Fachgebiet **Integrierte Verkehrsplanung**

Christine Ahrend & Melanie Herget (Hrsg.)

Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum

_Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend, Projektleitung

Dipl.-Umweltwiss. Melanie Herget, Projektdurchführung

Liebe Leserin, lieber Leser,

was tun, wenn eines Tages der Treibstoff 3 oder 5 oder 10 Euro pro Liter kostet? Was tun, wenn für viele das private Auto nicht mehr finanzierbar ist?

Nicht nur die Endlichkeit der Erdölvorkommen, auch die sichtbaren Anzeichen für Klimaveränderungen und Wirtschaftskrisen werden unser bisheriges Verkehrsverhalten zunehmend in Frage stellen – und verteuern.

Städte wie Berlin oder Münster zeigen, dass öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad eine wichtige und ernstzunehmende Alternative zum Auto darstellen können. Aber wie sieht es damit in ländlichen Räumen aus? Wie können insbesondere Familien dort ihre komplexen Alltagsabläufe meistern?

Diese Fragen führten uns zu unserem Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“, gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und der Volkswagen Konzernforschung.

Mit diesem Handbuch möchten wir insbesondere regionale Entscheidungsträger und Entscheidungsträgerinnen unterstützen und sie ermutigen, mit den Menschen in den ländlichen Räumen das Gespräch zu suchen über zukünftige Mobilitätsoptionen. Denn: Auch die Mobilität von Familien im ländlichen Raum kann nur gemeinsam wirklich tragfähig gestaltet werden. „It takes a whole village to raise a child.“ – Es braucht ein ganzes Dorf, um ein Kind großzuziehen, wie schon ein afrikanisches Sprichwort sagt.

Wir danken herzlich allen Mitwirkenden in den verschiedenen Phasen unseres Projekts. Und wir wünschen allen, die in diesem vielfältigen Themengebiet tätig sind, weiterhin gutes Gelingen!

Beste Grüße !

