pioniergeist verfügen. Daneben braucht es eine gezielte Förderung, damit gute Ideen umgesetzt werden können.



Forderungen des BUND Baden-Württemberg zur nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum

Auch in den ländlichen Regionen ist es notwendig, die Abhängigkeit vom Autoverkehr zu reduzieren, um eine umweltverträgliche und nachhaltige Mobilität für alle Bevölkerungsschichten gewährleisten zu können. Wesentliche Bausteine und Handlungsoptionen sind aus Sicht des BUND:

BUND-Projekt „Nachhaltig mobil im ländlichen Raum“

Wir sind auf „Spurensuche“ gegangen. Denn bei genauerer Betrachtung gibt es bundesweit bereits viele Beispiele von Kommunen und Regionen, die Missstände und Defizite bezüglich der nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum korrigieren konnten. Diese Beispiele zeigen, dass es möglich ist, die Mobilität und die Lebenswirklichkeit der Bevölkerung in ländlichen Gebieten im Einklang mit ökologischen, ökonomischen und sozialen Aspekten zu sichern.

Wir konnten über 80 vorbildliche Projekte recherchieren (Stand August 2014). Sie alle sind auf der Homepage des BUND Baden-Württemberg unter www.bund-bawue.de/nachhaltig-mobil dokumentiert.

In dieser Broschüre haben wir 24 besonders aussagekräftige Beispiele zur Sicherung der Mobilität und der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs aufgeführt. Die zentrale Aufgabe dieser Beispielsammlung ist es, bewährte Handlungsansätze aufzuzeigen, die dazu führen können, geeignete Lösungen für die jeweiligen individuellen Probleme im ländlichen Raum zu generieren.

Die Beispiele sind jeweils mit Symbolen nach Mobilitätsbedürfnissen gekennzeichnet:



„Ausbildung, Beruf“



„Einkaufen, Erledigen“



„Erholung, Freizeit“

1. Es bestehen große, bislang ungenutzte Potenziale des regionalen Schienenverkehrs als attraktive Mobilitätsalternative zur Bewältigung der Verkehrsströme zwischen den Verdichtungsräumen und den Zentren im ländlichen Raum sowie der ländlichen Zentren untereinander. Zur Aktivierung dieser Potenziale
 - ist das von der Landesregierung 2014 verabschiedete „Zielkonzept 2025 für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Baden-Württemberg“ zügig umzusetzen.
 - ist das Zielkonzept durch ein Infrastrukturausbaukonzept für regionale Schienenstrecken zu flankieren.
 Dieses Konzept sollte auch Vorschläge für die Beseitigung von Elektrifizierungslücken im Schienennetz und Ideen für verkehrlich sinnvolle Streckenreaktivierungen beinhalten.
2. Das Angebotskonzept für den SPNV ist um leistungsstark vertaktete regionale Buslinien in Räumen zu ergänzen, die nicht vom Schienenverkehr bedient werden.
3. In Räumen und zu Zeiten schwacher Nachfrage ist es notwendig, alternative Betriebsformen zur Sicherung der Mobilitätschancen einzuführen. Dabei gilt die Elektromobilität vor allem im Bereich des Fahrradverkehrs als Ergänzung öffentlicher Verkehrssysteme als große Chance. Der Alltagsradverkehr sollte besonders stark gefördert werden.
4. Knotenbahnhöfe in ländlichen Regionen sind zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität zu multimodalen „Mobilitätsdrehscheiben“ zu entwickeln. Diese verknüpfen leistungsfähige SPNV-Angebote auf den Hauptachsen mit örtlichen und regionalen Busverkehrssystemen, bedarfsorientierten Angeboten sowie mit Car-Sharing-Systemen und Fahrradverleihsystemen.
5. Um den Tourismusverkehr zu bewältigen und ökologischer zu gestalten, müssen umweltorientierte Freizeitkonzepte entwickelt und umgesetzt werden.
6. Alle Projekte sind auf ihre sozialen, ökonomischen und ökologischen Wirkungen zu prüfen. Dabei sollen sich möglichst viele verschiedene Akteure einbringen. So besitzen beispielsweise Unternehmen eine große Verantwortung und gleichzeitig gute Möglichkeiten zur Entwicklung von betrieblichen Mobilitätskonzepten, Mobilitätsberatungen und Mobilitätsnetzwerken.



Innovative Schienenprojekte

Der Schienenverkehr wird in den ländlichen Regionen oft vergessen und bezüglich der Priorität weit hinter den motorisierten Individualverkehr gestellt. Doch der Schienen-Personen-Nahverkehr (SPNV) stellt eine umweltfreundliche Alternative dar. Oftmals sind alte Infrastrukturen vorhanden, die im „Dornröschenschlaf“ liegen oder die in früheren Zeiten wegen einer zu geringen Auslastung stillgelegt wurden.

Doch beispielsweise Zweckverbände, wie der Zweckverband ÖPNV im Ammertal (ZÖA) können diese Strecken revitalisieren und den Schienenverkehr vor Ort wieder attraktiv gestalten. Dabei sollte man sich aber nicht einfach auf den Wiederaufbau einer alten Strecke beschränken. Vielmehr müssen alle vorhandenen Strukturen in diesem Zusammenhang optimiert werden. Dazu gehören Maßnahmen wie Fahrwegertüchtigungen, neue oder verlegte Haltepunkte nahe der Siedlungszentren, Fahrplananpassungen, moderne Triebwagen oder spezielle Angebote für Touristen.

Eine Sammlung von erfolgreichen schienenbezogenen Projekten und weitere Informationen zu diesem Thema zeigt die „Allianz pro Schiene“ auf ihrer Homepage unter www.allianz-pro-schiene.de.

Nachfolgend stellen wir folgende Projekte vor:

- 3er-Ringzug
- Ammertalbahn
- Bayerische Oberlandbahn
- City-Bahn Chemnitz
- Usedomer Bäderbahn
- Schwäbische-Alb-Bahn



Foto: Kalle Kalmbach

Foto: Zweckverband ÖPNV im Ammertal

3er-Ringzug

Der 3er-Ringzug ist ein Beispiel für einen attraktiven Zugverkehr im ländlichen Raum. Dabei handelt es sich um ein gemeinsames Projekt mehrerer Gebietskörperschaften, das im SPNV eine Verbindung von 41 Haltestellen über Kreisgrenzen hinaus ermöglicht. Diese Haltepunkte wurden zum Teil neu erbaut oder reaktiviert. Dazu kam die Wiedereröffnung von zwei stillgelegten Bahnlinien. Der Ringzug befährt in den Landkreisen Schwarzwald-Baar-Kreis, Rottweil und Tuttlingen Strecken mit einer Länge von insgesamt 194 km. Er ergänzt den eilzugmäßigen Betrieb der Deutschen Bahn.

