

Verkehrswissenschaften – Professur für Verkehrsökologie
Prof. Dr.-Ing. Udo Becker

Verkehrswende und Mobilitätswende in Stadt und Land: Perspektiven, Anforderungen, Handlungsoptionen

oder: Mobilität in ländlichen Räumen, gute und schlechte Nachrichten

Landesverband Nachhaltiges Sachsen e. V.
Online-Konferenz „Mobilität im ländlichen Sachsen“, 26.11.2020

Verkehrsökologie TU Dresden, www.verkehrsoekologie.de 0351-46336566

Die Verkehrswende im Freistaat Sachsen gestalten und mit Leben erfüllen

- Danke, dass Sie sich für „Nachhaltige Entwicklung“ engagieren: Das ist DIE aktuelle Aufgabe der Menschheit und umfasst alles!
- Konkret in Sachsen: Wo sehen Sie eigentlich bei uns gravierendsten gesellschaftlichen Handlungsprobleme?
...
- Konkret im Verkehr: Wo sehen Sie dort die größten Probleme?
...
- Und in ländlichen Räumen: Was ist dort unser Hauptproblem?
...

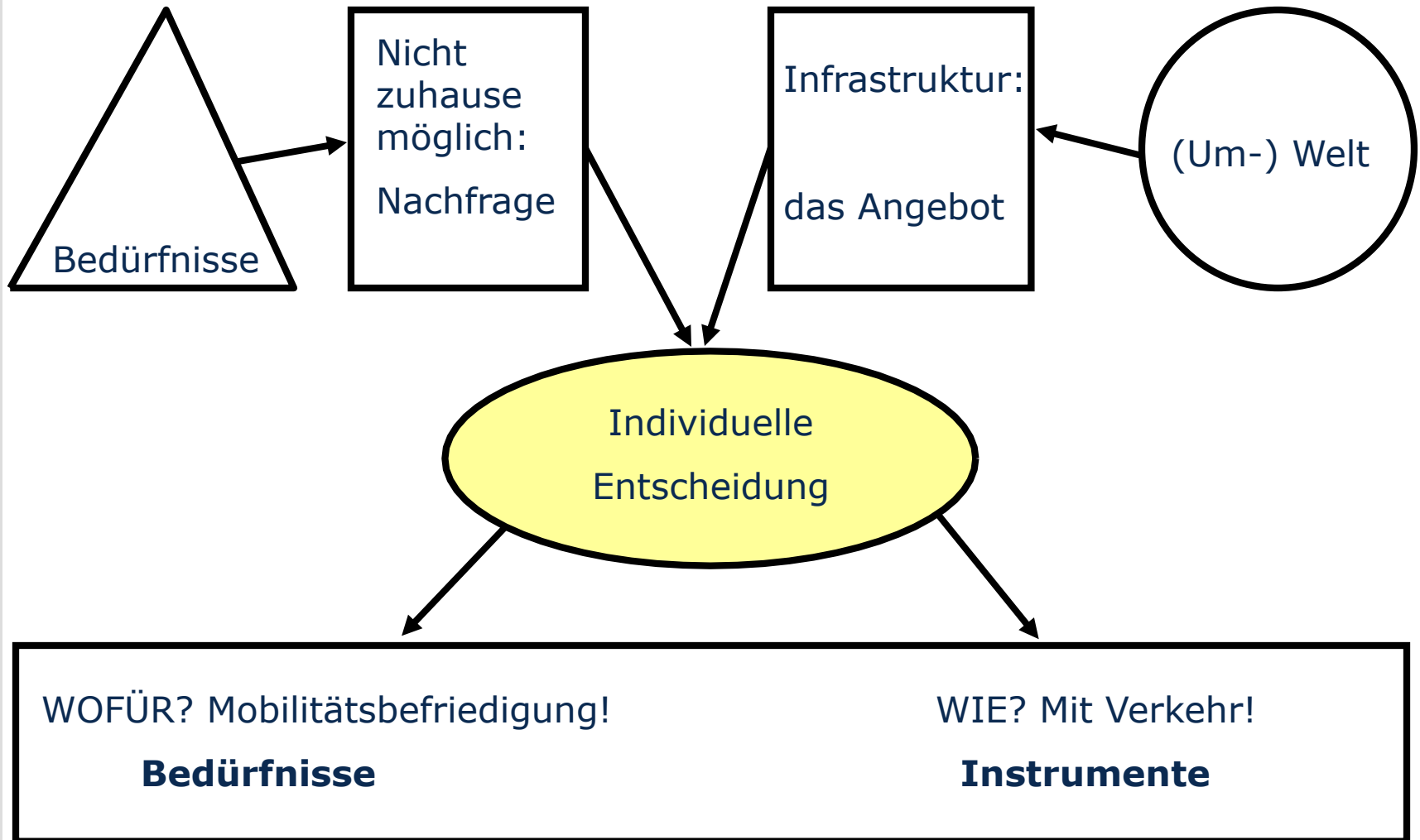


Die Verkehrswende im Freistaat Sachsen gestalten und mit Leben erfüllen

1. Sachsentarif landesweit: Einheitliches Tarifsystem
2. Sachsentakt: Stundentakt, Umsteigemanagement
3. Flächendeckender Plus-Bus, Stundentakt, gutes Umsteigen
4. Mobilitätsstationen an Bahnhöfen und Schnittstellenprogramm
5. In ländlichen Gebieten: Wege verkürzen oder aufwerten
6. Private Fahrgemeinschaften: Modelle, Erfahrungsaustausch
7. Radverkehrsanlagen bauen, 100 km Straßen nachrüsten
8. Förderprogramm für E-Bikes, Lastenräder
9. Radschnellwege-Netz: Machbarkeitsstudien
10. Fußverkehr-Checks/Nahmobilitäts-Checks, Landesmittel dafür
11. Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements
12. Starts und Landungen auf sächsischen Flughäfen reduzieren



Verkehrswende = Mobilitätswende?