Prof. Dr.-Ing. Christine Ahrend
Dipl.-Umweltwiss. Melanie Herget

Routenplaner

Was dieses Handbuch enthält

Das Projekt 4

Zur Abschätzung der Umweltauswirkungen von Mobilitätsangeboten 6

Was ist eine Ökobilanz? 7

01_Forschung: Familien-Mobilität im ländlichen Raum 8

Wissenswertes zur Mobilität von Familien 10

Meinungen der Eltern zu üblichen Verkehrsmitteln 16

Familien-Portraits – Gemeinsamkeiten und Unterschiede 20

Fakten zum Thema Verkehr 24

Ein bedenkenswertes Rechenbeispiel 25

02_Praxis: Alternativen zur privaten Autonutzung 26

Beispiele für Mobilitätsangebote in Deutschland 28

Wünsche der Eltern an Mobilitätsangebote 42

03_Kommunikation: Was weiterführt und verbindet 46

Vernetzte Lösungen und zielgruppengerechte Kommunikation 48

Blick zurück – und nach vorn 53

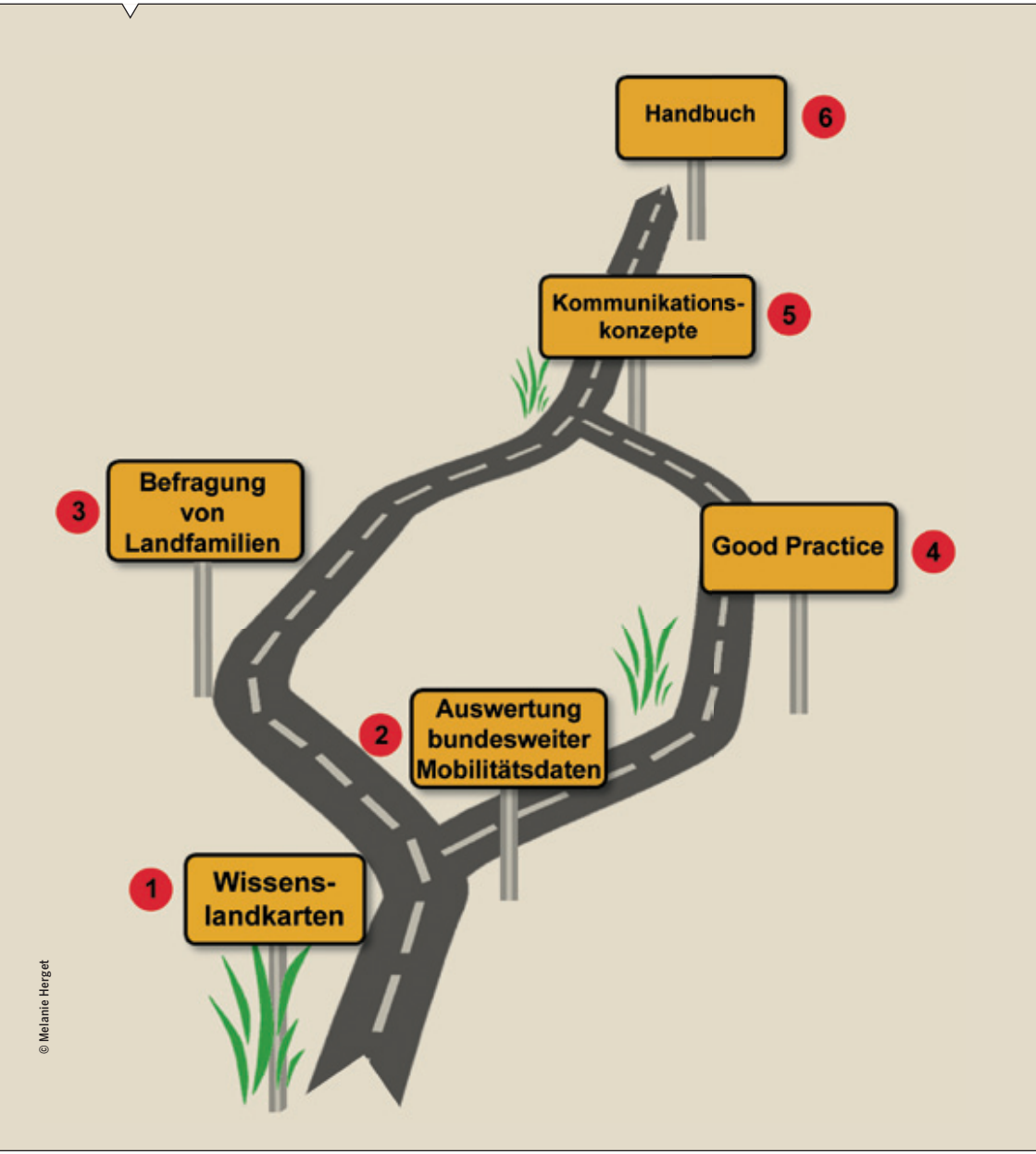
Literatur und Links zum Vertiefen 54

Impressum

Ahrend, Christine & Herget, Melanie (2012): Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum. Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung. – Technische Universität Berlin. **Layout:** Jalali+Jalali, Visuelle Kommunikation. **Titelbild:** Omid Jalali. **Druck:** dieUmweltdruckerei, Hannover. **Onlineversion:** www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm-handbuch.pdf

Von Wegen! Und von Menschen.

Das Projekt „Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum“



© Melanie Herget

Abb. 1: Ablauf des Projekts

▶ Mobilität im ländlichen Raum – wie kann hierzu das Bewusstsein für zukünftige Herausforderungen und -chancen geschärft werden? Was sind angemessene und tragfähige Konzepte, um die Menschen für umwelt- und familiengerechte Mobilitätsangebote zu gewinnen?

Zur Beantwortung dieser Fragen startete am Fachgebiet Integrierte Verkehrsplanung der TU Berlin ein von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt und der Volkswagen AG Konzernforschung gefördertes Projekt mit insgesamt sechs Modulen (siehe Abb. 1).

1 Wissenslandkarte

Auf einem Workshop mit Fachleuten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verbänden wurden Beispiele für Akteure, Herausforderungen und Lösungsstrategien zu umwelt- und familienfreundlicher Mobilität im ländlichen Raum als Wissenslandkarten gebündelt.

2 Auswertung bundesweiter Mobilitätsdaten

Um möglichst allgemeingültige Angaben über das Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen und in städtischen Räumen Deutschlands zu erhalten, führten wir eine Auswertung bundesweiter Mobilitätsdaten durch.

3 Befragung von Landfamilien

Mit Hilfe einer Befragung von Familien in zwei ländlichen Regionen Deutschlands wurden Mobilitätstypen ermittelt und anschaulich als „Familienportraits“ aufbereitet. Besonders berücksichtigt wurden dabei Erfahrungen mit Alternativen zum privaten PKW sowie Anforderungen an solche Angebote.