Die Bedienung erfolgt im Stundentakt und samstagnachmittags und sonntags im Zwei-Stunden-Takt. Die Benutzung des Ringzugs kann durch den eigens eingeführten „3er-Tarif“ relativ kostengünstig gewährleistet werden.

Erfahrungen

Seit Inbetriebnahme des Ringzugs im Jahr 2003 können beachtliche Fahrgastzuwächse verzeichnet werden.

Ammertalbahn

Die im Jahre 1909 eröffnete Ammertalbahn stand Mitte der 60er Jahre vor dem Ende. Der steigende Wohlstand und die zunehmende Motorisierung der Pendlerinnen und Pendler sowie eine unflexible Preis- und Fahrplankpolitik sorgten für immer geringere Auslastungen der Züge. 1966 wurde der Verkehr zwischen Gültstein und Herrenberg komplett stillgelegt, zwischen Gültstein und Entringen fuhr nur noch Güterzüge.

Der restliche Abschnitt zwischen Tübingen und Entringen wurde nur noch sporadisch befahren. 1994 kaufte der Landkreis Tübingen die Ammertalbahn für eine symbolische Summe. Ein Jahr später wurde der „Zweckverband ÖPNV im Ammertal“ gegründet. Seither wurden über 18 Mio. Euro in den Wiederaufbau der Ammertalbahn investiert. Gleise wurden ertüchtigt, um die mögliche Höchstgeschwindigkeit anzuheben. Der Abschnitt zwischen Herrenberg und Gültstein wurde wieder aufgebaut. Die vorhandenen Haltestellen wurden modernisiert, zwei Haltestellen neu gebaut.

1999 konnte der Zugbetrieb auf der ganzen Länge von 21,4 km zwischen Tübingen und Herrenberg wieder aufgenommen werden. Aktuell verkehrt die Bahn werktags im Halbstundentakt. Die Fahrradmitnahme ist möglich.

Erfahrungen

Derzeit nutzen werktags durchschnittlich über 8.000 Fahrgäste die Strecke der Ammertalbahn. Hauptnutzer sind Berufstätige und Auszubildende, aber auch für den Freizeitverkehr ist die Ammertalbahn attraktiv.



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreise: Schwarzwald-Baar-Kreis, Rottweil, Tuttlingen
Bevölkerung: ca. 476.490
Einzugsgebiet: ca. 2.520 km²

Weitere Infos unter:
www.ringzug.de



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreise: Tübingen, Böblingen
Bevölkerung: ca. 580.000
Einzugsgebiet: ca. 1.130 km²

Weitere Infos unter:
www.ammertalbahn.de



Foto: Bayerische Oberlandbahn GmbH



Foto: Schleicher, City-Bahn Chemnitz GmbH



Bayerische Oberlandbahn

Die Bayerische Oberlandbahn ist ein gelungenes Beispiel für ein innovatives Konzept, das einen Ballungsraum in attraktiver Weise mit stark ländlich geprägten Gebieten verknüpft. Bei dem Betriebskonzept handelt es sich um ein so genanntes Flügelsystem: Der dreiteilige Zug startet in München, in Holzkirchen wird der erste Teil für die weitere Fahrt nach Bayrischzell abgetrennt. Die verbleibenden zwei Zugteile werden in Schaftlach getrennt, um in Richtung Tegernsee bzw. Lenggries weiterzufahren. Auf dem Rückweg werden die Zugteile wieder zusammengekoppelt und fahren ab Holzkirchen als ein einziger Zug. Ein umstiegsfreier Verkehr und ein Halbstundentakt können problemlos umgesetzt werden. Die Wagen der Bahn sind behindertenfreundlich, es gibt genügend Fahrradstellplätze und sogar eine Spielecke für Kinder. Mit durchgehendem Stundentakt, zu Hauptverkehrszeiten sogar einem Halbstundentakt, ist das Angebot für Pendlerinnen und Pendler äußerst attraktiv. Seit 2005 werden an Wochenenden zusätzliche Züge eingesetzt, um einen engeren Takt zu gewährleisten.

Erfahrungen

Die Fahrgastzahlen sind innerhalb von zehn Jahren von 4.500 auf rund 15.000 Reisende pro Tag angestiegen. Die Bahn stieß wegen der großen Nachfrage zwischenzeitlich an ihre Kapazitätsgrenzen. Um das unerwartet hohe Fahrgastaufkommen zu bewältigen, hat die BOB ihre Flotte um drei neue Triebwagen ergänzt.

City-Bahn Chemnitz

Die Bahn verbindet die Region mit der Stadt Chemnitz. Um den Stadtverkehr mit dem überregionalen Verkehr zu verknüpfen, wird das „Karlsruher Modell“ einer Zwei-System-Bahn umgesetzt. Das bedeutet: Straßenbahn und Regionalbahn in einem. Darüber hinaus werden an allen Haltestellen auf der Strecke verschiedene Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln hergestellt.

So befinden sich an den Haltestellen Bike & Ride- und Park & Ride-Zonen sowie Bushaltestellen. Der Zugang ist an allen Haltestellen barrierefrei, Fahrräder können in den Zügen kostenlos mitgenommen werden. Die Bahnen fahren bis 19 Uhr im 30-Minuten-Takt, danach herrscht ein Stundentakt. Für Schülerinnen und Schüler wird morgens ein zusätzliches Zugpaar eingesetzt, so dass zu den Stoßzeiten ein 15-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Erfahrungen

Im Jahr 2008 fuhren täglich rund 4.200 Fahrgäste mit der City-Bahn. In den kommenden Jahren wird das Projekt in fünf Stufen ausgebaut.



