Differenziertes Mobilitätssystem

Zielsetzung
- Attraktivitätssteigerung
- Erreichbarkeiten verbessern
- flexibles Mobilitätsangebot schaffen
- nachhaltiges Mobilitätsangebot schaffen
- Region/Standort erschließen
- Reisezeit optimieren
- Verkehrsmittel verknüpfen

Zielgruppe
- Bürgerinnen und Bürger

Fahrtzweck
- Arztbesuch
- Ausbildung/Studium
- Begleitung
- Beruf
- Besuch
- Einkauf
- Erledigung
- Freizeit
- Geschäfts- und Dienstreise
- Schule
- Urlaub

Verkehrsmittel
- Bus (>9 Sitzplätze)
- Eisenbahn
- Fähre
- gewerblicher Pkw
- Kleinbus (max. 9 Sitzplätze)
- Regionalbahn
- Straßenbahn
- Seilbahn
- Schwebebahn

Raumstruktur
- teilweise städtisch
- überwiegend ländlich
- überwiegend städtisch

Investitionskosten
- Fallen an

Quelle: Mobilikon 2021

Was ist ein differenziertes Mobilitätssystem?

Ein differenziertes Mobilitätssystem im ländlichen Raum besteht aus mehreren aufeinander abgestimmten Mobilitätsangeboten. Die einzelnen Angebote sind dabei so ausgestaltet, dass sie ihre jeweiligen Stärken bestmöglich in das Gesamtsystem einbringen und nahtlose Reiseketten über mehrere Verkehrsmittel hinweg ermöglichen. Durch die Vertaktung der Angebote und das Zusammenwirken von Linienverkehr und flexiblen Bedienformen entsteht ein bedarfsorientiertes Angebot. Mit der physischen, digitalen und tariflichen Integration der unterschiedlichen Bestandteile entsteht ein attraktives und flächendeckendes Mobilitätssystem. Dieses besteht in der Regel aus den folgenden Bestandteilen:

- Übergeordnetes Bahn-Bus-Hauptnetz: Die Hauptachsen werden durch den Busverkehr mindestens im Stundentakt bedient und besitzen eine direkt Linienverbindung. Lange Bedienzeiträume und kurze Übergangszeiten zum SPNV und zu anderen Buslinien im Hauptnetz sichern die Attraktivität der Verbindungen und konkurrenzfähige Reisezeiten zum PKW. Bus- und Bahnangebot sind aufeinander abgestimmt und vertaktet (integraler Fahrplan). Das Hauptnetz bildet das Rückgrat der Mobilität im ländlichen Raum.
- Lokaler Linienverkehr: Der lokale Linienverkehr dient zur Erschließung des Hauptnetzes und ist wiederum auf dieses abgestimmt. Von den Haltepunkten des Hauptnetzes aus erschließt der lokale Linienverkehr die Region. Für die Naherschließung von Klein- und Mittelstädten können Kleinbusse eingesetzt werden, die beispielsweise, im Gegensatz zum Standard- oder Gelenkbus, auch dicht bebaute Siedlungskerne erschließen können.

- Flexible Bedienungsformen: Flexible Angebote wie das Anrufsammeltaxi oder der Anrufbus eigenen sich zur Erschließung der ersten und letzten Meile und der Fläche. Sie eignen sich zur Bedienung von Fahrtwünschen, die sich nur schwer bündeln lassen. Neue Mobilitätsangebote wie das Car- und Bikesharing oder Ridepooling erweitern den Mobilitätsmix und die Handlungsmöglichkeiten weiter. Sie können zur Optimierung des Mobilitätsangebotes eingesetzt werden und sollten dabei in das bestehende ÖV-System integriert werden.
- Hohe Angebotsqualität: Durch die Integration der verschiedenen Angebote in ein Gesamtsystem werden attraktive Reiseketten von Haustür zu Haustür ermöglicht. Dabei sind kurze Zugangswege und Umsteigezeiten, Anschlusssicherungen sowie eine gleichmäßige Taktung im Hauptnetz von zentraler Bedeutung.

Was sind die Vorteile eines differenzierten Mobilitätssystems?