4 Good Practice

Parallel dazu wurden gemeinsam mit dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie vorhandene Good-Practice-Beispiele für mobilitätsrelevante Dienstleistungen in ländlichen Räumen Deutschlands recherchiert und als Steckbriefe aufbereitet.

5 Kommunikationskonzepte

Im Rahmen eines weiteren Workshops mit einschlägigen Fachleuten wurden schließlich zentrale Projektergebnisse vorgestellt, um darauf aufbauend mit den Workshop-Teilnehmenden Kommunikationskonzepte zu entwickeln, wie mobilitätsrelevante Dienstleistungen originell und zielgruppengerecht kommuniziert werden können.

6 Handbuch

Als letzter Schritt wurden die Projektergebnisse in Form des hier vorliegenden Handbuchs redaktionell aufbereitet und allen Bundesländern zur Verfügung gestellt.

Projektlaufzeit: 2009–2012.

Weitere Informationen über das Projekt finden Sie hier:
www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/ufm

Alles Öko oder was?

Zur Abschätzung der Umweltauswirkungen von Mobilitätsangeboten

▶ Ab wie vielen Personen sind die Umweltauswirkungen eines „Rufbusses" oder eines „Rollenden Supermarktes“ geringer als bei individuellen Autofahrten?

Die Beantwortung solcher Fragen ist nicht einfach – die quantitative Abschätzung von Umweltauswirkungen erweist sich als sehr komplex. Daher skizzieren wir bei den hier vorgestellten Beispielen nur, in wie weit diese Angebote auch zu einer Verringerung von Umweltbelastungen führen.

Doch was genau macht die Abschätzung von Umweltauswirkungen eigentlich so schwierig?

- Emissionsmessungen vor Ort sind aufwendig und teuer. So gab es bei den von uns ausgewählten Mobilitätsangeboten keines, bei dem explizit Emissionen erhoben wurden. Ziel dieser Angebote ist durchweg, eine Auto-unabhängige Versorgung und Erreichbarkeit zu ermöglichen; Umweltschutz ist dabei ein positiver Nebeneffekt.
- Neben den Umwelteinflüssen vor Ort stellt sich immer auch die Frage, welche Umwelteinflüsse weiter entfernt auftreten, z. B. durch den Abbau von Rohstoffen, durch die Entsorgung oder in Form von Langzeitschäden durch Klimaveränderungen. Allerdings sind die dafür notwendigen Informationen oftmals nicht verfügbar.
- Grundsätzlich stellt sich die Frage, welche relative Bedeutung und Gewichtung die verschiedenen Umwelteinflüsse zueinander haben. Hier sind nur begründete Annahmen möglich; lediglich für bestimmte Bereiche gibt es international anerkannte Richtlinien.
- Längerfristige, wiederholte Befragungen sind aufwendig und werden daher selten durchgeführt. So kann in der Regel nur vermutet werden, was die Nutzerinnen und Nutzer eines Angebots tun würden, wenn es dieses Angebot nicht (oder nicht mehr) gäbe.

So weit kommt man mit 1 kg CO_2/Person:

Flugzeug	2,7 km
Porsche Cayenne S	3,6 km
VW Golf	7,7 km
Smart (Coupe)	12,3 km
Linienbus	13,3 km
Fernzug	19,2 km
Reisebus	31,4 km

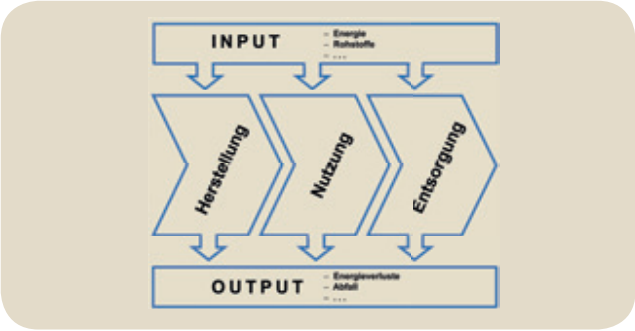
Datenbasis: Umweltbundesamt; in: Stolz, Matthias & Häntzschel, Ole (2010): Die Große Jahresschau. Alles, was 2010 wichtig ist. Knaur Verlag.

