



# KOMMUNALPOLITISCHE ONLINE-SEMINARE: ZUKUNFT DER MOBILITÄT



# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM

Herausforderungen, Chancen, Lösungen

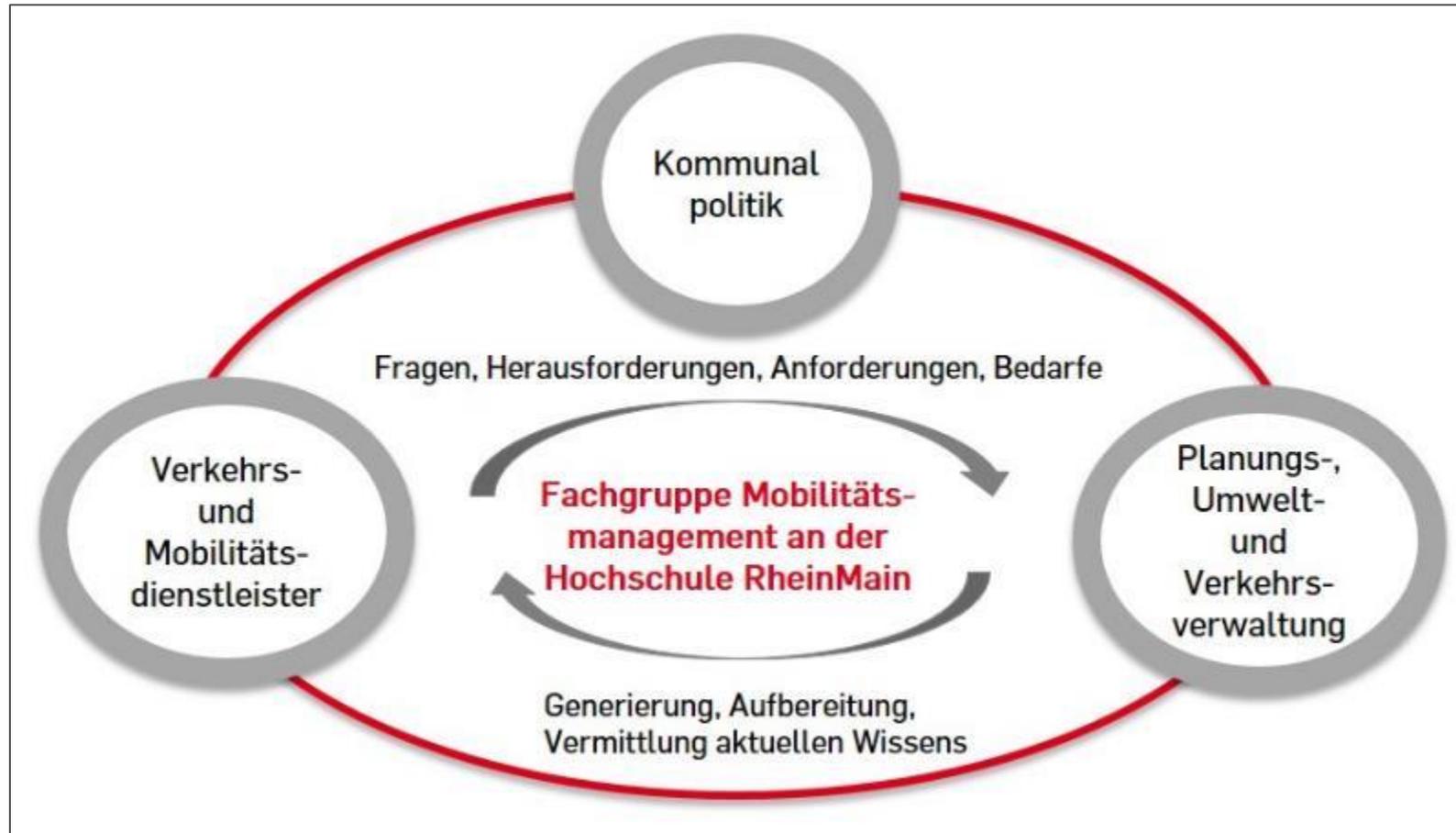
Prof. Dr.-Ing. Volker Bleeß  
30.11.2020

# IMPACT RHEINMAIN

## TEILPROJEKT AUSTAUSCH VERWALTUNG

- Ziel: Aufbau einer regionalen Austausch- und Wissensplattform kommunaler Akteure im Themenfeld Smart Mobility, Nahverkehr und nachhaltige Mobilität
- Projektlaufzeit: 01/2018 – 12/2022
- Gefördert im Rahmen der Initiative "Innovative Hochschule" des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) und der Gemeinsamen Wissenschaftskonferenz (GWK)

# IMPACT RHEINMAIN TEILPROJEKT AUSTAUSCH VERWALTUNG



# VORSTELLUNG VOLKER BLEES

## Beruflicher Werdegang

- Studium des Bauingenieurwesens an der TH Darmstadt 1989 – 1996.
- Studienbegleitend stud. Hilfskraft in einem Planungsbüro und Verkehrsreferent im AStA der TH Darmstadt.
- Verkehrsplaner Planungsbüro von Mörner + Jünger, Darmstadt, 1996 – 1998.
- Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrstechnik der TU Darmstadt, 1998 – 2003. Promotion zu „Qualitätsmanagement in Verkehrsplanungsprozessen“ 2004
- Bereichsleiter ‚Mobilität + ÖPNV‘ im Zentrum für integrierte Verkehrssysteme (ZIV), Darmstadt, 2003 – 2005.
- Selbständig mit Büro „Verkehrslösungen“, 2005 – 2014.
- Seit Juni 2014 Professur „Verkehrswesen“ an der HS-RM. Lehre in drei Studiengängen