Der Unterschied: Bedürfnisse und Instrumente

Mobilität: Bedürfnis, Ursache, Zweck, Aufgabe

Verkehr: dienendes Instrument zur Umsetzung von Mobilität

Und was wollen wir jetzt? Wünschen Sie sich mal was:

1. Bedürfnisse für alle sichern: Menschenrecht Mobilität
2. Mit wenig Aufwand, Geld, Lärm, CO₂: wenig Verkehr!

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr



Nachhaltige Mobilitätsentwicklung

Brundtland-Definition für Nachhaltige Entwicklung:

Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung,

1. die die Bedürfnisse der heute Lebenden befriedigt und
2. die es künftigen Generationen ermöglicht,
(dann) ihre Bedürfnisse zu befriedigen.

Im Verkehrswesen:

1. Die Mobilitätsbedürfnisse aller Menschen heute decken ...
2. aber mit weniger Risiken, Externalisierungen, Abgasen,
Flächen, Lärm, Ungerechtigkeit, Versauerung, CO₂, ...

Bedürfnisgerechte Mobilität mit weniger Verkehr



Zwischenfazit

1. Nachhaltige Entwicklung redet von Bedürfnissen und Menschen
2. In unserem Themengebiet: Mobilität!
3. Verkehr: Fahrzeuge, Instrumente, Beton, Abgas, Lärm, CO₂ ...
4. Schnellerer, besserer, leichter Verkehr: Mehr Nachfrage
5. Die traditionelle Politik schafft mehr Verkehr, mehr Kosten, mehr Druck (und Gewinne) in den Städten, schwächt Nähe
6. Gebaut wurden: Schnelle, ferne Verbindungen. Stärkt Starke
7. Geschwächt wurde: Nähe, Dorf (-schulen, -läden), Identität
8. Wenn wir das ändern wollen: Kompletter Paradigmenwechsel
9. Nicht gegen die Menschen: Keine Ängste, nicht einsperren
10. Also müssen wir zuerst über Mobilität (für Schwächere) reden

Liebe Leute: Sagt uns mal bitte, wo kommt Ihr schlecht hin?
Wir wollen Lösungen für Euch suchen (mit weniger Verkehr!).