Was ist eine Ökobilanz?

Ganz allgemein – und ganz persönlich

▶ „Die Ökobilanz ist ein möglichst umfassender Vergleich der Umweltauswirkungen zweier oder mehrerer unterschiedlicher Produkte, [...] Verfahren oder Verhaltensweisen. Sie dient der Offenlegung von Schwachstellen [...] und der Begründung von Handlungsempfehlungen."

(Umweltbundesamt (Hrsg.) (1992): Ökobilanzen für Produkte. Bedeutung – Sachstand – Perspektiven. UBA-Texte 38/92, Berlin: Umweltbundesamt.)



© Melanie Herget

Abb. 2: Analyseraster für eine Ökobilanz

Wie groß ist meine persönliche Ökobilanz?

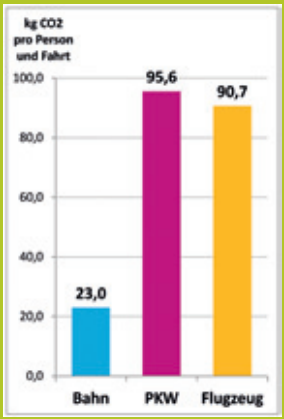
Die genauen Anforderungen an eine Ökobilanz stehen in den Normen ISO 14040 und 14044. Im Internet gibt es eine Vielzahl bequemer Abschätzungswerkzeuge. Hier eine kleine Auswahl:

- Ökobilanz über alle Lebensbereiche hinweg: www.klimaktiv.de
- Ökobilanz-Vergleich verschiedener PKW: www.ecotopten.de/prod_mobil_pkw_prod.php
- Ökobilanz-Vergleich zwischen Verkehrsmitteln: www.bahn.de/p/view/service/umwelt/1_umweltbilanz.shtml

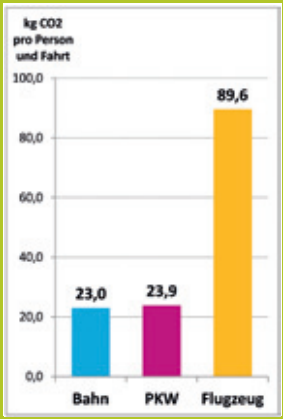
Beispiel:
Ökobilanz einer Fahrt von Berlin nach München

Der Vergleich zeigt:
Es kommt nicht nur auf das gewählte Verkehrsmittel an, sondern auch auf die Anzahl der Mitreisenden.

1 x



5 x



(Quelle: DB Umweltmobilcheck)

Familien-Mobilität im ländlichen Raum_Forschung

01

© Fotolia/Kzenon

© Carla Krenge

▶ Wie sind Familien im ländlichen Raum heute unterwegs? Welchen Einfluss hat die Wohnlage, der Umfang der Erwerbstätigkeit und das Vorhandensein von Kindern unter 18 Jahren im Haushalt auf das Verkehrsverhalten von Müttern und Vätern?

In diesem Kapitel zeigen wir einige zentrale Ergebnisse unserer Forschung dazu.

Dabei legen wir auch dar, wie die von uns interviewten Eltern die heute üblichen Verkehrsmittel jeweils bewerten. Darauf aufbauend stellen wir sechs Mobilitäts-Typen vor, die wir anhand der Eltern-Interviews identifizieren konnten. Diese Typen machen deutlich, dass es sinnvoll ist, Familien und ihre Anforderungen an eine zukunftsfähige Mobilität differenzierter zu betrachten.