Durch die differenzierte Ausgestaltung entsteht ein Mobilitätssystem, das die Anforderungen verschiedener Nutzungsgruppen und verschiedener Fahrtzwecke erfüllt. Sowohl regelmäßige Fahrten (wie zum Arbeitsplatz) als auch unregelmäßige Fahrten (wie Freizeitwege) können so bedient werden. Ein hochwertiges flächendeckendes und differenziertes Mobilitätssystem verbessert damit die Mobilität der Bevölkerung. Zudem stellt es eine Alternative zum privaten Pkw dar, da es nicht nur auf die einzelnen Bedarfe, wie beispielsweise des Schulverkehrs, fokussiert ist. Die Verzahnung und Vernetzung der Angebote ermöglichen darüber hinaus nahtlose Reiseketten von Haustür zu Haustür.

So kann aus Sicht der Kommunen ein Beitrag dazu geleistet werden, dass ländliche Räume lebenswert und attraktiv für die Bevölkerung und Wirtschaft bleiben. Die Entwicklung eines gesamtheitlichen Mobilitätssystems trägt dazu bei, dass Investitionen in den öffentlichen Verkehr vorgenommen und alternative Angebote möglichst effizient und zielgerichtet geschaffen werden können.

Was ist für eine erfolgreiche Umsetzung zu beachten?

Die Einführung eines differenzierten Mobilitätsangebotes erfordert die Kooperation zahlreicher Partnerinnen und Partner sowie Stakeholder. Neben der Aufgabenträgerin bzw. dem Aufgabenträger (in der Regel die Kommune), der Kämmerei und dem örtlichen Verkehrsunternehmen sind benachbarte Kommunen und übergeordnete Ebenen (wie Kreise und Bundesländer), das lokale Taxigewerbe, Bürgervertreterinnen und Vertreter sowie die Anbieterinnen und Anbieter neuer Mobilitätsangebote einzubinden. Es empfiehlt sich daher, frühzeitig eine geeignete Projektstruktur festzulegen, die die notwendigen personellen Ressourcen und Zuständigkeiten abbildet. Im nächsten Schritt sollten Untersuchungen durchgeführt werden, um die Gegebenheiten vor Ort (z. B. relevante Stakeholder, bestehendes Mobilitätsangebot, Bevölkerungsdichte, Siedlungsstruktur oder Erreichbarkeiten) zu erfassen. Darauf aufbauend kann eine Zielvision für die Region und im weiteren Schritt zielgerichtete Mobilitäts- und Bedienkonzepte entwickelt werden. Dabei ist die Abstimmung der verschiedenen Angebote aufeinander von zentraler Bedeutung. Es sollte daher in regelmäßigen Abständen ein enger Austausch mit den Projektbeteiligten erfolgen, um mögliche Verzögerungen oder Probleme frühzeitig erkennen und beheben zu können.

Der öffentliche Verkehr ist ein Teil der Daseinsvorsorge und kann insbesondere in ländlichen Räumen nicht vollständig aus Fahrgeldeinnahmen finanziert werden. Daher ist eine auskömmliche und langfristige Finanzierung sicherzustellen. Zentrale Bestandteile bilden die Fahrgeldeinnahmen, öffentliche Mittel von Bund, Ländern und Kommunen sowie die Erschließung lokaler Finanzierungsmöglichkeiten durch Kooperationen und Partnerschaften. Zur Finanzierung können darüber hinaus verschiedene Förderprogramme und Investitionshilfen genutzt werden, die durch den Bund und die Länder zur Verfügung gestellt werden. Weitere Informationen zu (lokalen) Förderprogrammen müssen vor Ort recherchiert werden, beispielsweise in der

Fördermitteldatenbank des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz.

Um den Bekanntheitsgrad und die Akzeptanz der einzelnen Angebote und des Gesamtsystems zu steigern, sind zielgerichtete Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen über einen längeren Zeitraum sinnvoll. Aufgrund der hohen Komplexität und des langen Umsetzungszeitraumes ist ein übergeordnetes Kommunikationskonzept empfehlenswert.