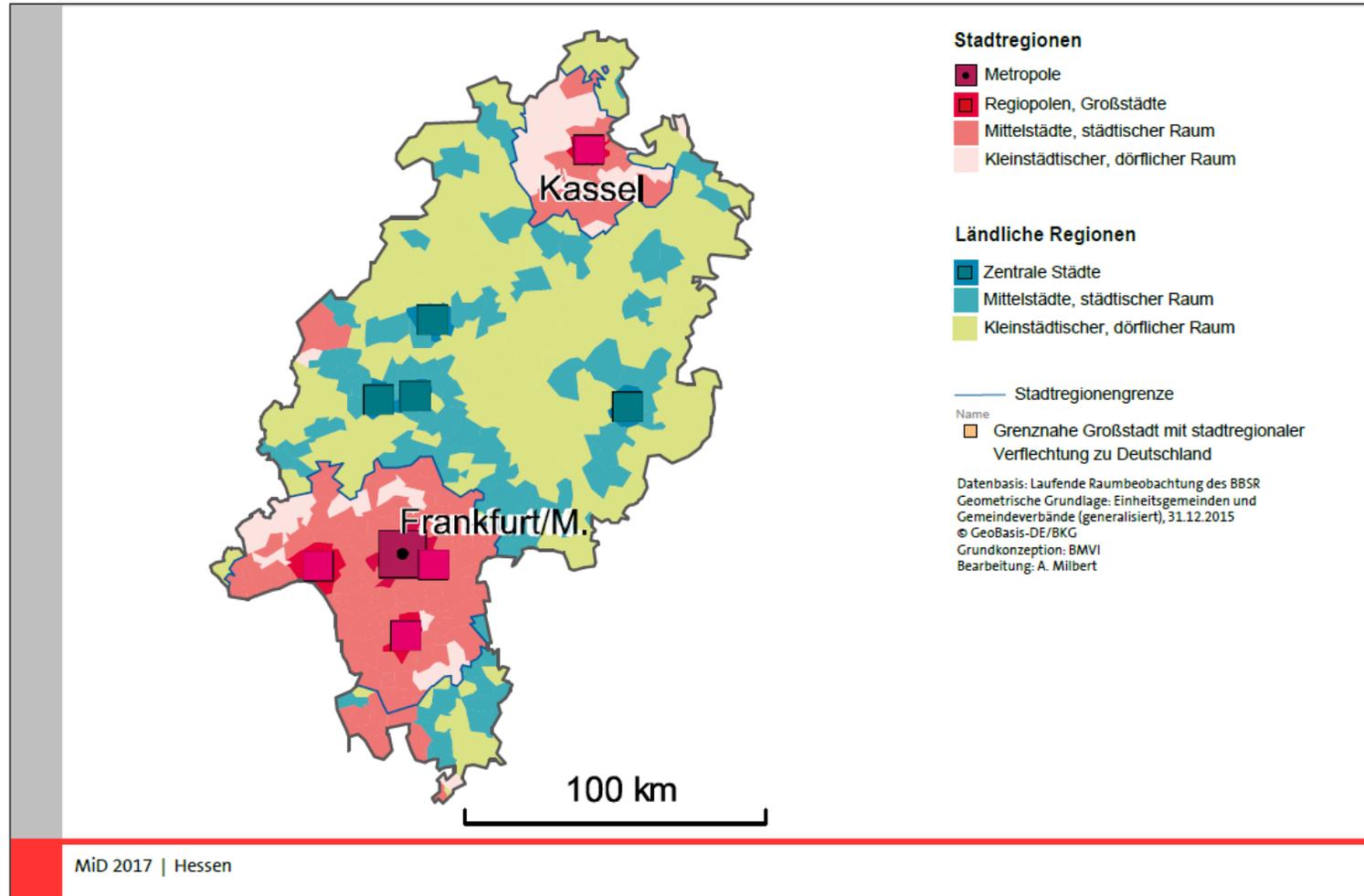


# AGENDA

1. Mobilität im ländlichen Raum – Zahlen, Daten, Fakten
2. Herausforderungen
3. Lösungsansätze
  - a. Bürgerbusse
  - b. Mitfahrbänke
  - c. „Innovativer ÖPNV“
  - d. Carsharing auf dem Land
4. Fazit

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN



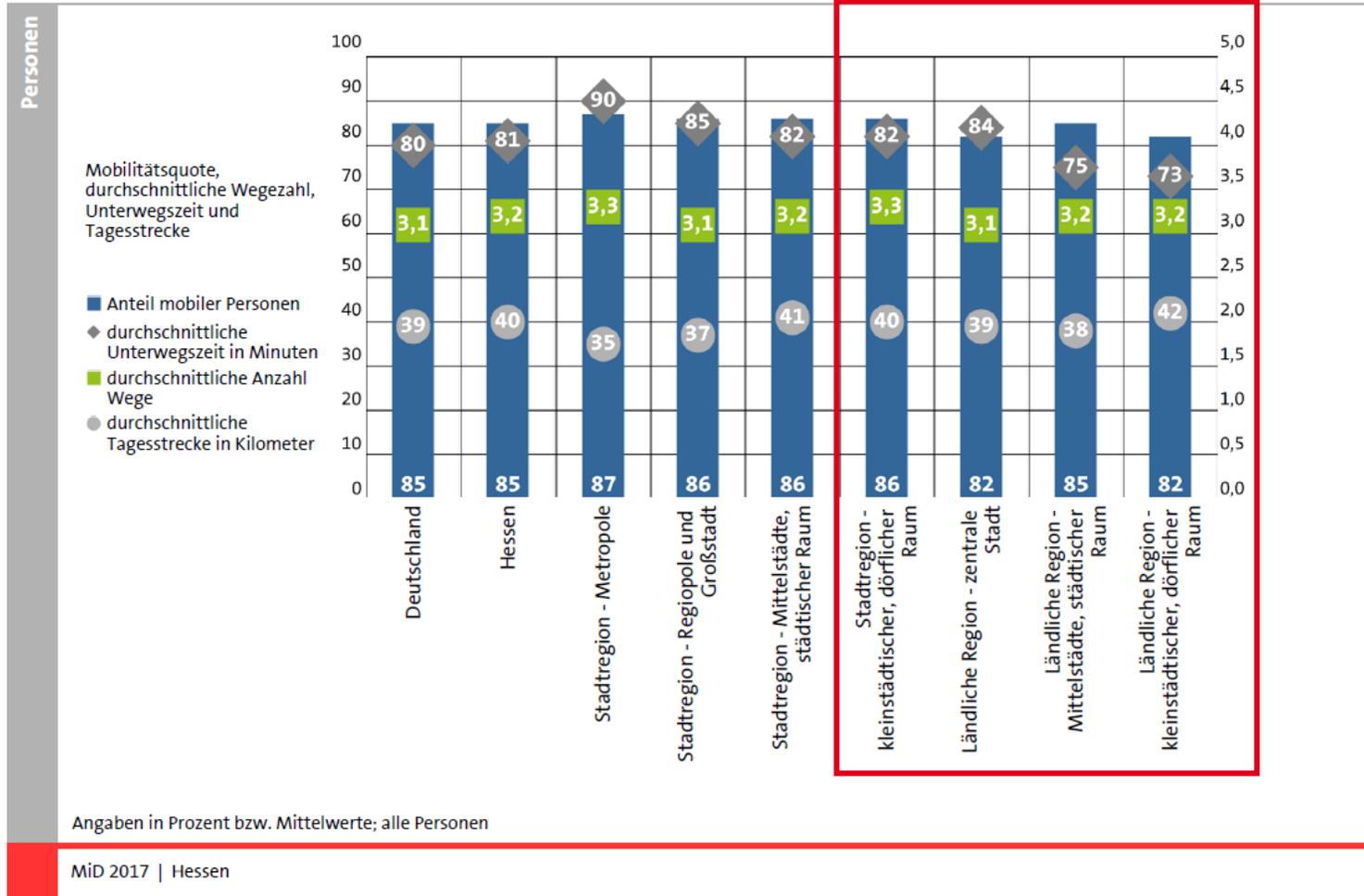
Quelle der Zahlen, Daten und Fakten: Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2017“, Regionalbericht Hessen mit über 36.000 befragten Personen.

<https://wirtschaft.hessen.de/verkehr/mobiles-hessen-2030/mobilitaet-deutschland-regionale-auswertung-fuer-hessen>