Bundesland: Bayern
Landkreis: München, Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach
Bevölkerung: ca. 540.000
Einzugsgebiet: ca. 2.640 km²

Weitere Infos unter:
www.allianz-pro-schiene.de
www.bayerische-oberlandbahn.de



Bundesland: Sachsen
Gemeinde: Chemnitz
Landkreise: Erzgebirgskreis, Mittelsachsen, Zwickau
Bevölkerung: ca. 918.400
Einzugsgebiet: ca. 5.110 km²

Weitere Infos unter:
www.allianz-pro-schiene.de
www.chemnitzer-modell.de



Foto: Usedomer Bäderbahn GmbH

Foto: Stadt Münsingen



Usedomer Bäderbahn

Die Strecke der Usedomer Bäderbahn sollte 1992 stillgelegt werden. Nach der Zerstörung im Zweiten Weltkrieg und vielen Jahren ohne Investitionen war die Infrastruktur in einem verheerenden Zustand. Einige Beschäftigte der damaligen Reichsbahn wollten das Aus der Bahn jedoch nicht hinnehmen und gründeten 1993 das „Projekt Usedom“, das schließlich die Usedomer Bäderbahn rettete. Heute handelt es sich bei diesem Angebot um eine Bahn, die die Orte auf der Insel Usedom mit dem Festland verbindet.

Das Liniennetz der UBB erstreckt sich auf über 150 km zwischen Barth, Stralsund, Züssow, Wolgast, Peenemünde, Zinnowitz bis nach Swinemünde (Swinoujście) in Polen. Somit stellt sie eine gute Alternative zum Auto dar. Es fahren stündlich durchgehende Züge bis zum Umsteigebahnhof Züssow und alle zwei Stunden bis nach Stralsund. Im Sommer wird wegen der hohen Nachfrage ein halbstündiger Takt angeboten. In Züssow haben die Fahrgäste Anschlüsse nach Stralsund und Berlin. Auf der Strecke der Usedomer Bäderbahn verkehren 23 moderne und klimatisierte Niederflurtriebwagen.

Erfahrungen

Im Jahr 2002 fuhren mehr als 3 Mio. Fahrgäste mit der Usedomer Bäderbahn. Seit 2008 kommen jährlich mehr als 500.000 Fahrgäste von und nach Polen hinzu.

Schwäbische-Alb-Bahn

Ab 2014 startete ein neues Konzept im Freizeitverkehr auf der Alb-Bahn. An allen Sonn- und Feiertagen zwischen Mai und Oktober verkehren nun mehrere historische Triebwagen. Neu ist ein durchgehender Verkehr nach Ulm und zurück. Insgesamt viermal werden die Strecken von Münsingen durch das Schandental nach Schelklingen sowie über die Alb und durch das Tal der jungen Lauter nach Engstingen befahren. Dies geschieht in einem Zweistundentakt. Der Fahrradtransport ist möglich. In Engstingen besteht Anschluss an den „Rad-Wander-Shuttle“ nach Gammertingen.

Es gelten die Tarife der Deutschen Bahn AG sowie der Verkehrsverbünde naldo und DING. Die Züge der Schwäbischen-Alb-Bahn zwischen Münsingen und Schelklingen sind bewirtschaftet. Das Zugpersonal auf dieser Strecke bietet den Fahrgästen kleine Snacks sowie Kaffee und andere Getränke an. Für den Schülerverkehr stehen moderne Triebwagen das ganze Jahr über von Montag bis Freitag zur Verfügung. Des Weiteren fährt in den Pflingst- und Sommerferien ein „Sommerferien-Express“ auf den Strecken zwischen Schelklingen, Münsingen und Engstingen.

Erfahrungen

Die Schwäbische-Alb-Bahn hat sich zu einem Rückgrat für einen umweltfreundlichen Tourismus im Biosphärengebiet Schwäbische-Alb entwickelt. Sie erfreut sich von Jahr zu Jahr einer größeren Beliebtheit.



Bundesland: Mecklenburg-Vorpommern
Landkreise: Vorpommern-Rügen, Vorpommern-Greifswald
Bevölkerung: ca. 473.540
Einzugsgebiet: ca. 7.000 km²

Weitere Infos unter:
www.ubb-online.com
www.allianz-pro-schiene.de



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreise: Reutlingen, Alb-Donau-Kreis
Gebiet: Schwäbische Alb
Bevölkerung: ca. 450.000
Einzugsgebiet: ca. 2.300 km²

Weitere Infos unter:
www.muensingen.de
www.bahnhof-muensingen.de



2.

Neuschaffung straßengebundener ÖPNV-Projekte

Um eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum zu gewährleisten ist es oft nötig, neue Angebote auf dem vorhandenen Verkehrsträger Straße zu schaffen. Hierzu gibt es vielseitige Ansätze. Man kann durch spezielle Mobilitätsangebote die Abhängigkeit vom Autoverkehr verringern. Beispielsweise durch vertaktete Regio-Buslinien auf den größeren Verkehrsachsen abseits der Schiene oder durch spezielle Marktbusse, die die Bewohnerinnen und Bewohner des ländlichen Raums zum Einkauf oder für andere Erledigungen in die Zentren bringen.

Mit solchen Angeboten können oftmals Wege für verschiedene Verkehrszwecke gebündelt werden, was dazu führt, dass diese Angebote für eine breite Schicht der Bevölkerung attraktiv sind. Aber auch für den Tourismus und den Freizeitverkehr, der bisher stark vom Auto abhängig ist, sind Angebote wie Urlaubs- oder Wanderbusse eine sehr gute Alternative. Es geht bei diesen Projekten aber nicht nur darum, einfach konventionelle Mobilitätsangebote zur Verfügung zu stellen. Vielmehr sollen innovative Konzepte geschaffen und umgesetzt werden. So können beispielsweise verschiedene Verkehrsarten wie ÖPNV und Radverkehr oder Car-Sharing zu einer intermodalen Kette verknüpft und Wege gebündelt werden.

Die hier aufgelisteten Beispiele zeigen, dass auch neugeschaffene Projekte auf dem Verkehrsträger Straße eine starke Alternative für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum darstellen können.

Nachfolgend stellen wir folgende Projekte vor:

- BodenseeMobil
- Freizeitbus Vogtland
- Inmod
- TheaterBus



Foto: Bernd Hasenratz (bodo)



BodenseeMobil

BodenseeMobil zeigt, dass CarSharing in Verbindung mit dem ÖPNV auch im ländlichen Raum eine Alternative zum eigenen PKW sein kann. In derzeit 8 Gemeinden im Bodenseekreis und im bayerischen Landkreis Lindau sind Leihautos stationiert. BodenseeMobil kooperiert auch mit dem Verkehrsverbund BODO, um die Vorteile der unterschiedlichen Fortbewegungsmittel optimal zu nutzen. BODO-Abonnenten profitieren von vergünstigten Konditionen.