Was sagen die Daten

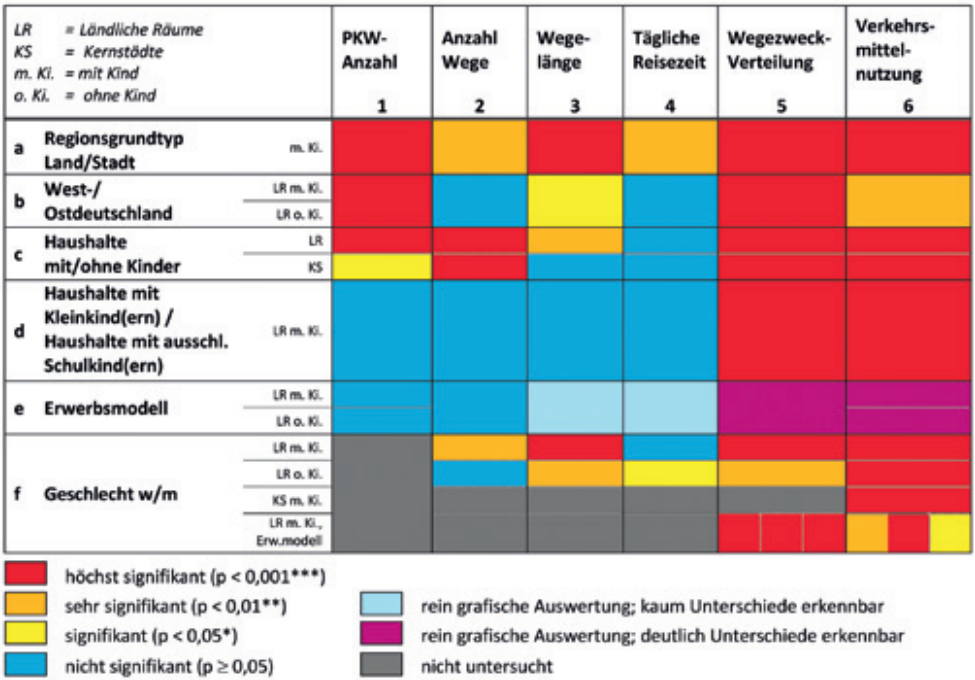
Wissenswertes zur Mobilität von Familien

© Carla Krenge

▶ Um über das Verkehrsverhalten von Familien in ländlichen und städtischen Räumen Deutschlands möglichst allgemeingültige Angaben zu erhalten, haben wir die aktuellen Daten der bundesweiten Erhebung „Mobilität in Deutschland“ von 2008 (www.mobilitaet-in-deutschland.de) ausgewertet. Die Ergebnisse dieser Analyse sind in Abb. 3 je nach statistischer Signifikanz verschiedenfarbig dargestellt.

In der Übersicht fällt auf:

- Bei den Vergleichen von Familien-Haushalten in ländlichen Räumen versus solchen in Kernstädten (Zeile a) finden sich ausschließlich signifikante bis höchst signifikante Testergebnisse. Hier scheint es also besonders deutliche Unterschiede im Verkehrsverhalten zu geben.
- Auch bei den Vergleichen nach Geschlecht (Zeile f) fallen sehr viele Tests signifikant bis höchst signifikant aus, was dafür spricht, dass auch heute noch die Kategorie ‚Geschlecht‘ bei Untersuchungen zum Verkehrsverhalten eine wichtige und zu berücksichtigende Einflussgröße sein sollte.
- Bei den Vergleichen zwischen Haushalten mit unterschiedlichen Erwerbsmodellen (Zeile e) wurden nur wenige signifikante Unterschiede festgestellt. Wird allerdings nicht nur nach Erwerbsmodell, sondern zugleich auch nach Geschlecht differenziert, zeigen sich durchaus signifikante und interessante Unterschiede. Auch dies spricht dafür, dass hier grundsätzlich die Kategorie ‚Geschlecht‘ so weit wie möglich mit berücksichtigt werden sollte.