*Räumliche Gliederung des Landes Hessen*

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

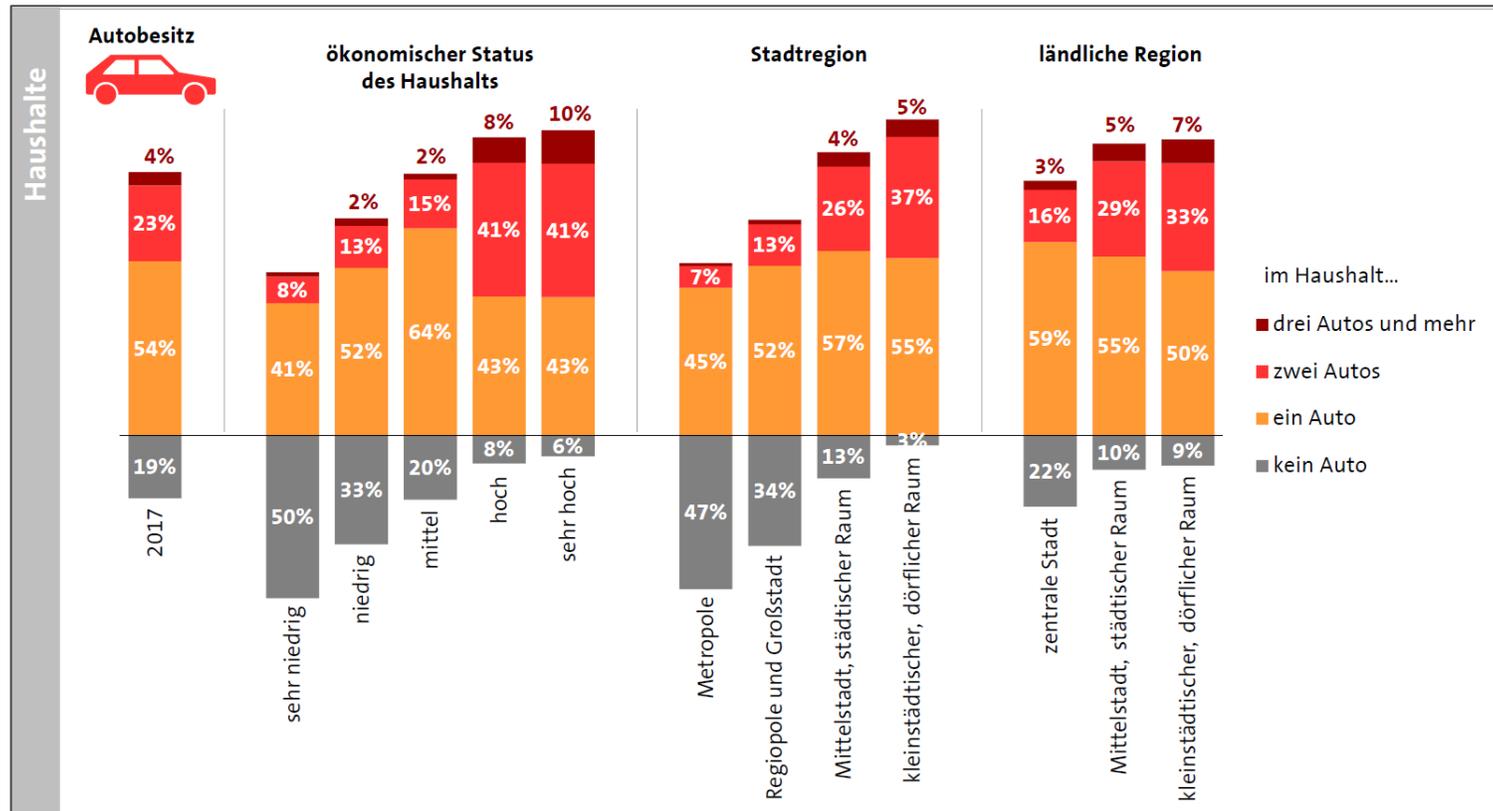
## Mobilitätskennziffern



- Zwischen Stadt und Land sind die Unterschiede der individuellen Mobilität
  - **gering** hinsichtlich der Wegezahzahl pro Person und Tag (3,1 ... 3,3) und des Anteils der mobilen Personen (82% ... 87%)
  - **deutlicher** hinsichtlich der zurückgelegten Strecke pro Person und Tag (35 km ... 42 km)
  - **groß** hinsichtlich der Unterwegszeit pro Person und Tag (73 Min ... 90 Min).

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

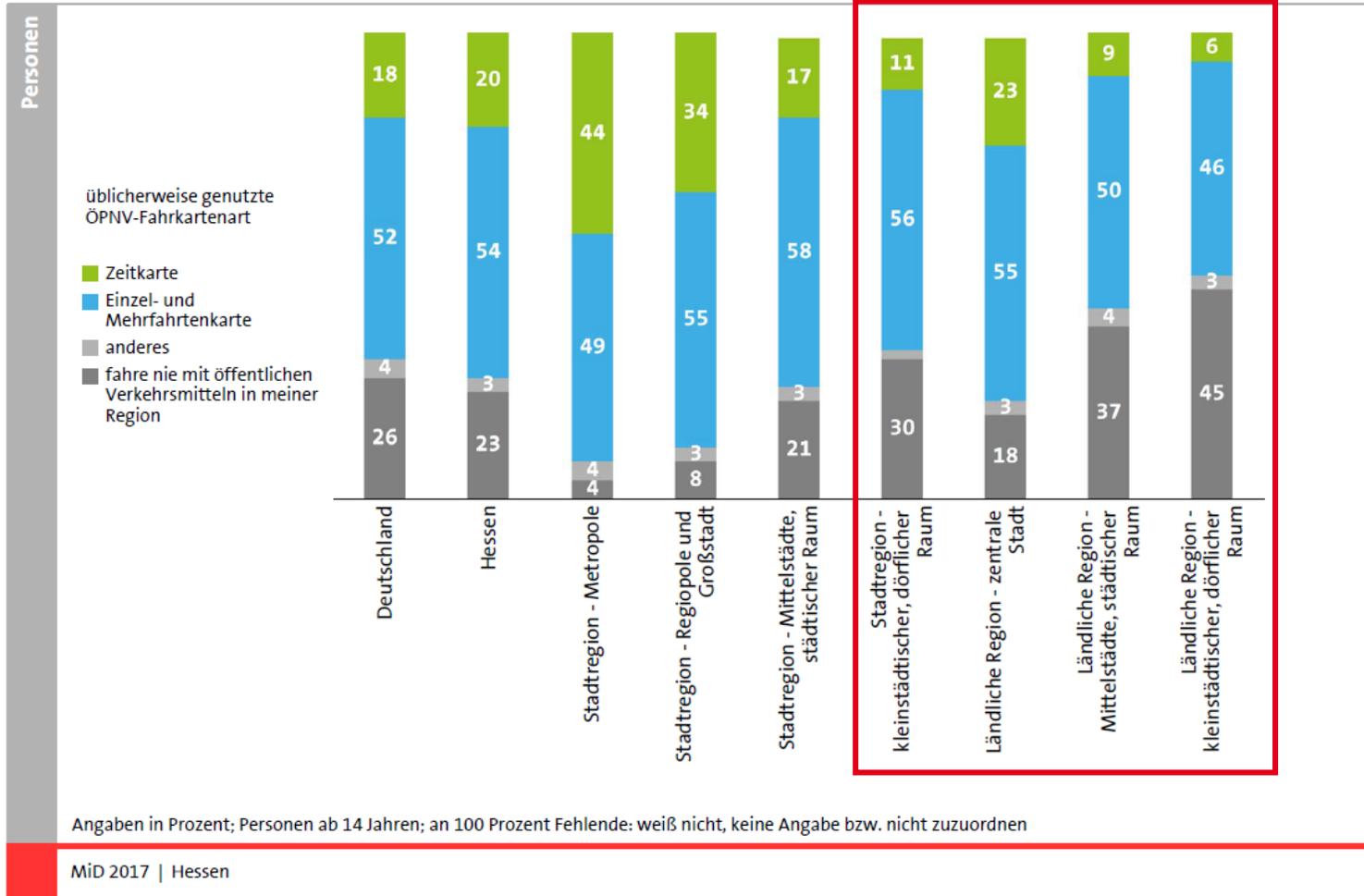
## Fahrzeugbesitz



- Pkw-Besitz zwischen 0,6 Pkw pro Haushalt in Metropolen und 1,5 Pkw pro Haushalt in kleinstädtischen und dörflichen Räumen.
- Fahrradbesitz: kaum Unterschiede zwischen den Regionen (66% bis 74% aller Personen über 14 Jahren verfügen über ein Fahrrad oder Pedelec)

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

## ÖPNV-Nutzung



- Außerhalb der Städte nutzt zwischen rund einem Drittel und der Hälfte der Personen nie den ÖPNV