Herausforderungen bei der Umsetzung

Der Ausbau eines differenzierten Mobilitätssystems erfordert sowohl bei der Einführung als auch im laufenden Betrieb die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel, da nicht mit einem kostendeckenden Betrieb zu rechnen ist. Auch die Projektorganisation stellt eine Herausforderung dar, da zahlreiche Partnerinnen und Partner in die Entwicklung eines abgestimmten Gesamtsystems einbezogen werden müssen. Dabei können sich Interessenskonflikte ergeben, beispielsweise bei der Bedienung ertragsreicher Bedienungsgebiete. Eine zentrale Herausforderung besteht daher in der tariflichen Integration der unterschiedlichen Angebote und der Einführung einer gerechten Verrechnungsmethodik der Einnahmen und Aufwendungen, die die bestehenden Wechselwirkungen zwischen den verschiedenen Angeboten berücksichtigt. Kommt es bei der Einführung oder dem Ausbau einzelner Angebote zu Verzögerungen, können sich negative Rückwirkungen auf das Gesamtsystem ergeben, dessen Stärke im Zusammenspiel der einzelnen Bestandteile besteht.

Weitere Maßnahmen

Anrufbürgerbus (https://www.mobilikon.de/massnahme/anrufbuergerbus)
Anschlussgarantien im ÖPNV (https://www.mobilikon.de/massnahme/anschlussgarantien-im-oepnv)
Free-Floating-Carsharing (https://www.mobilikon.de/massnahme/free-floating-carsharing)
Integration alternativer Angebote in das ÖPNV-Angebot (https://www.mobilikon.de/massnahme/integration-alternativer-angebote-das-oepnv-angebot)
Integrierte Mobilitätsplattformen (https://www.mobilikon.de/massnahme/integrierte-mobilitaetsplattformen)
KombiBus (https://www.mobilikon.de/massnahme/kombibus)
Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern im ÖV (https://www.mobilikon.de/massnahme/mitnahmemoeglichkeiten-von-fahrraedern-im-oev)
Mobilitätsstationen (https://www.mobilikon.de/massnahme/mobilitaetsstationen)
Multimodale Mobilitätsdienstleistungen (https://www.mobilikon.de/massnahme/multimodale-mobilitaetsdienstleistungen)
Park and Ride-Anlagen (https://www.mobilikon.de/massnahme/park-and-ride-anlagen)
Stadt-Umland-Bahn (https://www.mobilikon.de/massnahme/stadt-umland-bahn)
Takterhöhung und -abstimmung im SPNV/ÖPNV (https://www.mobilikon.de/massnahme/takterhoehung-und-abstimmung-im-spnvoepnv)

Verwandte Beispiele aus der Praxis

Differenziertes Mobilitätssystem: ÖPNV-Projekt „Muldental in Fahrt“ (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/differenziertes-mobilitaetssystem-oepnv-projekt-muldental-fahrt)
Integrierte Mobilitätsplattformen: garantiert mobil! (Odenwaldkreis) (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/integrierte-mobilitaetsplattformen-garantiert-mobil-odenwaldkreis)
Intermodalität/E-Mobilität: inmod Mecklenburg-Vorpommern (https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/intermodalitaete-mobilitaet-inmod-mecklenburg-vorpommern)

Verwandte Instrumente

Kommunaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/kommunaler-nahverkehrsplan)
Kooperationsraumkonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/kooperationsraumkonzept)
Mobilitätskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/mobilitaetskonzept)
ÖPNV-Gesetze der Bundesländer (https://www.mobilikon.de/instrument/oepnv-gesetze-der-bundeslaender)
Regionalisierungsgesetz (RegG) (https://www.mobilikon.de/instrument/regionalisierungsgesetz-regg)
Regionales Entwicklungskonzept (https://www.mobilikon.de/instrument/regionales-entwicklungskonzept)
Regionaler Nahverkehrsplan (https://www.mobilikon.de/instrument/regionaler-nahverkehrsplan)

Verwandte Hilfen zur Umsetzung

Entwicklung einer Zielvision (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/entwicklung-einer-zielvision)
Erreichbarkeitsanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/erreichbarkeitsanalyse)
Evaluierung von Mobilitätsmaßnahmen (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/evaluierung-von-mobilitaetsmassnahmen)
Potenzialanalyse (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/potenzialanalyse)
Zukunftswerkstatt (https://www.mobilikon.de/umsetzungshilfe/zukunftswerkstatt)

Quellen

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV), 2020: Gute Mobilität in ländlichen Räumen. Zugriff: https://www.vdv.de/18032020-vdv-positionspapier-gute-mobilitaet-in-laen... [abgerufen am 22.12.2023].