Um BodenseeMobil zu nutzen, muss man Mitglied im Verein CarSharing am Bodensee e.V. sein. Der Jahresbeitrag kostet 7,50 Euro. Gegen Hinterlegen einer Kautions erhält man eine Chipkarte, die auch der Schlüssel für die Fahrzeuge ist. Die Karte ist übertragbar. Jede Fahrt wird sowohl nach Zeit, als auch nach zurückgelegter Entfernung abgerechnet. In der Nacht wird die Zeit nicht berechnet, außerdem gibt es Rabattregelungen für Vielfahrer und je Mitglied eine deutlich vergünstigte Großfahrt pro Jahr (z.B. Urlaub). Die Chipkarte berechtigt auch zur Nutzung der CarSharing-Angebote Flinkster in Deutschland und Mobility in der Schweiz, BodenseeMobil nutzt die technische Infrastruktur der DB-Tochter Flinkster.

Erfahrungen

Das Netzwerk expandiert, unter der Bezeichnung WestAllgäuMobil sind im Dezember 2014 drei Autos in Isny stationiert worden.



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreis: Bodenseekreis
Bevölkerung: ca. 206.000
Einzugsgebiet: ca. 664 km²

Weitere Infos unter:
www.bodenseemobil.de



Foto: Kathrin Tröschel, Pension Kammloipe



Freizeitbus Vogtland

Dieses Angebot bietet seinen Kunden die Möglichkeit, ohne umzusteigen die zahlreichen Attraktionen des Vogtlandes zu besuchen. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen fahren jeweils zwei Freizeitbusse ab Netzschkau Richtung Süden und ab Klingenthal Richtung Norden.

Die Bedienung des Gebiets erfolgt im Ringlinienbetrieb. Die Haltestellen, die von den Freizeitbussen angefahren werden, sind speziell gekennzeichnet. Der Freizeitbus hat einen speziellen Anhänger für den kostenlosen Transport von Fahrrädern. Im Winter ist der Transport von Skiern oder Schlitten im Bus möglich. Die jeweiligen Haltestellen werden achtmal täglich angefahren.

Erfahrungen

Der Fahrradanhänger steigert die Attraktivität des Angebotes wesentlich.



Bundesland: Sachsen
Landkreis: Vogtlandkreis
Bevölkerung: ca. 241.600
Einzugsgebiet: ca. 1.410 km²

Weitere Infos unter:
www.vogtlandauskunft.de



Foto: Inmod

Foto: UVG



Inmod

Das Projekt Inmod ist ein Beispiel für ein vernetztes System zwischen Elektrobussen und Elektrofahrzeugen. Bei diesem Angebot soll ein schneller Busverkehr, der auf die Hauptstrecken reduziert und mit wenigen Haltestellen versehen ist, mit integrierten Zubringern kombiniert werden. Somit entsteht eine intermodale Kette, die eine Flächenbedienung mit einem schnellen Linientransfer kombiniert. Auf den Linien fahren ein Express-Elektrobussen und zwei Express-Hybridbusse, als Zubringer werden 370 Pedelecs genutzt. Die Strecken sind so eingerichtet, dass die Fahrgäste höchstens 10 Minuten (oder 5 km) mit dem E-Bike zurücklegen müssen. An den Haltestellen gibt es insgesamt 250 Abstell- und Ladeboxen. Der Zubringer kann aber auch das Auto, ein Bürgerbus oder ein normales Fahrrad sein. Der jeweilige Landkreis ist für den Express-Bus verantwortlich, die Gemeinden für den Zubringer. Zur Nutzung des Angebots benötigt man eine Karte, die man nach Registrierung erhält. Touristen können diese Karten in einigen Hotelbetrieben ausleihen.

Erfahrungen

Das Modellprojekt Inmod wurde am 4. Oktober 2012 mit dem Preis für den 1. Platz des E-Bike Award 2012 in Köln ausgezeichnet. Der Preis zeichnet Projekte aus, die durch die dauerhafte Integration von E-Bikes in die öffentliche Mobilität den größten Nutzen bringen. Nach dem erfolgreichen Forschungsprojekt, das zum 31.10.2014 endete, werden einige Linien in den regulären Betrieb überführt.

TheaterBus

Der TheaterBus ist eine Alternative zum Auto für den Besuch von Veranstaltungen. Den TheaterBus kann man zu allen Abendveranstaltungen sowie zu allen Veranstaltungen am Wochenende nutzen. Fahrgäste melden den Fahrtwunsch bis zu 24 Stunden vor Fahrtbeginn an. Sie werden dann am Veranstaltungstag zwischen 11:00 Uhr und 13:00 Uhr über Abfahrtszeit und Abfahrtsort informiert. Der TheaterBus holt die Fahrgäste pünktlich zu der jeweiligen Veranstaltung ab. 30 Minuten nach Ende der Veranstaltung fährt der TheaterBus zurück in die jeweiligen Ausgangsorte.

Es gilt der Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Die Bedienegebiete sind die Landkreise Uckermark, Barnim und der Altkreis Bad Freienwalde. Tiere, Fahrräder sowie größeres Gepäck sind von der Beförderung ausgeschlossen.

Erfahrungen

Über die Hälfte der Theaterbegeisterten kommt mit dem privaten PKW; ca. 16 % benutzen den ÖPNV, um zu den Bühnen in der Uckermark zu gelangen.



Bundesland: Mecklenburg-Vorpommern
Regionen: Salzhaff, Klützer Winkel, Usedom, Mecklenburgische Seenplatte (MS)
Bevölkerung: ca. 270.830 (MS)
Einzugsgebiet: ca. 5.490 km² (MS)

Weitere Infos unter:
www.inmod.de



Bundesland: Brandenburg
Landkreise: Uckermark, Barnim, Altkreis Bad Freienwalde
Einwohner: ca. 200.000
Einzugsgebiet: ca. 4.500 km²

Weitere Infos unter:
www.uvg-online.de



Optimierung bestehender Verkehrs-Angebote

Die folgenden Beispiele zeigen, dass es auch möglich ist, die Mobilität im ländlichen Raum nachhaltig zu verbessern, wenn bestehende Angebote optimiert und deren Potenziale genutzt werden.

So kann beispielsweise die Nutzung des ÖPNV durch Mobilitätsberatungen, optimierte Fahrpläne oder durch eine einheitliche und günstige Fahrpreisgestaltung verbessert werden. Auch innovative Ansätze wie die Nutzung von modernen Telekommunikationssystemen können dazu beitragen, Fahrtrouten wirtschaftlicher zu betreiben. Institutionalisierte Mitfahr-systeme schaffen neue Mobilitätschancen und führen zu einer besseren Auslastung der ohnehin verkehrenden Autos.