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

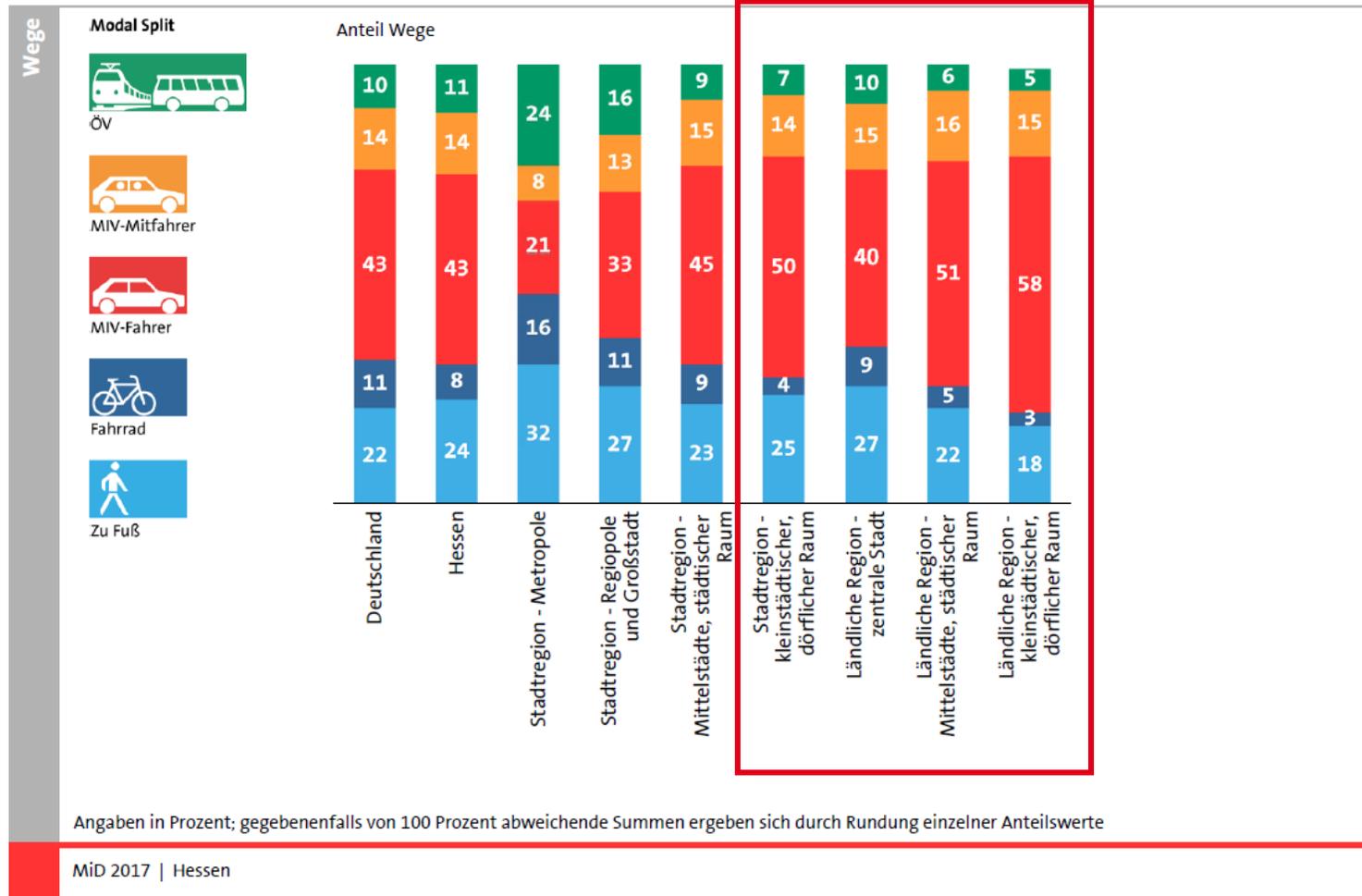
## ÖV-Anbindung



- Bezüglich der Qualität der ÖV-Anbindung gibt es zwischen Stadt und Land ein extremes Gefälle der Einschätzungen.

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

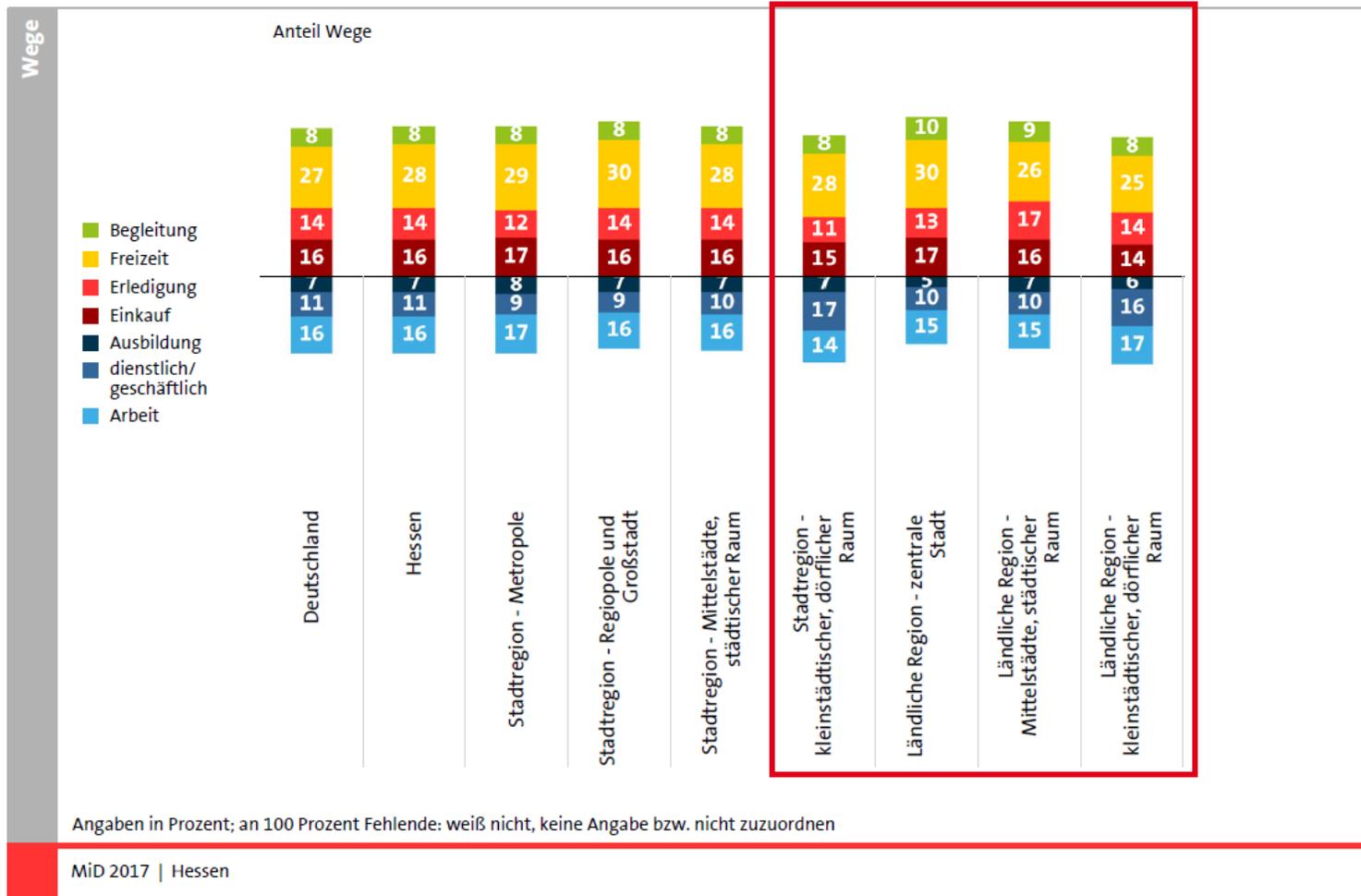
## Verkehrsmittelwahl (Modal Split)



- Außerhalb der Städte
  - dominiert das Auto bei der Verkehrsmittelwahl (Fahrer und Mitfahrer zusammen 64% bis 73 % aller Wege)
  - spielen ÖPNV und Fahrrad nur eine geringe Rolle

# MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM – ZAHLEN, DATEN, FAKTEN

## Wegezwecke



- Insgesamt geringe Unterschiede hinsichtlich der Gründe, unterwegs zu sein

# HERAUSFORDERUNGEN

*Mobilität* (im Sinne der Teilhabe an Wirtschaft und Gesellschaft)  
*für alle*  
*bezahlbar und*  
*umweltverträglich*  
*sicherstellen!*