Ergebnis der bisherigen Verkehrs (!) - Politik

Immer bessere Erreichbarkeiten, immer mehr Verkehr
Immer leichter kommt man von überall schnell weg
Wer viel fährt und hohe Kosten externalisiert, der gewinnt
Wer in der Nähe bleibt und wenig externalisiert, der verliert relativ
Der Große, Starke, Schnelle gewinnt: München, Amazon, Elbepark
Dorfladen? Zwergschule? Nähe? Freunde? Soziales?
Gleichwertige Lebensverhältnisse? Ohne Auto?
Für Schwächere: Immer weniger Mobilität

Verkehr deckt seine gesellschaftlichen Kosten nicht
Verkehr verändert Lebensgrundlagen dramatisch
Verkehr schafft Polarisierung, Entwurzelung, Wut und Hass

Wir müssen die Wende viel umfassender angehen.



Die Verkehrswende im Freistaat Sachsen gestalten und mit Leben erfüllen

1. Sachsentarif landesweit: **Verkehr** Ein einheitliches Tarifsystem
2. Sachsen **Verkehr** Kundentakt, Umsteigemanagement
3. Flächendeckender Plus-Bus, Student **Verkehr** gutes Umsteigen
4. Mobilitätsstationen **Verkehr** Höfen und Schnittstellenprogramm
5. In ländlichen Gebieten: Wege verkürzen oder aufwerten **Verkehr**
6. Private Fahrgemeinschaften: Modelle, Erfahrungsaustausch **Verkehr**
7. Radverkehrsanlagen **Verkehr** bauen, 100 km Straßen nachrüsten
8. Förderprogramm für E-Bikes, Lasten **Verkehr**
9. Rad **Verkehr** Radweilwege-Netz: Machbarkeitsstudien
10. Fußverkehr-Checks/Nahmobilitäts-Checks **Verkehr** Mittel dafür
11. Unterstützung **Verkehr** betrieblichen Mobilitätsmanagements
12. Starts und Landungen auf sächsischen Flughäfen reduzieren **Verkehr**

Wo wir den „gewollten Verkehr“ fördern: Mehr Verkehr!
Wo wir „ungewollten Verkehr“ reduzieren: Angst und Widerstand!

Beispiele: Berlin Pankow (400 000 Einwohner)

Bezirksamt Pankow

Suchbegriff **Suchen**

Aktuelles Service **Politik und Verwaltung** Über den Bezirk Karriere

► Politik und Verwaltung ► Ämter ► Stadtentwicklungsamt ► MobilBericht

Ämter

- Amt für Bürgerdienste
- Jugendamt
- Amt für Soziales
- Amt für Weiterbildung und Kultur
- Stadtentwicklungsamt**

MobilBericht

MOBILBERICHT

MobilBericht ist ein Forschungsprojekt des Stadtentwicklungsamts Pankow, der TU Berlin und der TU Dresden. Das Projekt will die Mobilitätsberichterstattung als neues Planungsinstrument für den Verkehr etablieren. Ziel ist es, die Verkehrspolitik im Bezirk strategisch neu auszurichten und den Verkehr sozial-gerechter sowie ökologisch-verträglicher zu gestalten.

Kontaktadressen:


Stadtentwicklungsamt Pankow:
Conrad Kürzdörfer,
conrad.kuerzdoerfer@ba-pankow.berlin.de
030 90295 3104

Forschungsteam:
Carolyn Kruse,
carolin.kruse@tu-berlin.de,
030-314-73651

Julia Gerlach

Quelle: www.berlin.de/ba-pankow/politik-und-verwaltung/aemter/stadtentwicklungsamt/mobilbericht/projektuebersicht-689634.php

www.metamorphosis-project.eu/about




Home About ▾ Bulletin Board ▾ Downloads

Home » About



About

Metamorphosis is on transforming neighbourhoods with a focus on children. Metamorphosis starts from the premise that when a neighbourhood has many children on its public spaces, this is a major indicator that it is well designed as a sustainable neighbourhood. The word sustainability itself is already inseparably combined with children as it implicates “designed for the next generations”. Thus Metamorphosis will address the challenge from this perspective and will thus:


1. Transform car-oriented neighbourhoods into children-friendly neighbourhoods achieving behavioural change and increase in the
2. Build the vision needed for such transformations
3. Answer basic research questions related to neighbourhood transformation
4. Achieve creative breakthrough innovations – in development, in design, in governance and in planning procedures – for public spaces in neighbourhoods and urban districts
5. Through the above described mechanisms, develop and implement children friendly mobility solutions
6. Evaluate take-up, involvement, process and impacts using innovative evaluation methodologies
7. Develop and implement innovative transfer instruments to transfer Metamorphosis-innovations from city to city and country to country beyond the duration of the project



This project has received funding from the European Union's Horizon 2020 research and innovation programme under grant agreement No. 723375



THE CIVITAS INITIATIVE IS CO-FINANCED BY THE EUROPEAN UNION

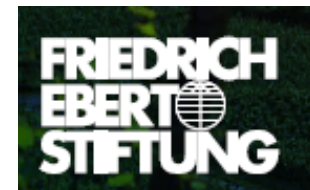


Beispiele: Im ländlichen Raum

Prozess der FES mit Mandatsträgern und Verantwortlichen

1. Nicht nur Bürgerbusse, sondern Mobilitätsbedürfnisse
2. Mit Finanz-, Schul-, Gesundheitspolitik ... verzahnen
3. Vor Ort Kompetenzen, Freiräume, Ressourcen aufbauen
4. <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/14213-20180316.pdf>

WISO-Diskurs 08/2018



Leitfragen FES-Projekt

- Wie können die Mobilitätsbedürfnisse der BürgerInnen im ländlichen Raum sozial, ökonomisch und ökologisch weniger un-nachhaltig gesichert werden?
- Wie sieht eine attraktive, glaubwürdige, positive Vision der Mobilität im ländlichen Raum aus? Wie sieht überhaupt eine lebenswerte Vision des Lebens in ländlichen Räumen aus?
- Wie sieht eine konsistente Strategie aus, die alle Akteure, Problemfelder, Regelungen und Verkehrsträger integriert?



Das wollen wir (in 1-2 Generationen)

1. Alle Bedürfnisse sind abgesichert, Daten und Zielgrößen definiert (Verantwortungsräume)
2. Hohe Lebensqualität, positive Zukunftsoptionen, wirtschaftlich und sozial
3. Identifikation + Stolz: Wir kümmern uns und machen das gut
4. Subsidiarität: Wir haben Verantwortung und die finanziellen bzw. menschlichen Ressourcen dazu
5. Entwicklungsbalance zwischen Stadt und Land, soziales Dorf
6. Schritte zur Internalisierung externer Effekte: Erst informieren und Akzeptanz schaffen, Effizienzgewinne verteilen
7. Angepasster Rechtsrahmen/Normen, Experimentierklauseln.



Konkret: was tun?

1. Lokale Verantwortung stärken

- Selbstverantwortung vor Ort stärken
- Personalkapazitäten in den Kommunen aufbauen
- Maßstäbegesetz für transparente, faire und effiziente Finanzierung
- Verantwortung und Ressourcen auf Kommunen verlagern

2. Rechtliche Freiräume schaffen

- Systematische Gesetzesfolgenabschätzung für ländliche Räume
- Standarderprobungsgesetze
- Finanzielle Unterstützung für qualifiziertes Personal in den Kommunen bereitstellen
- Rechtliche Freiräume im raumordnerischen Gesamtansatzes

3. Konkrete Maßnahmen fördern, evaluieren und kommunizieren

- Breit angelegtes, langfristiges und flexibles Aktionsprogramm
- Bestehende Förderprogramme und Vernetzungsinitiativen bündeln
- Übergreifendes, unabhängiges Monitoring und zentrale Vernetzung sicherstellen

4. Digitale Versorgung sicherstellen

- Breitbandinitiative intensivieren und flexible, räumlich angepasste Lösungen ermöglichen
- Alternative Betreibermodelle fördern und realisieren
- Priorisierung entsprechend Raumordnungsansatz

5. Kostenwahrheit im Verkehr angehen

- Externe Kosten der Fernverkehrsorientierung berücksichtigen
- Analyse verbessern und belastbare Grundlagen schaffen
- Szenarien zur Internalisierung erstellen und mit Wirkungsabschätzung weiterentwickeln

