

Mobilikon – das Nachschlagewerk für ein kommunales Mobilitätsmanagement: ein Überblick

1. Ausgangslage zur Mobilität im ländlichen Raum

Gleichwertige Lebensverhältnisse sind eine Grundvoraussetzung für gleiche Entwicklungschancen und Teilhabemöglichkeiten. Zentraler Bestandteil gleichwertiger Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen ist die Sicherung der Mobilität aller Bevölkerungsgruppen, denn diese ist eine Grundvoraussetzung dafür, dass Angebote der Grundversorgung und der Daseinsvorsorge zugänglich sind. Damit hat die Mobilität einen bedeutenden Einfluss auf Lebensqualität, gesellschaftliche Teilhabe und Entwicklungschancen.

In städtischen Räumen ist Mobilität häufig nicht an die Verfügbarkeit eines eigenen Pkw gebunden. Ein dichtes öffentliches Verkehrsangebot, eine wachsende Radwegeinfrastruktur und neue Mobilitätsangebote wie E-Roller-Sharing- oder Carsharing-Angebote erlauben es, Strecken ohne eigenen Pkw zurückzulegen und hierbei die jeweils individuell passende Mobilitätsform auszuwählen.

In ländlichen Räumen hingegen ist ein öffentliches Verkehrsangebot häufig kaum verfügbar. Weil sich die Bevölkerung in ländlichen Räumen aufgrund geringer Siedlungsdichte und disperser Siedlungsstrukturen auf eine vergleichsweise große Fläche verteilt, umfasst der nähere Einzugsbereich von Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) eine im Vergleich zum städtischen Raum geringere Anzahl potenzieller Fahrgäste. So kann aus wirtschaftlichen Gründen in ländlichen Räumen häufig kein flächendeckendes ÖPNV-Angebot in hoher Qualität angeboten werden. Vergleichsweise auskömmlich ist die Ausrichtung des ÖPNV-Angebots auf die Beförderung von Schülerinnen und Schüler, die in ländlichen Räumen häufig die Hauptkundengruppe bilden. Dies sorgt zwar für ein allgemein zugängliches Grundangebot, verursacht aber räumliche und zeitliche Erschließungsdefizite. Verschärft wird diese Grundproblematik durch den demografischen Wandel, der sich in vielen ländlichen Räumen durch eine sinkende Bevölkerungszahl mit einem zunehmenden Anteil an älteren und körperlich eingeschränkten Menschen sowie einem deutlichen Rückgang an Kindern und Jugendlichen auszeichnet.

2. Zielsetzung von Mobilikon

Eine Vielzahl von Modell- und Forschungsvorhaben nimmt sich dieser Herausforderung an und geht der Frage nach, wie eine umweltfreundliche, komfortable, wirtschaftlich tragbare und zukunftsfähige Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen in ländlichen Räumen gesichert werden kann.

Solche Modell- und Forschungsvorhaben haben nützliche und differenzierte Erkenntnisse und Handlungsansätze zutage gefördert, mit denen sich die Mobilität in ländlichen Räumen verbessern lässt. Bisher mangelt es jedoch an einer strukturierten Bündelung des vorhandenen Wissens und einer zielgruppengerechten und praxisorientierten Vermittlung. Dies ist jedoch eine wesentliche Voraussetzung, um das Stadium von einzelnen Pilotprojekten zu verlassen, gute Ansätze großflächig umzusetzen und somit die Mobilität in ländlichen Räumen deutschlandweit zu verbessern.

Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Modellvorhabens „Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ (MogLeb) im Auftrag des Bundesministeriums des Innern, für Bau und Heimat (BMI) und des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) das öffentlich zugängliche Online-Nachschlagewerk „**Mobilikon**“ entwickelt.