# LÖSUNGSANSÄTZE

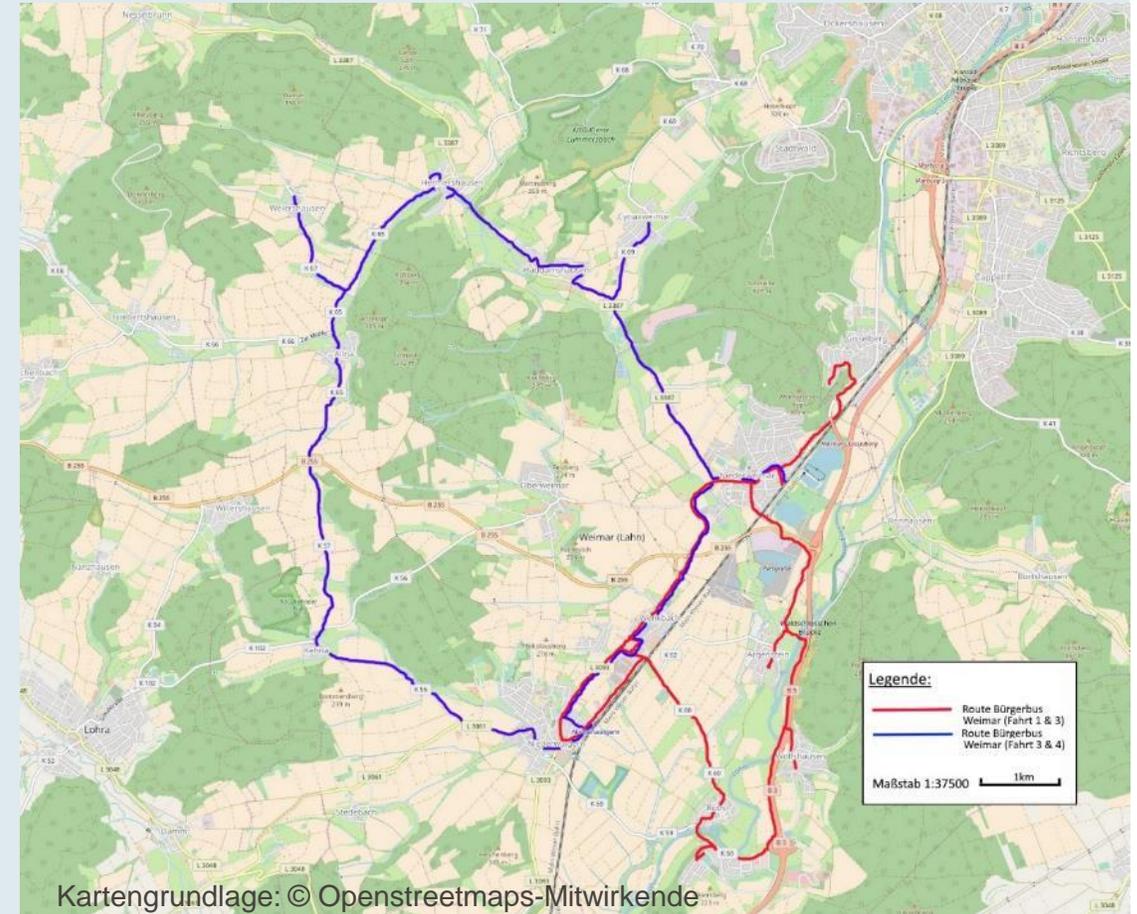
# LÖSUNGSANSÄTZE

## Bürgerbusse

- Ergänzung des ÖPNV
- Ehrenamtliche Fahrer\*innen
- Trägerschaft durch Gemeinde oder Bürgerbusverein
- Beförderung kostenlos

### Beispiel: Bürgerbus-Angebot Weimar

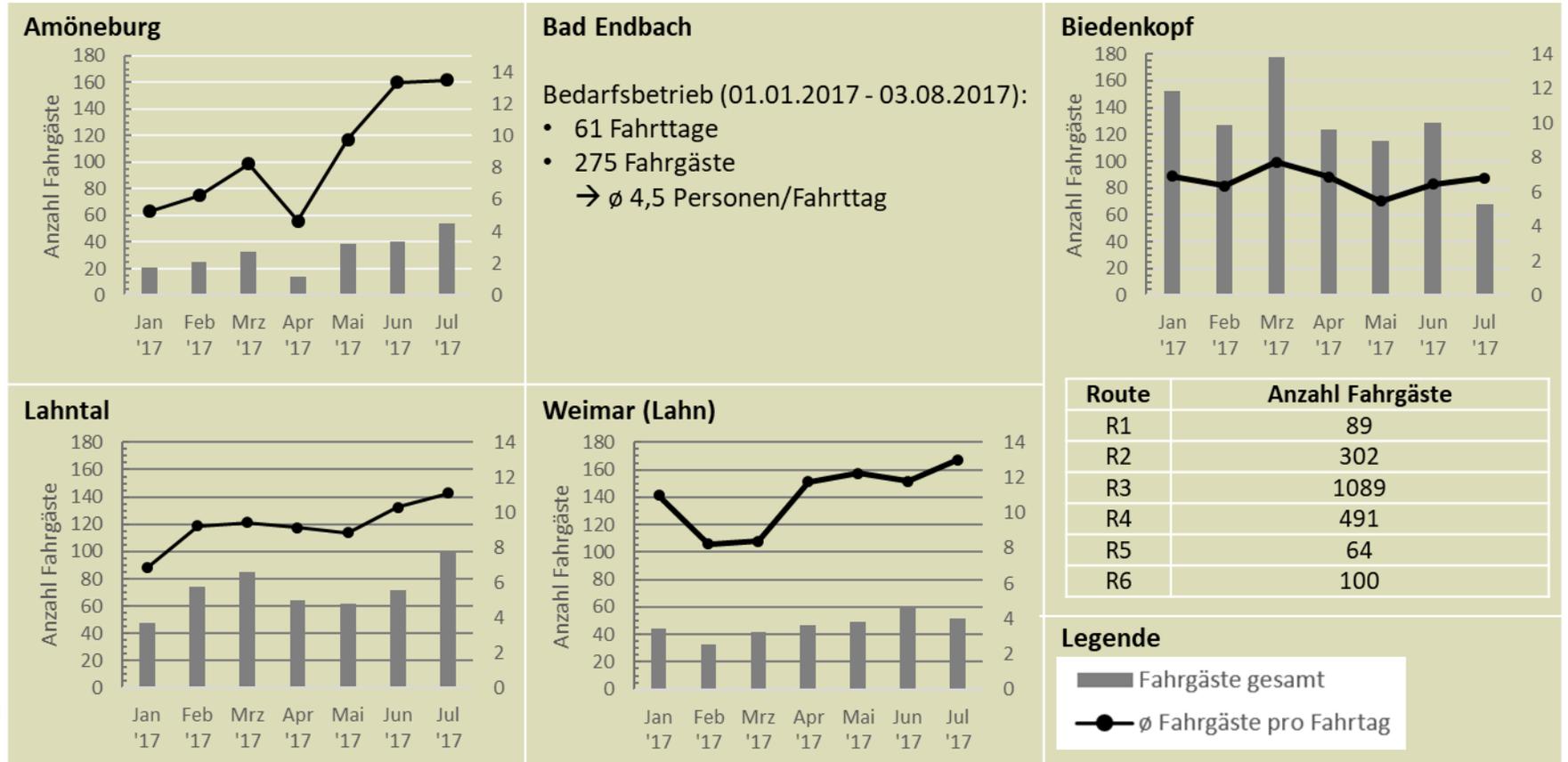
- Start: September 2010
- Betriebsform: Linienbetrieb (2 Routen)
- Angebot: Montags, dienstags und donnerstags je 2 Fahrten auf beiden Routen, ca. 8:30 – 12:00 Uhr
- Halte: 28 Haltestellen, davon 18 RMV
- 12 aktive Fahrer; Diensterteilung in Eigenregie
- Fahrzeug (Citroen Jumper, 9 Plätze) von Gemeinde geleast, Wartung durch Bauhof.



# LÖSUNGSANSÄTZE

## Bürgerbusse

- Nachfrage in absoluten Zahlen überschaubar
- Vielfältige Nutzerschaft
- Für Nutzer\*innen Mobilitätsangebot wichtig
- Hohe Zufriedenheit
- Wichtige Plattform gesellschaftlichen Engagements (Fahrer) bzw. gesellschaftlicher Teilhabe (Fahrgäste)



# LÖSUNGSANSÄTZE

## Bürgerbusse

### Erfolgsfaktoren

- Kommune verantwortet Bereitstellung Fahrzeug und Finanzierung Betrieb.
- Engagierte Personen in der Verwaltung, die sich um Bürgerbus und ehrenamtliche Fahrer\*innen dauerhaft kümmern.
- Unterstützung/Beratung durch Lokale Nahverkehrsorganisation
- Schulungen und Weiterbildungen des Personals.
- Abstimmung mit dem ÖPNV.