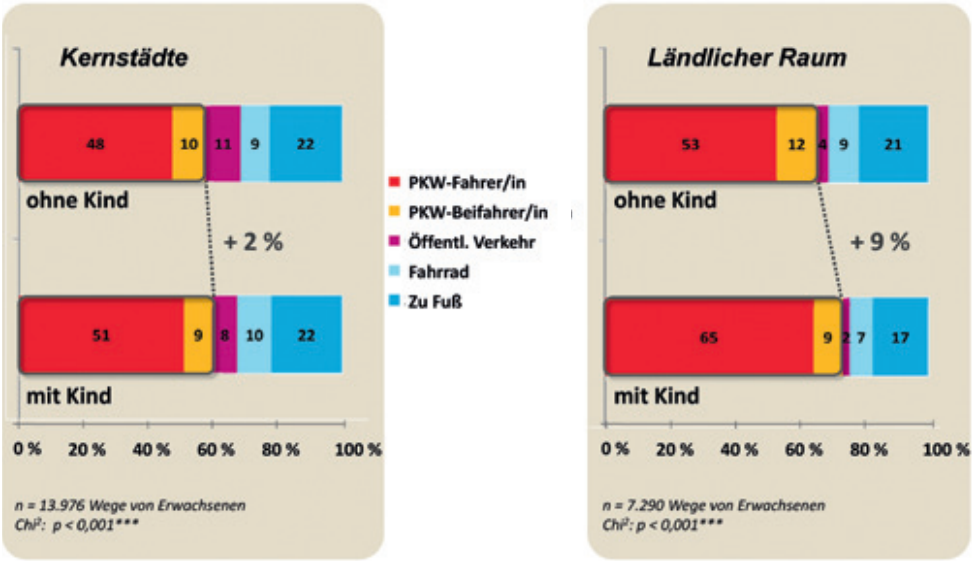


© Melanie Herget

Abb. 3: Übersicht über die Ergebnisse unserer Auswertung von „Mobilität in Deutschland 2008“

- Die wenigsten signifikanten Unterschiede zeigten sich bei Reisezeit-Vergleichen (Spalte 4). Das spricht dafür, dass die tägliche Reisezeit eine recht „träge“ Verkehrsverhaltensgröße darstellt, auch wenn sie vielleicht nicht unbedingt unter allen Bedingungen immer konstant ist und bleibt.

Im Folgenden stellen wir einige besonders interessante Ergebnisse näher vor.



© Melanie Herget

Abb. 4: Verkehrsmittelnutzung von Erwachsenen nach Wohnort und Haushaltstyp

Veränderungen in der Alltagsmobilität durch Kinder

Die Verkehrsmittelnutzung von Erwachsenen aus Haushalten mit Kind unterscheidet sich deutlich von jenen ohne Kind (siehe Abb. 4). Dabei fallen die Unterschiede in ländlichen Räumen wesentlich deutlicher aus als in Kernstädten. In beiden Regionstypen nutzen Erwachsene aus Haushalten mit Kind häufiger den PKW und seltener öffentliche Verkehrsmittel. In ländlichen Räumen geht die zunehmende PKW-Nutzung von Erwachsenen mit Kindern mit einer deutlichen Reduzierung der mit Rad oder zu Fuß zurückgelegten Wege einher. In Kernstädten hingegen ist der Anteil mit Rad oder zu Fuß zurückgelegter Wege stabil. Eine naheliegende Erklärung ist, dass in ländlichen Räumen in der Regel größere Entfernungen zu überwinden sind, die zusammen mit den kindbezogenen Aufsichts- und Begleitpflichten die nicht-motorisierten Fortbewegungsformen unattraktiv erscheinen lassen.

Entsprechend fiel auch die PKW-Anzahl in Haushalten mit Kind signifikant höher als in Haushalten ohne Kind. Auch hier war der Unterschied in ländlichen Räumen stärker

© www.ELTIS.org

als in Kernstädten. Doch womit könnte der höhere PKW-Besitz in Haushalten mit Kindern zusammenhängen?

Ein möglicher Erklärungsansatz – und zwar sowohl in ländlichen Räumen als auch in Kernstädten – ist, dass Erwachsene aus Haushalten mit Kind mehr Wege zurücklegten als Erwachsene aus Haushalten ohne Kind. Das könnte in diesen Haushalten für erhöhte Alltagserfordernisse sprechen, die wiederum ein sehr flexibles Verkehrsmittel wie das Auto nahelegen.

Zumindest in ländlichen Räumen weisen Erwachsene aus Haushalten mit Kind auch eine größere Gesamtwegelänge auf. Das spricht dafür, dass durch das Vorhandensein von Kindern zusätzliche Wege anfallen (etwa Besuche beim Kinderarzt oder die Begleitung der Kinder für ihre Freizeitaktivitäten). Zudem könnte es sein, dass für bisherige Wege, z. B. zur Arbeit, zum Arzt oder zum Einkaufen, nun auch weiter entfernte Ziele in Betracht kommen, weil diese stärker auf die Bedürfnisse von Kindern/Familien zugeschnitten sind.