6. Mobilität statt Verkehr in den Blick nehmen

- Mobilitätsbedürfnisse und deren Befriedigung messen
- Mit Mobilitätslandkarten Lösungsoptionen ermitteln
- Zentrale-Orte-System weiterentwickeln, Schlüsselzuweisungen daran binden



Fazit

- Danke, dass Sie sich für „Nachhaltige Entwicklung“ engagieren: Das ist DIE aktuelle Aufgabe der Menschheit und umfasst alles!
- Die gute Nachricht: Die Orientierungsphase ist (in der Forschung) beendet: Wir wissen, wo wir hinwollen
- Aber das noch 83 Millionen zu erklären, das wird Arbeit
- Die schlechte Nachricht: Wir müssen Verkehrswende und Mobilitätswende viel umfassender angehen
- Die beste Nachricht: Das wird dann ein richtig toller Planet, also sozial, umweltfreundlich, effizient und kostenwahr.

Merci!



M1: Personalkapazitäten: Mobilitätsmanager ...

Personalkapazitäten: Mobilitätsmanager o. Ä. zur Stärkung der „Selbstverantwortung“, inkl. Maßnahmen	
Beschreibung, Ansatz	<p>In allen Vorschlägen und Diskussionen hatte sich das Fehlen ausgebildeter und engagierter Verwaltungspersonale bzw. „Kümmerer“ als eines der Kernprobleme identifizieren lassen. Dies gilt insbesondere dann, wenn ländliche Regionen als "Selbstverantwortungsräume" einen Teil der (finanziellen) Ressourcen und Verantwortlichkeiten übernehmen sollen. Gefordert ist demnach ein Programm zum geförderten Personalaufbau in den einzelnen Regionen und zur Qualifizierung.</p> <p>Vorgeschlagen wird, für einen weiten Bereich von Maßnahmen im Mobilitätsbereich in engagierten Räumen und Kommunen auf Antrag speziell geschulte und untereinander vernetzte "Dorfmanagern/Kümmerern" zu finanzieren, die die lokal ausgewählten Maßnahmen zur Behebung von Mobilitätsdefiziten unterstützen und verstetigen helfen (ca. 5-6 Jahre). Damit sollen Gestaltungsspielräume der Akteure in Regionen erweitert, die Förderung besser an die spezifischen Bedürfnisse der Regionen angepasst und regional angepasste und innovative Lösungen ermöglicht werden. Durch die Vernetzung und den Austausch der regionalen Mobilitätsmanager sollen Erfahrungen weitergegeben werden. Die Förderung soll je nach Einzelfall auch Kosten für Maßnahmen abdecken können. Die Auswahl soll von unabhängigen Kommissionen getroffen werden können.</p>
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none">• Stärkung der Region und regionalen Verantwortlichkeit• Spezifische, lokal geeignete Mobilitätsangebote werden aufgebaut• Stärkung der Identität, Stärkung der Eigenverantwortung• Förderung innovativer Mobilitätsformen
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none">• Rechtliche Hürden und Rahmenbedingungen für innovative Ansätze• Geringes Interesse und fehlendes Engagement in den Regionen
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none">• Lokale Verwaltung (Initiator/Verantwortung)• Bundesregierung (Förderrahmen)• ÖPNV-Aufgabenträger• Verkehrsbetriebe
Fristen bzw. Zeiträume	kurzfristig
Praxis- und	So noch nicht umgesetzt, Teilaspekte in verschiedenen Formen vorhanden (z. B. Innerhalb des Zukunftsnetzwerks Nobilität in NRW)