Mobilikon soll interessierte Akteure, insbesondere Kommunen, bei der Erarbeitung und der Umsetzung von Mobilitätsvorhaben unterstützen. Mithilfe einer systematischen und gut strukturierten Aufbereitung vorliegender Erkenntnisse sollen Kommunen bestehende Lösungsansätze für sich nutzbar machen können und auf ihre konkrete Situation abgestimmte Lösungen entwickeln und umsetzen. Wichtig für die Nutzungsfreundlichkeit ist, dass Inhalte dargestellt werden, die sich auf jeweils relevante Problemstellungen, Zielsetzungen und

Rahmenbedingungen beziehen. So werden Lösungsansätze aufgezeigt, die sich beispielsweise hinsichtlich des notwendigen Planungszeitraumes, der notwendigen personellen Kapazitäten und der notwendigen finanziellen Mittel unterscheiden. Auch werden Inhalte und Maßnahmen dargestellt, die auf unterschiedliche Zielgruppen wirken, wie z. B. Kinder und Jugendliche, Seniorinnen und Senioren, Pendelnde oder mobilitätseingeschränkte Menschen. Ein besonderes Augenmerk liegt dabei auf der Praxisnähe und der Handlungsorientierung der Inhalte. Gegliedert werden die Inhalte in vier Kategorien: Maßnahmen, Instrumente, Hilfen zur Umsetzung und Beispiele aus der Praxis. Eine erste Befüllung des Online-Nachschlagewerks erfolgte mit 255 inhaltlichen Elementen. Um ein stetig wachsendes Nachschlagewerk zu gestalten, können Inhalte auch durch externe Akteure vorgeschlagen und zentral eingepflegt werden.

3. Untersuchungsmethode

Mobilikon trägt Wissen aus Forschungsprojekten, Modellvorhaben, Fachpublikationen und ähnlichen Quellen mithilfe eines systematischen Auswertungsrasters für die vier Kategorien Maßnahmen, Instrumente, Hilfen zur Umsetzung und Beispiele aus der Praxis zusammen

Um die Inhalte zu generieren, wurde eine vierstufige Untersuchungsmethodik angewendet.

- i. Identifizierung und Aufbereitung von Maßnahmen, Instrumenten, Umsetzungshilfen und Praxisbeispielen auf der Grundlage von Sekundärdaten
- ii. Durchführung von Experteninterviews zu ausgewählten Maßnahmen, Umsetzungshilfen, Instrumenten und Praxisbeispielen sowie Workshops und Projektbesprechungen
- iii. Reflektion der Inhalte im Rahmen von Workshops und Projektbesprechungen
- iv. Aufbereitung der Inhalte gemäß vorgegebener Datenstruktur der Mobilitätsdatenbank

Die Auswahl der Quellen und somit auch der Inhalte orientierte sich insbesondere an den folgenden Kriterien:

- Zeithorizont: vorzugsweise die letzten fünf Jahre,
- Betrachtung verschiedener (wissenschaftlicher) Sichtweisen (verkehrlich, planerisch, rechtlich, etc.),
- Betrachtung verschiedener ländlicher Raumtypen (z. B. überwiegend ländlich, teilweise städtisch),
- Einbezug internationaler Veröffentlichungen mit Relevanz für Deutschland,
- Berücksichtigung von „harten“ sowie „weichen“ Konzepten,
- Berücksichtigung von „etablierten“ sowie „experimentellen“ Konzepten,
- sektorenübergreifende Betrachtung von Wechselwirkungen sowie
- praktische Relevanz.

4. Ergebnisse

Die verschiedenen Untersuchungsmethoden erbrachten Erkenntnisse zu den vier Kategorien, die im Folgenden näher erläutert werden sollen.

Maßnahmen

Besonders wichtig für ein insgesamt qualitativ hochwertiges Mobilitätsangebot im ländlichen Raum sind die Schaffung eines differenzierten Mobilitätsangebotes sowie die Einführung von flexiblen Bedienungsformen. Hier sind ein dicht getaktetes Hauptnetz, das auf den lokalen Linienverkehr abgestimmt ist und bedarfsorientierte Angebote auf der sogenannten ersten oder letzten Meile zu nennen wie z. B. Ridepooling oder Bike- und Carsharing-Angebote. Auch die Multimodalität spielt eine große Rolle, da in ländlichen Räumen das ÖPNV-Angebot in der Regel keine feingliedrige Erschließung erlaubt. Maßnahmen wären hier z. B. Park and Ride-Anlagen, Kiss and Ride-Anlagen, Bike and Ride-Anlagen oder auch Mobilitätsstationen. Die Erhöhung der

Qualität des ÖPNV trägt zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV bei. Hier ist z. B. nicht nur die Fahrzeugausstattung (höherwertige Bestuhlung, WLAN, Lademöglichkeiten etc.) zu nennen, sondern auch die Verbindungsqualität wie z. B. die Reaktivierung von stillgelegten SPNV-Strecken oder die Anschlussgarantie im öffentlichen Verkehr.