Foto: Gérôme Löw

# LÖSUNGSANSÄTZE

## Bürgerbusse

### Förderprogramm Bürgerbusse des Landes Hessen

- Seit 2018 bis 2022
- Vorlage eines Betriebskonzepts erforderlich
- Förderkriterien:
  - Bedarf vorhanden,
  - ausreichende Anzahl ehrenamtlicher Fahrerinnen und Fahrer,
  - kein Parallelverkehr zum ÖPNV,
  - langfristiges Finanzierungskonzept inkl. Ersatzbeschaffung für ein Fahrzeug.
- Fördergegenstand: Beratungsprozess, Fahrzeug (Kleinbus), Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit, Kosten für Schulungen und Trainings



# LÖSUNGSANSÄTZE

## Mitfahrbänke

- Organisierte Form des Trampens
- Kennzeichnung der Bank als Mitfahrbank
- Sitzen auf der Bank signalisiert Mitnahmewunsch
- Optional: Zielschild
- Optional: Registrierung der Fahrtanbieter\*innen



Quelle: mitfahrbank.com, Stand: 29.11.2018



Quelle: <https://www.simmerath.de>, Stand: 29.11.2018



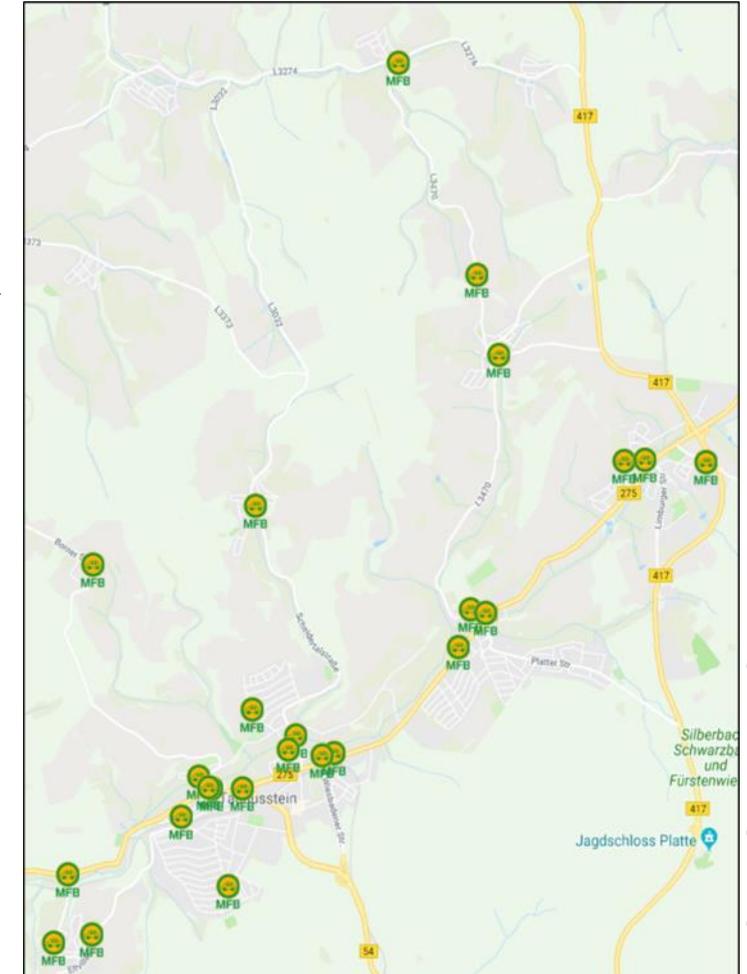
(Quelle: <https://dede.facebook.com/mitfahrbank.ostbelgien>, Stand: 28.11.18)

# LÖSUNGSANSÄTZE

## Mitfahrbänke

### Beispiel Taunusstein

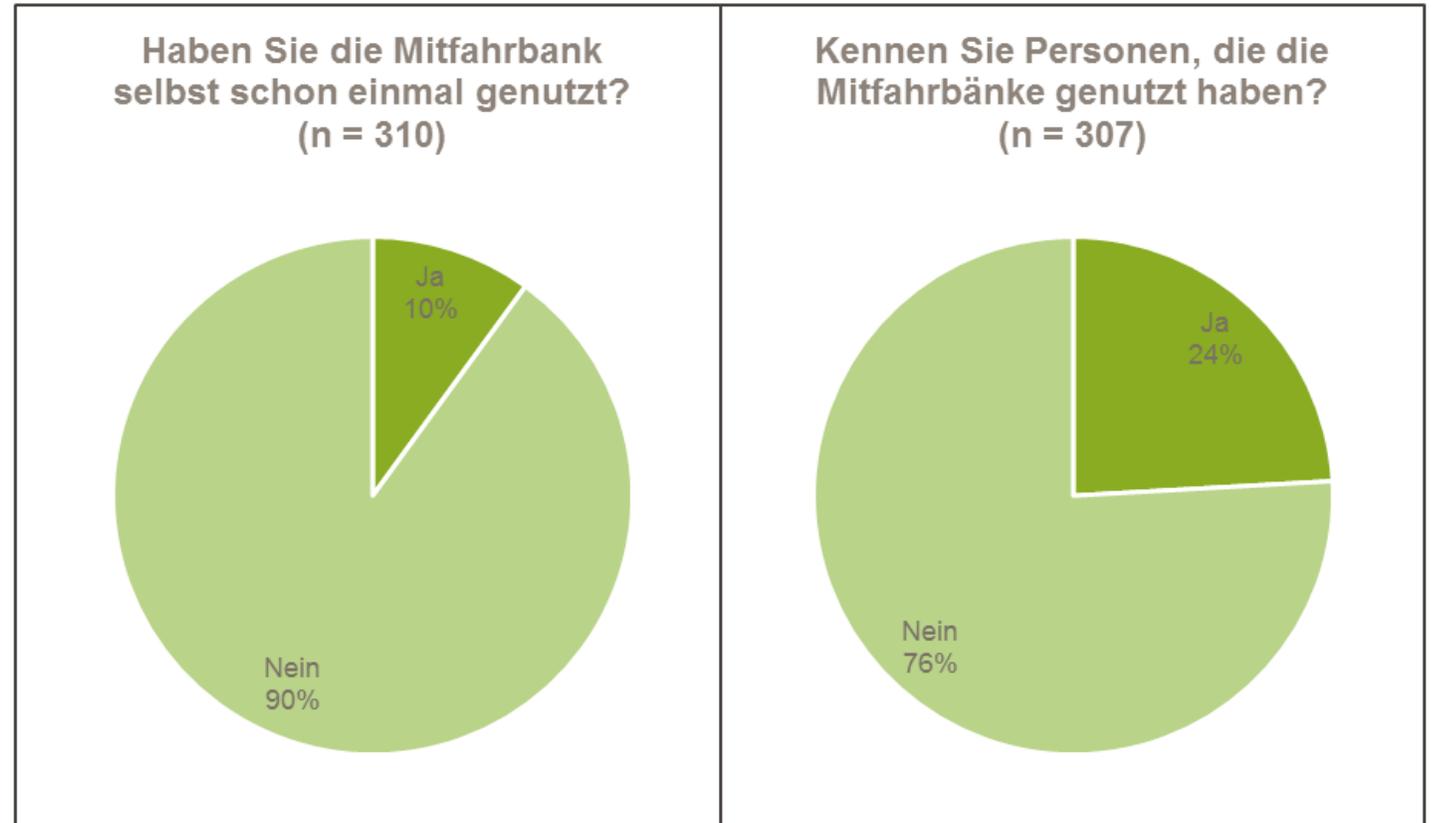
- Kollaboration von Stadt und „Arbeitskreis Taunussteiner Energiewende“ (AKTE) seit 2017.
- 25 Mitfahrbänke (Stand 06/2019), mindestens eine Mitfahrbank pro Stadtteil; Großteil der Bänke entlang der „Aartalachse“
- 250 Registrierte bei AKTE (Stand: 12/2018)
- Stahldoppelsitze mit Fahrtrichtungsanzeigen und optionaler Registrierung der Fahrer\*innen
- Durchschnittlicher täglicher Kfz-Verkehr (als Leitgröße für Verkehrsnachfrage mit Mitnahmepotenzial):
  - Aartalachse: 8.500-16.500 Kfz/Tag
  - periphere Stadtteile: 1.000-2.000 Kfz/Tag