Nachfolgend stellen wir folgende Projekte vor:

- Fahr-Mit!
- fiftyFifty-Taxi
- KombiBus
- KONUS-Gästekarte
- MobilAgenten
- Olfen-Karte





Foto: Edith Obrusnik



Das Disco-Taxi zum Sonderpreis !

Landratsamt Ostalbkreis



Fahr-Mit!

Das Angebot „Fahr-Mit!“ zeigt eine Möglichkeit auf, den bestehenden motorisierten Individualverkehr zu nutzen, um diesen besser auszulasten.

Autofahrerinnen und Autofahrer können an allen mit dem „Fahr-Mit!“-Logo gekennzeichneten Bushaltestellen „Mit-Fahr-Gäste“ an Bord nehmen. Um ein sicheres Fahren und Mitfahren zu gewährleisten, müssen sich sowohl Fahrer als auch Mitfahrer registrieren lassen. Ein Ausweis dient der gegenseitigen Erkennung. Um mitfahren zu können, stellt man sich an eine der ausgewiesenen Bushaltestellen und streckt in klassischer Manier den Daumen hoch.

Erfahrungen

Das Projekt besitzt ca. 100 registrierte Mitglieder. Die meisten davon stellen ihr Fahrzeug zur Verfügung. Viele davon sind bereits über ein halbes Jahr registriert, haben aber in der Zeit noch niemanden mitgenommen. Das zeigt, dass das Projekt von den Mitfahrenden noch nicht gut angenommen wird. Wer es aber wagt, sich an eine gekennzeichnete Haltestelle zu stellen, wartet meistens nicht länger als 5 Minuten. Die Hemmschwelle, dieses Angebot zu nutzen, erscheint relativ hoch, da es dem „Trampen“ sehr ähnlich ist. Ein weiteres Problem ist auch eine gewisse Termin-Unsicherheit, wenn man beispielsweise zum Arzt oder zu einer Behörde in das von Litzendorf etwa 10 km entfernte Bamberg möchte.



fiftyFifty-Taxi

Im ländlichen Raum des Ostalbkreises sind gerade in den Abendstunden lange Anfahrtswege erforderlich, um zur nächsten Disco zu gelangen. Der vorhandene ÖPNV kann den Bedarf zu diesen Zeiten nicht abdecken. Das fifty-Fifty-Taxi soll die Möglichkeit bieten, an Wochenenden und an Vorabenden von gesetzlichen Feiertagen Veranstaltungen gefahrlos zu besuchen. So können Jugendliche (14 bis einschl. 25 Jahre) im gesamten Ostalbkreis vergünstigt Taxi fahren. Dafür können die Jugendlichen einen fiftyFifty-Bon im Wert von 10 Euro zum Preis von nur 5 Euro an über 80 Verkaufsstellen erwerben, welchen sie dann bei einer Taxifahrt einlösen können.

Die Bons gelten von 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr. Liegen die Ausgangs- und Zielpunkte außerhalb des Ostalbkreises, gelten die Bons höchstens für eine einfache Wegstrecke von 25 km.

Erfahrungen:

Die meisten Taxiunternehmen im Ostalbkreis beteiligen sich an dieser Aktion. Das Angebot besteht seit über 10 Jahren. Bislang wurden über 140.000 fiftyFifty-Bons verkauft, und es wurden über 650.000 km auf diese Weise zurückgelegt.



Bundesland: Bayern
Landkreis: Bamberg
Gemeinde: Litzendorf
Bevölkerung: ca. 6.050
Einzugsgebiet: ca. 25 km²

Weitere Infos unter:
www.litzendorf.de



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreis: Ostalbkreis
Bevölkerung: ca. 306.970
Einzugsgebiet: ca. 1.510 km²

Weitere Infos unter:
www.ostalbkreis.de



Foto: Grit Kerstanovic



KombiBus

Der KombiBus ist ein Beispiel für den kombinierten Transport von Gütern und Personen im ländlichen Raum. Da jeder Linienbus eine gewisse Ladekapazität hat, ist es nicht nötig, besondere Fahrzeuge zu nutzen. Für den Transport wird das bereits bestehende Liniennetz, die Busbahnhöfe und der Fahrplan genutzt. Der KombiBus transportiert auch unabhängig von den Fahrgästen deren Einkäufe. Der KombiBus unterstützt auch regionale Wirtschaftskreisläufe. Regional erzeugte Güter gelangen auch in kleineren Mengen per Linienbus zu Dorfläden oder Gastronomiebetrieben.

Erfahrungen

Eigentlich ist es laut Personenbeförderungsgesetz bisher verboten, Güter und Personen gemeinsam zu befördern. Das Angebot konnte nur mit einer Änderung des brandenburgischen Kommunalgesetzes eingeführt werden. Die Busse sind gut ausgelastet und das Angebot wurde bereits ausgeweitet. KombiBus hat am 25.9.2013 den VCÖ-Mobilitätspreis für internationale Projekte gewonnen.



Foto: VVS



KONUS-Gästekarte

Busse und Bahnen – für Urlauberinnen und Urlauber im Schwarzwald gratis: Die KONUS-Gästekarte gewährt nicht nur ermäßigte Eintritte für zahlreiche Einrichtungen, sondern auch die kostenlose Nutzung des gesamten Nahverkehrs im Schwarzwald. Mit der KONUS-Gästekarte können Urlauber beliebig oft während ihres Aufenthaltes durch die zehn Verkehrsverbände im KONUS-Gebiet fahren.

Die Karte wird in insgesamt 135 Ferienorten im Schwarzwald angeboten und ist bei über 10.000 Gastgebern erhältlich. Das Angebot wird über einen Aufschlag auf die Kurtaxe pro Übernachtung finanziert. Darüber hinaus gilt die Karte auch als Freifahrausweis in den Straßenbahnen und Bussen der Städte Freiburg und Karlsruhe.

Erfahrungen

Mithilfe der starken Inanspruchnahme durch Feriengäste konnten Linien erhalten und teils in ihren Taktfrequenzen ausgebaut werden. Dies trägt zu einer Erhöhung der Lebensqualität der örtlichen Bevölkerung durch einen attraktiveren ÖPNV bei.