Instrumente

In der Kategorie Instrumente wurden finanzielle Instrumente, rechtliche Instrumente und planerische Instrumente aufbereitet. Finanzielle Instrumente sind von zentraler Bedeutung für die Initiierung und die Verstetigung von Mobilitätsvorhaben. Hier wird auf die länderspezifischen Förderdatenbanken hingewiesen. Diese variieren zwischen den Bundesländern jedoch sehr stark hinsichtlich der Verfügbarkeit, der Förderübersichten und der Förderberatung. Bei den rechtlichen Instrumenten sind besonders das Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (GVFG) und das Regionalisierungsgesetz (RegG) zu nennen. Beide Instrumente sind zwei wesentliche Säulen der ÖPNV-Finanzierung. Des Weiteren ist zu beachten, dass Raum- und Verkehrsentwicklung stark miteinander verknüpft sind und grundsätzlich in einem Gesamtzusammenhang betrachtet werden sollten. Daher bieten auch die planerischen Instrumente, die eine gesamträumliche integrierte Perspektive aufweisen, große Potenziale zur Verbesserung der Mobilität. Weitere planerische Instrumente sind z. B. der Regionalplan bzw. der regionale Raumordnungsplan, das Stadtentwicklungskonzept sowie das integrierte ländliche Entwicklungskonzept. Da die räumlichen Strukturen einen starken Einfluss auf das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsmöglichkeiten einer Region nehmen, sind auch die formellen Instrumente Flächennutzungsplan, Bebauungsplan oder städtebaulicher Vertrag von Bedeutung. Über diese Instrumente wird insbesondere die Flächennutzung in den einzelnen Kommunen bestimmt. Hierzu gehört auch die Festlegung der Verkehrsflächen. Zudem fördern integrierte, kompakte Siedlungsformen die Nutzungsmöglichkeiten des öffentlichen Verkehrs und der Nahmobilität.

Hilfen zur Umsetzung

Hilfen zur Umsetzung wurden in den Kategorien Marketing und Kommunikation, Umsetzungsgrundlagen, Bürgerbeteiligung und Projektorganisation aufbereitet. Besonders Marketing und Kommunikation sind entscheidend für den Erfolg von Mobilitätsangeboten. Hierfür bedarf es einer guten Marketing- und Kommunikationsstrategie, die auf verschiedene Formate und Kanäle zurückgreift. Umsetzungsgrundlagen dienen der methodischen Erfassung der Ausgangssituation und schaffen damit eine wichtige Voraussetzung für die Identifizierung von Handlungsbedarfen und die Entwicklung passender Lösungsansätze. Die Bestandsaufnahme kann sich auf unterschiedliche Untersuchungsgegenstände richten, z. B. die Barrierefreiheit oder das bestehende Mobilitätsangebot. Bei der Identifizierung von Handlungsbedarfen und der Entwicklung von Lösungsansätzen ist es von Vorteil, verschiedene Perspektiven einzunehmen. Ein wichtiges Instrument ist hierbei die Befragung unterschiedlicher Akteure, z. B. die Befragung von Kundinnen und Kunden, von Menschen mit Fachexpertise oder von Aufgabenträgern. Zudem erfordern Planung und Umsetzung eines Mobilitätsvorhabens eine effiziente Projektstruktur. Die Projektstruktur ist dabei wichtig für das Gelingen des Projektes. Als letzter wichtiger Punkt sei die Bürgerbeteiligung genannt. Eine Bürgerbeteiligung ist in vielen Phasen eines Mobilitätsvorhabens sinnvoll, von der Identifizierung des Handlungsbedarfs über die Erarbeitung von Handlungsoptionen bis hin zur konkreten Umsetzung und Evaluation.