Quelle: Geportal der Stadt Taunusstein

### Akzeptanz und Nutzung

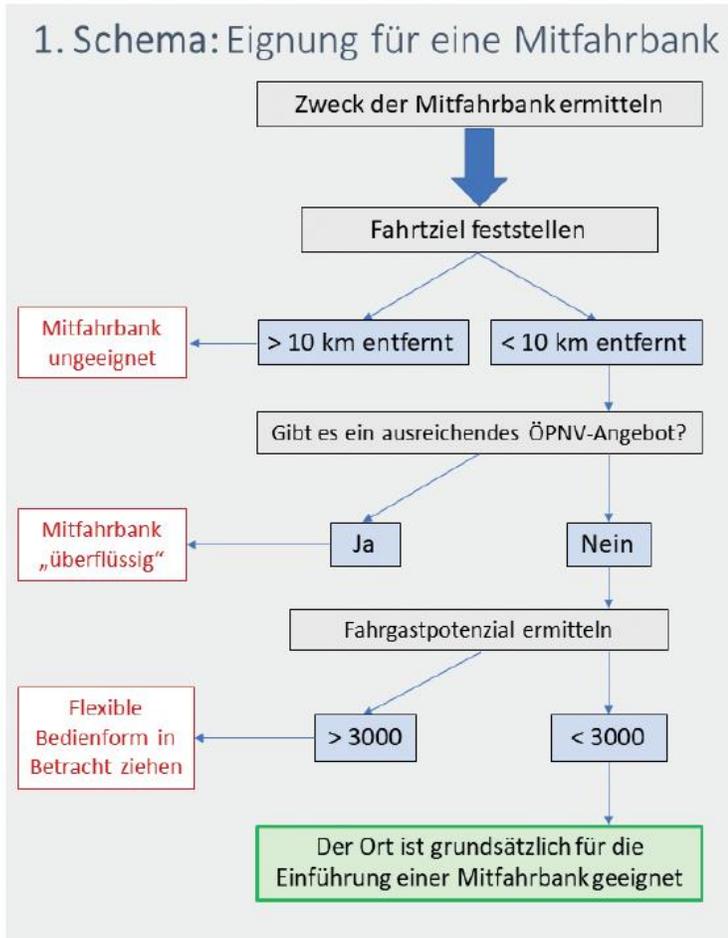
- Insgesamt sehr geringe, aber messbare Nutzung (Mitfahrten in mittlerer dreistelliger bis niedriger vierstelliger Größenordnung pro Jahr)
- Nutzergruppe heterogen
- Bereitschaft Personen mitzunehmen ist verbreitet vorhanden
- Nutzer und „Kenner“ bewerten das Mitfahrbanksystem deutlich besser als Nichtnutzer
- Geringe Nutzung offenbar auf fehlende Nachfrage zurückzuführen.



Ergebnisse einer offenen Online-Befragung in Taunusstein

# LÖSUNGSANSÄTZE

## Mitfahrbänke



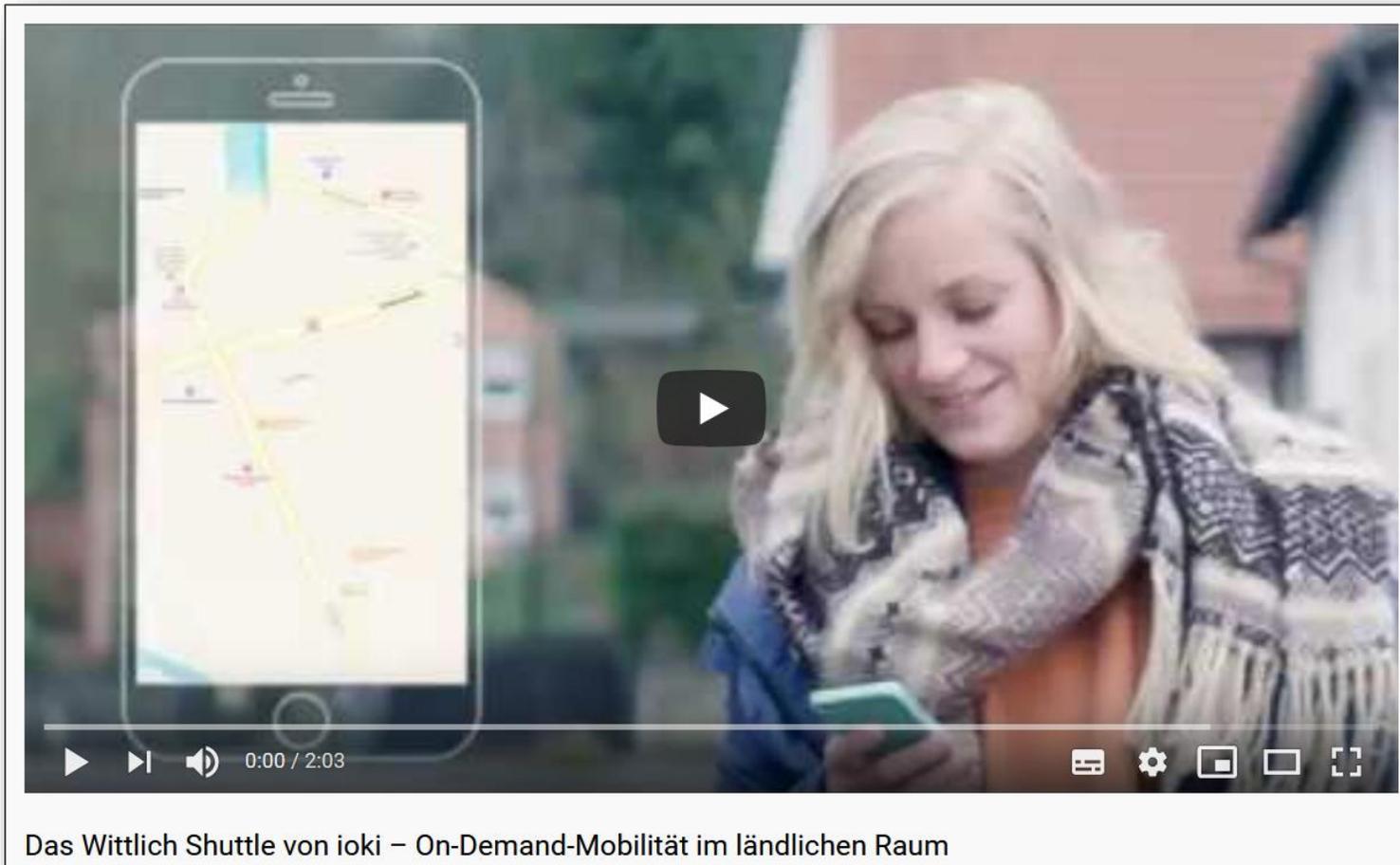
Aspekt	Kriterium	erledigt
Gesamtprojekt und Organisation	Klar definierter „Kümmerer“	
	Unterstützungsbereitschaft der Kommune und ggf. weiterer Behörden	
	Verkehrsplanerisch entwickeltes Netz (Hin- und Rückrichtung)	
	Möglichkeit zur Registrierung von Mitnehmern und ggf. auch Mitfahrern einschließlich Ausgabe entsprechender Kennzeichnungen	
Standorte der Bänke	Vielbefahrene Straßen (Angebotsbündelung)	
	Gute Erkennbarkeit bei Annäherung und gute Einsehbarkeit	
	Legale, sichere Haltemöglichkeit in Mitnahmerichtung ohne Verkehrsbehinderung	
Gestaltung der Bänke	Design mit Wiedererkennungswert (z.B. einheitliche Farbgebung, charakteristische Bauart der Bänke)	
	Schriftzug „Mitfahrbank“	
	Verstellbarer Fahrtrichtungs-/Wunschzielanzeiger (einschließlich Anzeige „Ruhebank“) mit gut erkennbarer, ausreichend großer Schrift	
	Informationen zur Nutzung	
Marketing und Öffentlichkeitsarbeit	Örtliche Zeitungen (wiederholte Beiträge)	
	Internetseiten / Soziale Netzwerke	
	Events (z. B. Einweihung)	
Finanzierung	geklärt	