M2: Breitbandversorgung

Titel der Maßnahme	
Beschreibung, Ansatz	Eine leistungsfähige Breitbandinfrastruktur ist heute eine der Grundvoraussetzungen für die Teilhabe am gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Leben in Deutschland, gerade auch für die Menschen in ländlichen Regionen. Über die Breitbandstrategie der Bundesregierung wird der flächendeckende Ausbau leistungsfähiger breitbandiger Netze in Stadt und Land intensiv vorangetrieben. Bis 2018 soll es – unter Ausnutzung aller Technologien – eine flächendeckende Versorgung mit von mindestens 50 Mbit/s geben. Dieses Programm soll erweitert und beschleunigt werden.
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none">• Grundvoraussetzungen für die Teilhabe in vielen Bereichen• zügiger, qualitativ hochwertiger und effizienter Ausbau der Breitbandnetze
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none">• typische Ausbauproblematiken in unwirtschaftlichen, dünn besiedelten ländlichen Regionen müssen beantwortet, finanziert, realisiert werden.
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none">• Bund, BMVI (Initiator, Verantwortung)• Länder• Telekommunikationsnetzbetreiber• Eigentümern und Betreibern öffentlicher Versorgungsnetze (beispielweise Abwasser- und Energieversorger)
Fristen bzw. Zeiträume	kurzfristig
Praxis- und Projektbeispiele	Verschiedene Erfahrungen und Konzepte, teilweise auch in Eigenverantwortung der Bevölkerung (etwa für die „letzten Meilen“) Vorhaben „MORODigital“ – Digitale Infrastruktur als regionaler Entwicklungsfaktor“, www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/FP/MORO/Forschungsfelder/2014/MORODigital/01_Start.html Zweiter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume 2016, Bundestagsdrucksache 18/10400

M3: Mobilitätsplattform

Mobilitätsplattform, Mobilitätsapp	
Beschreibung, Ansatz	IT-gestützte Mobilitätsplattformen können über Angebote von verschiedenen Verkehrsanbietern (z.B. Linienverkehr, Bürgerbusse, Car-Sharing, Pkw-Mitfahrangebote usw.) informieren, sodass man sie kombinieren kann und dass sich die Angebote gegenseitig ergänzen. In der App sollen insbesondere auch lokale Angebote und Besonderheiten (z. B. Dienstleistungsangebote und -zeiten) darstellbar sein können. Die weiterführende Verschmelzung zu einem integrierten Buchungs- und Abrechnungssystem erscheint denkbar. Spezifische Insellösungen einzelner Regionen und Räume erschweren dies, sodass ein einheitlicher Rahmen sinnvoll ist. Die App stellt dabei in neutraler Art nur den Hintergrund bereit, den dann Kommunen oder andere Träger nutzen können.
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none">• Vermeidung von Parallelfahrten• Erleichterung des Zugangs zu den Angeboten des Umweltverbunds durch verkehrsmittelübergreifende Informationsbereitstellung• Buchungsmöglichkeiten verschiedener regionaler Angebote• Verbesserte Teilhabe nicht-motorisierter Personen• Lokale Angebote und Besonderheiten sind abbildbar.
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none">• Anbieterübergreifende Verbindungsauskünfte und Buchungsmöglichkeiten können auch dazu führen, dass sich manche der bisherigen ÖPNV-Nutzenden für attraktivere Mitfahrangebote im MIV entscheiden.• Ohne eine erkennbar hohe Qualität und bei zu wenigen Fahrtangeboten wird sich die App nicht durchsetzen.
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none">• ÖPNV-Aufgabenträger (Initiator, Verantwortung)• Bundesregierung (beauftragt Entwicklung der Rahmen-App)• Verkehrsbetriebe• Carsharinganbieter• Fahrradverleiher, Taxiunternehmen• Verwaltung
Fristen bzw. Zeiträume	kurzfristig bis mittelfristig
Praxis- und Projektbeispiele	„Garantiert mobil“ im Odenwaldkreis: http://www.odenwaldmobil.de/fileadmin/E-Paper/Ausgabe_1.pdf