Bundesland: Brandenburg
Landkreis: Uckermark
Bevölkerung: ca. 122.500
Einzugsgebiet: ca. 3.050 km²

Weitere Infos unter:
www.uvg-online.com



Bundesland: Baden-Württemberg
Region: Schwarzwald
Bevölkerung: ca. 1.200.000
Einzugsgebiet: ca. 11.100 km²

Weitere Infos unter:
www.schwarzwald-tourismus.info



Foto: Hajo Lübben



Foto: Milena Schösser



MobilAgenten

Die MobilAgenten sind ein Verein, der die Mobilität im ländlichen Raum durch einen Beratungsservice verbessert. Ehrenamtliche beraten dabei Bürgerinnen und Bürger und helfen ihnen, sich besser im ÖPNV zu rechtzufinden. Dabei geben die Ehrenamtlichen Fahrplanauskünfte, zeigen Freizeitmöglichkeiten auf, suchen das passende Ticket für die Fahrgäste oder kümmern sich um eventuelle Probleme mit Verkehrsunternehmen.

Dabei werden „Sprechstunden“ in öffentlich zugänglichen Räumen (z.B. Bürgerberatung oder die örtliche Bank) oder durch das Beratungsfahrzeug, den ColumBus, angeboten. Darüber hinaus ist der Service außerhalb dieser Zeiten telefonisch erreichbar. Zurzeit sind in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke 10 MobilAgenten im Einsatz. Die Beratung ist kostenlos.

Erfahrungen

Im Jahr 2011 wurden über 4.700 Beratungen vor Ort oder durch den ColumBus durchgeführt. Per Telefon wurden 1.800 Personen beraten. Die Mehrzahl der beratenen Menschen ist über 60 Jahre alt. Dabei sind es meistens Frauen, die die Beratung in Anspruch nehmen.

Olfen-Karte

Die Olfen-Karte ist Teil einer Strategie, den rückläufigen Schülerverkehr neu zu organisieren, um eine höhere Auslastung der Schulbusse bei gleichzeitiger Qualitätssteigerung des Mobilitätsangebots zu erreichen. Dabei soll der Schülerverkehr in den ländlichen Räumen effizienter gestaltet werden.

Schülerinnen und Schüler erhalten eine Chipkarte, die Name und Foto sowie Angaben zu Wohnort und Schule enthält. Auf dem Nachhauseweg wird beim Einsteigen in den Bus die Chipkarte durch ein Lesegerät mit GPS-Verbindung gescannt. Aus den Daten aller im Bus befindlichen Schülerinnen und Schüler wird die kürzeste Fahrtroute in Echtzeit berechnet. Angefahren werden dadurch nur die Haltestellen, an welchen tatsächlich jemand aussteigen will.

Erfahrungen

Statt der vormals drei Busse sind nur noch zwei Fahrzeuge im Einsatz. Die täglich zurückgelegten Kilometer und die dafür benötigte Zeit konnten jeweils halbiert werden.



Bundesland: Nordrhein-Westfalen
Landkreise Herford und
Minden-Lübbecke

Bevölkerung: ca. 558.720
Einzugsgebiet: ca. 1.600 km²

Weitere Infos unter:
www.mobilagenten.de



Bundesland: Nordrhein-Westfalen
Landkreis: Coesfeld
Gemeinde: Olfen

Bevölkerung: ca. 12.150
Einzugsgebiet: ca. 52 km²

Weitere Infos unter:
www.menschenunterfolge.de



Bürgergetragene Projekte

Das Motto von bürgergetragenen Projekten lautet: „Von Bürgern für Bürger“. Die hier aufgeführten Beispiele zeigen, dass bürgergetragene Projekte sehr gut funktionieren und häufig zu einer Erfolgsgeschichte werden. In den meisten Fällen sind es die Bürgerinnen und Bürger selbst, die solche Projekte anstoßen. Um die Ideen umsetzen zu können ist es wichtig, dass (Verkehrs-) Unternehmen und Gemeinden sich an den Vorhaben beteiligen, um geeignete Rahmenbedingungen für solche Projekte zu schaffen. Betrieben werden solche Projekte von den Bürgerinnen und Bürgern selbst, und dies oftmals auf einer ehrenamtlichen Basis, um den Betrieb so wirtschaftlich wie möglich zu gestalten.

Dass dieses Konzept funktioniert, kann man an der bundesweiten Erfolgsgeschichte der Bürgerbusse erkennen. Erst im September 2014 wurde in Baden-Württemberg der Landesverband proBürgerbus gegründet, um diese Alternative des öffentlichen Verkehrs zu fördern. Der Verein Pro Bürgerbus Nordrhein-Westfalen hat auf seiner Homepage www.pro-buergerbus-nrw.de viele Informationen zusammengestellt, die den gegenseitigen Dialog befördern können und konkrete Hilfestellungen für andere Initiativen geben können. Eine Übersicht über Bürgerbusse und Bürgertaxis in Baden-Württemberg gibt das „e-Bürgerbus Wiki“, welches von der Projektleitstelle Elektromobilität Baden-Württemberg betreut wird und unter der Internetadresse www.livinglab-bwe.de/wiki eingesehen werden kann.

Nachfolgend stellen wir folgende Projekte vor:

- Bürgerbus Weyhe
- Dorfauto Hübenthal
- Elektro-Bürgerauto
- Bürgerfahrdienst Arnstorf



Foto: Wolfgang Schmidt



Bürgerbus Weyhe

Ziel des Angebots ist die stündliche Anbindung möglichst vieler und wichtiger Punkte im Dorf, welche durch Linienbusse nicht oder unzureichend angefahren werden. So entsteht eine Verbindung von „der Wohnungstür“ zu Haltestellen des normalen Linienverkehrs. Der Bürgerbus ist eine Ergänzung zum konventionellen Linienverkehr, da er dort eingesetzt werden kann, wo die Linienbusse zu groß und zu teuer wären (z. B. Nebenstraßen).

Der Bus verkehrt nach Fahrplan über feste Haltestellen und wird von Ehrenamtlichen gelenkt. Das DB-Unternehmen Weser-Ems-Bus ist Partner des Projekts und zudem Eigentümer des Busses, beantragt Haltestellen und richtet sie ein. Der Verein „Bürgerbus Weyhe“ stellt das ehrenamtliche Fahrpersonal und wirbt für Sponsoren und Fördergelder. Der Bus verkehrt von Montag bis Freitag in einem 1-Stunden-Takt.

Erfahrungen

Der seit 2001 betriebene Bürgerbus kommt nach einer Erhebung des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen sehr gut an. Im Monatsdurchschnitt fahren 1.600 Fahrgäste mit dem Bürgerbus in Weyhe.