Beispiele aus der Praxis

Die Darstellung der Praxisbeispiele liefert nicht nur wertvolle Hinweise zur Umsetzung, sondern fördert auch Erfolgsfaktoren zutage. Ein wesentlicher Erfolgsfaktor bei den Praxisbeispielen ist die Notwendigkeit von Impulsgebenden in den Kommunen, Verkehrsunternehmen und in der Zivilgesellschaft, die eine entsprechende Begeisterung für die voranzubringenden Themen aufweisen. Diese Impulsgebenden sind eine notwendige, aber noch keine hinreichende Voraussetzung für den Erfolg eines Mobilitätsvorhabens. Zudem ist eine umfassende Marketing- und Kommunikationsstrategie von großer Bedeutung, nicht nur vor der Einführung der Maßnahme, sondern auch als deren kontinuierliche Begleitung. Wichtig ist hierbei, dass diese Strategie zielgruppengerecht ist, also gegebenenfalls auf verschiedene Formate und Kanäle zurückgreift. Ein qualitativ hochwertiges

Mobilitätsangebot ist eine Grundvoraussetzung für die Nutzung. Entscheidend ist jedoch auch, dass dieses Angebot von den Zielgruppen angenommen wird. Unter Umständen müssen gefestigte Routinen durchbrochen werden. In einigen Praxisbeispielen hat sich gezeigt, dass die persönliche Ansprache zur Überwindung von eingespieltem Mobilitätsverhalten und zur Nutzung neuer Angebote besonders wirksam ist. Das betont die Bedeutung personell besetzter Kontaktpunkte, z. B. an Mobilitätsstationen, und die Relevanz von Maßnahmen wie der Mobilitätsberatung, ÖPNV-Nutzungstrainings und Neubürgermarketing. Auch der Bürgerbeteiligung wird in den Interviews zu den Praxisbeispielen eine hohe Bedeutung beigemessen. Wichtig ist hierbei, dass Menschen aus allen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens einbezogen werden. Dies ermöglicht eine hohe Passgenauigkeit des Vorhabens und stärkt die Akzeptanz dafür.

5. Suchfunktionen auf Mobilikon

Zentrale Funktionalitäten von Mobilikon sind die nutzerfreundlichen Suchfunktionen. So ist es möglich, in den vier Kategorien stöbern, um sich einen Überblick zu verschaffen.

Sie können aber auch ganz gezielt nach nachfolgenden Suchkriterien filtern:

- Inhaltstyp
- Bundesland
- Zielgruppe
- Verkehrsmittel
- Zielsetzung
- Fahrtzweck
- Raumstruktur
- Investitionskosten
- Kategorie (Instrumente)
- Kosten
- Umsetzungsdauer

Weitere Funktionalitäten

Einzelne Steckbriefe können Sie als PDF Dokument herunterladen. Zudem kann man sich durch die „Vergleichen“ Funktion ausgewählte Maßnahmen, Instrumente, Hilfen zur Umsetzung oder Beispiele aus der Praxis übersichtlich in einer Tabelle darstellen lassen.

Alle enthaltenen Daten können durch die Datenexport Funktion in einer Excel Tabelle heruntergeladen werden.

6. Nutzen und Verwertbarkeit der Ergebnisse

Mobilikon enthält Maßnahmen, flankierende Umsetzungshilfen und Instrumente, die sich für eine Vielzahl von Problemstellungen und Ausgangssituationen eignen. Dabei wurden die Inhalte so aufbereitet, dass Kommunen und andere interessierte Akteure konkrete Handlungsanweisungen und Umsetzungshinweise erhalten. Von großem Nutzen sind die Beispiele aus der Praxis, die Erfolgsfaktoren aber auch Schwierigkeiten bei der Etablierung einer Maßnahme aufzeigen. Mobilikon soll mit einer Vielzahl an Inhalten zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen beitragen, indem Kommunen und andere interessierte Akteure die aufbereiteten Inhalte vor Ort anwenden und umsetzen.