M4: ÖPNV – Magistralenkonzept, Mobilitätspunkte

ÖPNV – Magistralenkonzept und Mobilitätspunkte	
Beschreibung, Ansatz	<p>Busverkehre im ländlichen Raum sind oft extrem langsam, da sie viele Orte verbinden müssen und die Ortskerne oft weitab der Magistralen (etwa: Bundesstraßen) liegen. Dies verringert die Fahrgastanzahlen weiter. Ein ÖPNV-Magistralenkonzept mit Schnellbuslinien zwischen den Unter- und Mittelzentren kann dies ändern, dazu aber sind attraktive Haltestellen außerhalb der Dorfkerne zu errichten und diese als Mobilitätspunkte für viele Verkehrsmittel zu gestalten. Dann können diese Mobilitätspunkte neben der Funktion als zentrale Haltestellen des ÖPNV auch als Lade- oder Ausleihstation für z.B. Pedelecs, für konventionelle Fahrräder, Lastenräder und/oder Carsharing-Fahrzeuge sowie als Anlauf- und Treffpunkt für Mitfahrssysteme und Ridesharing dienen.</p> <p>Um die Attraktivität dieser Mobilitätspunkte zu steigern können diese ggf. mit Kiosken und Packstationen kombiniert werden.</p>
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none">• Beschleunigung und Attraktivierung des ÖPNV• Verringerung der Pkw-Abhängigkeit• Erleichterte Umsteige zwischen Verkehrsmitteln• Gerade in kleinen Orten kann die Einrichtung von zentralen Mobilitätspunkten zu einer Revitalisierung der Kerne führen• Durch integrierte Packstationen Entfall von KEP- Lieferfahrten• Höhere ÖPNV-Reisegeschwindigkeiten bei Schnellbuslinien
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none">• Imageschädigung bei unzureichender Pflege und Betreuung der Mobilitätspunkte• Durch die Magistralisierung bzw. die Streichung ineffizienter Linien kann das ÖPNV-Angebot teilweise auch reduziert werden
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none">• ÖPNV-Aufgabenträger (Initiator, Verantwortung)• Bundesregierung und Länder (Vorstellung des Konzeptes und Verknüpfung mit dem Integrierten Taktfahrplan im Schienenfernverkehr)• Verkehrsbetriebe• Carsharinganbieter• Fahrradverleiher, Taxiunternehmen• Verwaltung• Private Unternehmen für zusätzliche Dienstleistungen und Angebote
Fristen bzw. Zeiträume	mittelfristig
Praxis- und Projektbeispiele	<p>Magistralenkonzepte in Skandinavien Modellvorhaben Magistralenverkehr Ostseeraum Publikation: Mobilitätsstationen: Bausteine einer nachhaltigen Mobilitätskultur in Würzburg, http://www.wuerzburg.de/de/themen/umwelt-verkehr/klimaundenergie/nachhaltige-mobilitt/mobilitaetsstationen/index.html</p>

M5: Dorfläden/Dorftreffs/Marktplätze ...

Dorfläden/Dorftreffs/Marktplätze als Dienstleistungszentrum	
Beschreibung, Ansatz	<p>Für den sozialen Zusammenhalt in Dörfern stellt der örtliche Kristallisationspunkt („Dorfläden“) oft ein Schlüsselement dar. Kann er attraktiv gestaltet und betrieben werden, so sind damit viele Mobilitätsbedürfnisse nah, leicht, schnell, sicher und effizient abdeckbar. Gefordert ist demnach ein Programm zur Förderung und zur Attraktivierung solcher Orte.</p> <p>Die Maßnahme besteht in der Unterstützung bei der Schaffung und beim Betrieb eines identitätsstiftenden Raumes bzw. Gebäudes im Dorfkern sowie der Nutzung zur Nahversorgung vor Ort, zur Bündelung von Dienstleistungen im ländlichen Raum, als Standort für ÖPNV, Car-Sharing, Pedelecs, Fahrräder (laden und verleihen), als Stützpunkt für Kurier-Express-Paket-Dienste (KEP), ggf. auch kombiniert mit Freizeiteinrichtungen, mit Einrichtungen des Gesundheitswesens, als sozialer Treffpunkt. Dazu soll der Rechtsrahmen für solche Orte geschaffen bzw. erweitert werden und der Aufbau der Dorfläden soll finanziell und ideell (z. B. durch Modellvorhaben) unterstützt werden.</p> <p>Die Maßnahme kann ähnlich wie M1 gestaltet bzw. unter Umständen sogar mit M1 zusammengeführt werden. Auch die Aussagen zur systematischen Vernetzung und zur Qualifikation der Verantwortlichen können von dort übernommen werden; in den Modellvorhaben kann auch experimentiert werden.</p> <p>Unterstützung für kleine Dorfläden, die neben einem Lebensmittel-Einzelhandel mit möglichst vielen regionalen Produkten weitere Dienste anbieten (z.B. Post-/ Paketdienste, Café, Veranstaltungsraum, Beratungen, Fahrgemeinschaften ...)</p>
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> • „Gemeinde“ wird (wieder) sichtbar und erhält neue Möglichkeiten • Soziale Kontakte und die Nähe der Angebote erlauben Mobilität gerade für Personenkreise, die nicht über einen PKW verfügen. • Generell wird die dörfliche Struktur gefördert.
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none"> • Dauer der Anpassung der rechtlichen Rahmenbedingungen für Dorfläden, Dorftreffs, Marktplätze als örtliche Dienstleistungszentrum • Befürchtungen zur Verzerrung der Konkurrenzsituation bei nutzenden Einrichtungen
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none"> • Bundesministerium für Justiz (Initiator/Verantwortung) für den Rechtsrahmen, zusammen mit Länderministerien für Justiz, IHK usw. • BMVI zur Einrichtung des Förderprogramms, ggf. mit BBSR • Auswahlgremium für Vorhaben unabhängig und mit Akteuren aller Bereiche besetzt • Gemeinden, Versorgungs-, Freizeit- und Dienstleistungsunternehmen als Nutzer
Fristen bzw. Zeiträume	Mittelfristig
Praxis- und Projektbeispiele	<p>Modellprojekt "mobil im Landkreis" in Wolfenbüttel und Helmstedt</p> <p>http://www.mobil-im-landkreis.de/index.php?id=287</p> <p>http://www.mobil-im-landkreis.de/themen/marktplaetze.html</p>