Aufgrund der hohen Nachfrage wurde im Jahr 2009 eine zweite Linie eingeführt. Das Konzept fährt schwarze Zahlen ein. Der Bürgerbus wird vornehmlich durch Senioren genutzt.



Foto: Anna-Gertrud Siekmann



Dorfauto Hübenthal

In der Gemeinde existiert kein ÖPNV. Um diesen Umstand zu kompensieren, wurde 2007 ein CarSharing-System eingeführt. Die Betreiber stellen drei Privatautos zur Verfügung, die von allen Bürgerinnen und Bürgern mit einem Führerschein gefahren werden dürfen.

Auf einer Internetseite kann man ein Fahrzeug reservieren. Die Autos parken auf einem Dorfparkplatz, die Schlüssel hängen in einem Schlüsselschrank in einem offenen Holzschuppen. Der Kilometerpreis liegt bei 0,35 Euro, für einen Tag gilt der Mindestpreis von 15 Euro.

Erfahrungen

Im Zentrum des Projekts steht das gegenseitige Vertrauen. Das Angebot wird von ca. 15 Ortsansässigen regelmäßig genutzt. Weitere 15 Personen benutzen das Dorfauto sporadisch. Monatlich werden über 3.000 Kilometer zurückgelegt.



Bundesland: Niedersachsen
Landkreis: Diepholz
Gemeinde Weyhe
Bevölkerung: ca. 30.210
Einzugsgebiet: ca. 60 km²

Weitere Infos unter:
www.buergerbus-weyhe.de



Bundesland: Hessen
Landkreis: Werra-Meißner-Kreis, Gemeinde Hübenthal (Stadtteil von Witzenhausen)
Bevölkerung: 128

Weitere Infos unter:
www.energienetz-werra-meissner.de



Foto: Gemeinde Oberreichenbach.



Elektro-Bürgerauto

Das Angebot des Elektro-Bürgerautos Oberreichenbach funktioniert genau wie ein Anruftaxi. Nutzen kann es die Bürgerschaft in Oberreichenbach für Fahrten in ihrer eigenen Gemeinde sowie in den Nachbargemeinden Calw, Bad Liebenzell, Bad Teinach, Bad Wildbad, Neuweiler und Schömberg. Pro Fahrt wird eine geringe Kostenpauschale (1 - 3 Euro je nach Entfernung) fällig, die vor der jeweiligen Fahrt zu entrichten ist. Der Fahrtwunsch ist bis 16:00 Uhr am Vortag per Telefon anzumelden. Das Fahrzeug wird durch die Gemeinde und Sponsoren finanziert, die durch 20 ehrenamtliche Fahrerinnen und Fahrer unterstützt werden. Durch den schwach ausgeprägten ÖPNV soll das Bürgerauto ergänzend zum Linienverkehr verstanden werden. Das Fahrzeug verkehrt Montag bis Freitag von 8:00 bis 20:00 Uhr. Die Betankung des Fahrzeugs erfolgt über eine Stromsäule des lokalen Energieversorgers am Rathaus. Mit den Kostenpauschalen können die Betriebskosten gedeckt werden.

Erfahrungen

Sehr gute Auslastung. Teilweise müssen Fahrgäste schon zwei Tage vorher anrufen, um noch einen Fahrtwunsch erfüllt zu bekommen. Im Durchschnitt werden 5 bis 10 Fahrten am Tag absolviert.



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreis: Calw
Gemeinde: Oberreichenbach
Bevölkerung: ca. 2.840
Einzugsgebiet: ca. 36 km²

Weitere Infos unter:
www.oberreichenbach.de



Foto: Iris Salewski



Bürgerfahrdienst Arnstorf

Das Angebot richtet sich in erster Linie an Senioren. Über den Fahrdienst hinaus werden auch schwere Taschen in die Wohnung getragen und mitunter gehen die ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrer auch zur Unterstützung beispielsweise zu einem Behördengang mit. Der kostenfreie Fahrdienst steht an zwei Tagen pro Woche zur Verfügung, die Anmeldung erfolgt einen Tag im Voraus telefonisch. Das Bedienungsgebiet umfasst einen Radius um Arnstorf von ca. 10 km, in dem sich sieben Gemeinden befinden.

Erfahrungen

Schon nach 2 Monaten wurde der Dienst stark genutzt. Die Senioren sind sehr froh über die neuen Mobilitätschancen, die sie durch den Fahrdienst erhalten.



Bundesland: Bayern
Landkreis: Rottal-Inn
Gemeinde: Markt Arnstorf
Einwohner: ca. 7.000
Einzugsgebiet: ca. 80 km²

Weitere Infos unter:
www.arnstorf.de



5.

Dienstleistungen vor Ort

Diese Angebote folgen dem Prinzip „Mobilität durch Nähe“. Dabei geht es um die Möglichkeit, die Mobilität der ländlichen Bevölkerung zu sichern, ohne neue Verkehrsangebote zu schaffen oder bestehende zu optimieren. Ein Großteil der zurückgelegten Wege der Bundesbürger ist den Wegzwecken „Einkauf“ und „Erledigung“ geschuldet. Wenn sich die benötigten Dienstleistungen vor Ort befinden, können sich Bürgerinnen und Bürger sozial- und umweltverträglich versorgen.

Die hier aufgelisteten Beispiele belegen ihre Machbarkeit. So hat das Konzept „Komm-In“ aus Sternenfels in Baden-Württemberg gezeigt, dass es möglich ist, Dienstleistungen auch in kleinen Gemeinden im ländlichen Raum wirtschaftlich bereitstellen zu können. Nähere Informationen zum Thema „Komm-In“ und dessen Erfolgsgeschichte finden Sie unter der Adresse: www.sternenfels.org/index.php?id=566.

Nachfolgend stellen wir folgende Projekte vor:

- CAP-Mobil
- Komm-In Markt
- Mobile Musikschule MOMU
- Wursttaxi



Foto: Lebenshilfe Bruchsal-Bretten e.V.



CAP-Mobil

Das CAP-Mobil ist ein Verkaufsfahrzeug mit über 800 Artikeln, das Gemeinden anfährt, die nicht über eine ausreichende Nahversorgung verfügen. Die Kundschaft wird beim Einkaufen vom Personal des CAP-Mobils unterstützt. Der rollende Supermarkt verkehrt von Montag bis Samstag auf fünf unterschiedlichen Routen und bedient dabei 26 Orte im Landkreis Karlsruhe.