Quelle: Knorr, Melanie; Lelanz, Stephanie: Von der Mitfahrbank zur erfolgreichen Mobilitätsalternative, in: Nahverkehrs-Praxis – Ausgabe 11/12-2018

# LÖSUNGSANSÄTZE

„Innovativer ÖPNV“

## On-Demand-Shuttle



# LÖSUNGSANSÄTZE

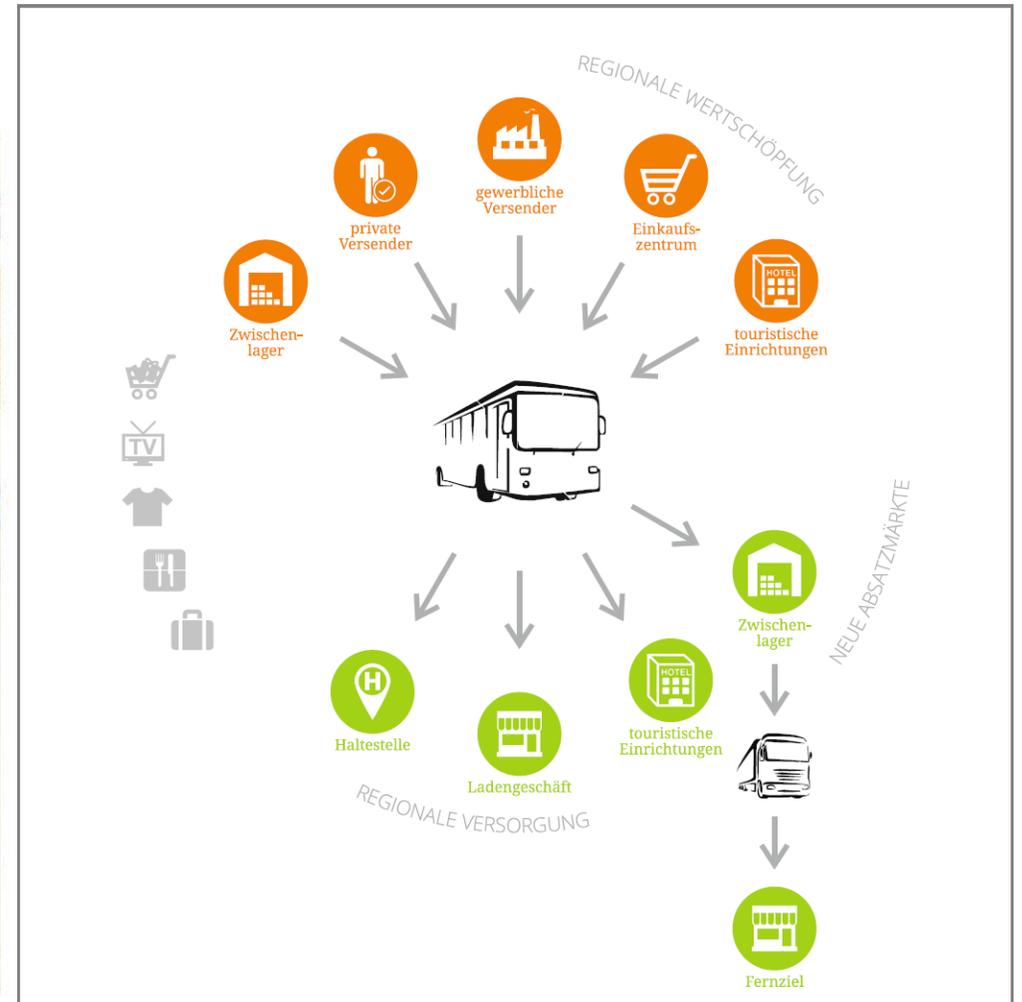
„Innovativer ÖPNV“

## Kombibus



30.11.2020

<http://raumkom.de/news/kombibus-in-fahrt>



# LÖSUNGSANSÄTZE

„Innovativer ÖPNV“

## „garantiert mobil!“ im Odenwaldkreis

ÖPNV-Linienverkehr

- + Rufbusse
- + taxOMobil-Fahrten
- + private/gewerbliche Mitnahmefahrten

---

= garantierte Beförderung von jeder Ortschaft in das nächste (zuständige) Unterzentrum und immer auch in das Mittelzentrum Erbach / Michelstadt im Zeitraum 5-22 Uhr (Sa 6-22 Uhr, So 8-22 Uhr)



<https://www.odenwaldmobil.de/nahverkehr/garantiert-mobil/>

# LÖSUNGSANSÄTZE

## Carsharing auf dem Land

- Aktuell zahlreiche Projekte im Entstehen
- Akteursstrukturen und Aufgaben ähneln denen von Bürgerbussen

DörpsCampus Klixbüll, Ort des Lebens und des Lernens  
und der Begegnung

**Projektträger:** DörpsCampus Klixbüll e.V.   
**Sparte:** DörpsMobil, E- Carsharing Teilen, das Neue Haben



1978 Abbau letzter konventioneller Tankstelle  
Heute:  
6 E-Parkplätze für **klimatefreundliche** Lehrermobilität & **kostenfreies Laden !**  
**9 Ladesäulen, differenziert: 3,7KW bis 22 KW Aktiv Region 75%**

Quelle: Werner Schweizer: Vom Dörpsmobil Klixbüll zum Dörpsmobil SH. Vortrag bei der Tagung „Mobilität auf dem Lande“ am 27.10.2017 im Forum Brandenburg

# LÖSUNGSANSÄTZE

## Carsharing auf dem Land



Innovative Mobilitätskonzepte  
mit ganz spezifischen Sharing-Lösungen  
für Stadt-Umland-Beziehungen  
und den ländlichen Raum

**CarSharing im ländlichen Raum**

24.11.2020

Jesberg

**REGIO**  **MOBIL**

Michael Schramek, Geschäftsführender Gesellschafter

Mitglied im  
  
NiMo Netzwerk intelligente Mobilität

Wettbewerbsvorteile durch intelligente Mobilität

# FAZIT

- Die Lösung der Probleme der Mobilität im ländlichen Raum ist nicht nur eine Frage des Verkehrsangebots, sondern auch eine Frage der räumlichen Verteilung von Nutzungen (Einkaufen, Bildung, medizinische Versorgung, ...).
- Die EINE Lösung existiert nicht.
- Es gibt viele verschiedene Lösungsansätze. Mit der Digitalisierung werden es noch mehr.
- Erfolgsfaktoren sind
  - das Verständnis von Mobilitätssicherung als gesellschaftliche Aufgabe,
  - die Kooperation verschiedener Akteure – auch jenseits des Verkehrsbereichs,
  - die Kombination und Vernetzung unterschiedlicher Lösungsansätze,
  - die Anpassung der Lösungsansätze an die örtlichen Verhältnisse,
  - das Engagement vor Ort,
  - das Bereitstellen von finanziellen und personellen Ressourcen.

# DANKE FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT

## Kontakt

Fachbereich Architektur und  
Bauingenieurwesen

Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Kurt-Schumacher-Ring 18  
65197 Wiesbaden



Prof. Dr.-Ing. Volker Bles  
T +49(0)611 9495-1443  
volker.blees@hs-rm.de