M6: Kombination Personen-/Güter-/Dienstverkehre

Kombination von Personenverkehren mit Güter- und Dienstverkehren	
Beschreibung, Ansatz	In vielen ländlichen Räumen wird es aufgrund geringerer Einnahmen zunehmend schwerer die Finanzierung des ÖPNV zu gewährleisten. Ein denkbarer Ansatz ist die Kombination des Personenverkehrs mit Güter- und Dienstleistungsverkehren. Durch die Mitnahme von Waren und Gütern in Bussen kann die Kostenbilanz für den ÖPNV in der Fläche verbessert und zugleich der regionale Transport von Waren und Kurier-Express-Paket-Sendungen unterstützt werden. Wo die Aufrechterhaltung einer ÖPNV-Linie gänzlich unwirtschaftlich ist, könnte eine Kombination mit Dienstverkehren wie Fahrten von Pflegediensten und Handwerksbetrieben stattfinden.
Ziele und positive Wirkung	<ul style="list-style-type: none">• Regionalvermarktung von Produkten und regionale Wirtschaftsförderung• ÖPNV-Grundangebot als Daseinsvorsorge wird gefördert• Leerfahrten im ÖPNV und Fernverkehr sowie Transportfahrten werden vermieden• Zusätzliche Finanzierungsquelle für den ÖPNV• Erhöhte Wirtschaftlichkeit einzelner Warentransporte durch Bündelung und Kombination sowie der Dienstverkehre durch Mitnahme von Personen• Verringerung des Straßenverkehrs und Vermeidung von MIV-Wegen
Risiken und negative Wirkungen	<ul style="list-style-type: none">• Rechtlicher Rahmen und Haftung noch weitgehend unklar• Bei Kombination mit Dienstverkehren besteht das Risiko sinkender ÖPNV-Nutzeranzahlen; „Kannibalisierungen“ werden befürchtet und sind möglich• Organisatorisch und betrieblich erhöhter Aufwand• Auslegung von Routen und Taktzeiten zugunsten des Gütertransports statt des Personenverkehrs• Einzelfallprüfung und Kooperation aller Akteure unverzichtbar
Initiator, Verantwortung und Beteiligte	<ul style="list-style-type: none">• ÖPNV-Aufgabenträger (Initiator, Verantwortung)• Verkehrsbetriebe• Verwaltung• KEP-Dienstleister, Einzelhändler• Dienstleistungsbetriebe
Fristen bzw. Zeiträume	mittelfristig bis langfristig
Praxis- und Projektbeispiele	Bussgods – Kombifernbus (Schweden) http://www.bussgods.se/ UVG kombiBUS – Uckermark http://uvg-online.com/de/auf-der-erfolgsspur-mit-dem-uvg-kombibus/kombibus.html