In den Gemeinden werden mehrere Haltestellen angefahren, um die Wege für die Kundschaft so kurz wie möglich zu halten. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, Sonderwünsche als Bestellung aufzugeben, die bei der folgenden Tour ausgeliefert werden. Als besonderen Bonus können die Einkäufe je nach Distanz auch vom CAP-Team nach Hause getragen werden. Es sind auch Verpackungsgrößen vorhanden, die an kleinere Haushalte angepasst sind.

Erfahrungen

Genutzt wird das Angebot meistens von Menschen, die stationäre Geschäfte nicht erreichen können. Das CAP-Mobil wird von Jahr zu Jahr immer besser angenommen, mit der Warenauswahl sind die meisten zufrieden.



Foto: Markus Bauer



Komm-In Markt

Der Komm-In Markt stellt eine stationäre Alternative zu mobilen Angeboten und Mobilitätsangeboten dar. Weil in Unterensingen ein Edeka-Markt schloss, war die Nahversorgung der Bürgerinnen und Bürger gefährdet. Aufgrund dessen wurde das „Komm-In-Konzept“ eingeführt: Ein Markt und verschiedene Dienstleistungen werden in einem zentralen Gebäude gebündelt. Somit wurde unter Leitung der ZG Sternenfels ein Lebensmittelmarkt mit ergänzenden Dienstleistungen eröffnet. Später wurde der Markt in eigener Regie übernommen.

Heute halten rund 150 Genossenschaftsmitglieder 230 Anteile. Dazu helfen insgesamt 23 Freiwillige regelmäßig beim Einräumen, Nachfüllen und bei der Bestellvorkommung sowie der Organisation und Durchführung von Veranstaltungen. Der Lebensmittelmarkt bietet eine große Auswahl an lokalen Produkten und Gütern des täglichen Bedarfs. Darüber hinaus befinden sich unter demselben Dach das Bürgerbüro und ein Café.

Erfahrungen:

Der Markt wird relativ stark genutzt. Gerade ältere Menschen sind glücklich darüber, die Möglichkeit zu haben, sich selbst zu versorgen. Der Markt kämpft jedes Jahr um die „schwarze Null“.



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreis: Karlsruhe
Bevölkerung: ca. 428.600
Einzugsgebiet: ca. 1.085 km²

Weitere Infos unter:
www.multicap.de



Bundesland: Baden-Württemberg
Landkreis: Esslingen
Gemeinde: Unterensingen
Bevölkerung: ca. 4.590
Einzugsgebiet: 7,56 km²

Weitere Infos unter:
www.unterensingen.de



Foto: Mobiler Musiktreff e.V.



Mobile Musikschule MOMU

Die Mobile Musikschule MOMU ist ein Beispiel für mobile Dienstleistungen im Bildungs- und Freizeitbereich. Dabei handelt es sich um eine mobile Musikschule, die ein Angebot für musikalische Früherziehung, Instrumentalunterricht, Fortbildungen für Lehrerinnen und Lehrer sowie für Bandproben bietet. Dabei werden mit einem Bus verschiedene Gemeinden angefahren.

Der Unterricht findet in Kindertagesstätten, Schulen, Jugendzentren oder in privaten Haushalten statt. Wenn es keine geeigneten Räumlichkeiten geben sollte, steht Jugendlichen, die in einer Band spielen, das „MOMUs Rockmobil“ zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um einen Gelenkbus mit drei „Proberäumen“.

Erfahrungen

Wöchentlich nutzen 1.250 Kinder und Jugendliche das Angebot der mobilen Musikschule. Das Rockmobil erreicht etwa 100 Jugendliche in der Woche.



Foto: Metzgerei Claus Böbel



Wursttaxi

In der Metzgerei Böbel im mittelfränkischen Rittersbach im Landkreis Roth können Kundinnen und Kunden über Internetseiten oder telefonisch Fleischwaren bestellen.

Die Auslieferung erfolgt innerhalb des Liefergebiets, das in etwa dem gesamten Landkreis entspricht, per Auto. Dieses Angebot kann somit immobilen Menschen helfen, sich mit Fleischwaren eigenständig zu versorgen.

Erfahrungen

Das „Wursttaxi“ ist im Landkreis weithin bekannt – viele Haushalte lassen sich regelmäßig beliefern.



Bundesland: Nordrhein-Westfalen
Landkreis: Siegen-Wittgenstein
Bevölkerung: ca. 281.580
Einzugsgebiet: ca. 1.130 km²

Weitere Infos unter:
www.momu.de



Bundesland: Bayern
Landkreis: Roth
Einwohner: ca. 123.000
Einzugsgebiet: ca. 890 km²

Weitere Infos unter:
www.wursttaxi.de
www.umdiewurst.de

Impressum

- Herausgeber: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Landesverband Baden-Württemberg e. V.
Marienstr. 28, 70178 Stuttgart
- Recherche und Text: Markus Bauer
- Redaktion: Stefan Flaig, Klaus-Peter Gussfeld, Gergely Kispál und Thomas Linder,
BUND Baden-Württemberg
Wir danken für fachliche Beratung und inhaltliche Diskussionen der Arbeitsgruppe Nachhaltige Mobilität des BUND Baden-Württemberg (Klaus Amler, Katharina Ebinger, Ingrid Gottstein, Hermann Krafft, Jobst Kraus, Ann-Kathrin Lautenbacher, Gerhard Pfeifer, Ralf Stolz, Axel Wieland)
- Titelbild: Bayerische Oberlandbahn GmbH
- V.i.S.d.P.: Dr. Brigitte Dahlbender, Vorsitzende
- Gestaltung: Andrea Kiss und Tobias Klein, Konstanz, www.kissundklein.de
- Druck: Lokay e.K./Reinheim
Gedruckt auf Circlematt white
100% Recycling, Blauer Umweltengel

Bestellung weiterer Broschüren

BUND-Service GmbH
Mühlbachstr. 2
78315 Radolfzell
Telefon 07732 1507-0 oder
E-Mail: bund.service-gmbh@bund.net
Preis: 3 Euro/Exemplar, zzgl. Versandkosten

Stuttgart, Januar 2015



www.bund-bawue.de

www.bund-bawue.de/nachhaltig-mobil



Jetzt abonnieren
BUND-Newsletter
aus Baden-Württemberg

www.bund-bawue.de/newsletter

The advertisement shows a blue mailbox on a wooden post in a green field under a blue sky. The text is overlaid on the right side of the image.

Aktuell informieren und mitdiskutieren
www.facebook.com/bundbawue