© Gabrielle Hermann

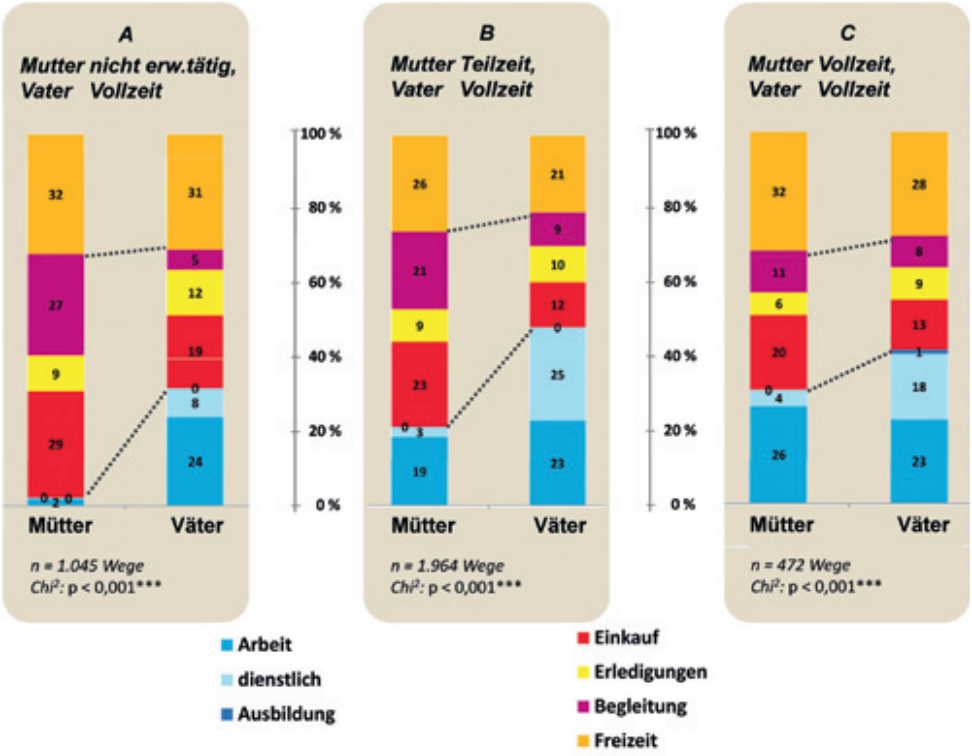
Unterschiede zwischen den Familien

Die Verkehrsmittelnutzung von Eltern unterscheidet sich durchaus, zum Beispiel bei unterschiedlichen Erwerbsmodellen.

Betrachtet man die Wegezweck-Verteilungen von Eltern in ländlichen Räumen (Abb. 5), so fällt auf, dass erst mit Vollzeit-Erwerbstätigkeit der Frau ihr sonst deutlich höherer Anteil an Versorgungs- und Begleitwegen annähernd dem Anteil der Männer entspricht. Da der Anteil Freizeitwege von nicht erwerbstätigen und Vollzeit erwerbstätigen Müttern nahezu gleich ist, liegt die Vermutung nahe, dass bei Vollzeit-Erwerbstätigkeit beider Elternteile mehr Versorgungs- und Begleitaufgaben an andere Personen (Großeltern, Kinderkrippe usw.) delegiert werden (können) als bei Teilzeit-Erwerbstätigkeit der Frau.

Grundsätzlich ist in Familien ländlicher Räume mit zwei Vollzeiterwerbstätigen auch die PKW-Nutzung am größten – und zwar von beiden Elternteilen. Die rollentypischen Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung fallen in Haushalten mit zwei Vollzeit erwerbstätigen Erwachsenen am geringsten aus. Allerdings sind die rollentypischen Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung nicht in denjenigen Haushalten am größten, in denen die Frau nicht erwerbstätig ist, sondern in Haushalten mit Teilzeit erwerbstätiger Frau. Die Unterschiede entstehen dabei vor allem durch die Männer dieses Haushaltstyps, die besonders viele Wege mit dem PKW und nur sehr wenige Wege zu Fuß zurücklegen.

Bei unseren Vergleichen zwischen Haushalten mit ausschließlich Schulkindern und Haushalten mit Kleinkindern fanden wir wenig Unterschiede im Verkehrsverhalten. Dies könnte dafür sprechen, dass das Alter des jüngsten Kindes keinen großen Einfluss auf das Verkehrsverhalten der Eltern hat.



© Melanie Herget

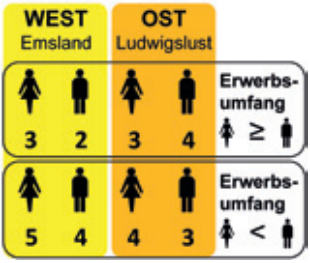
Abb. 5: Wegezwecke von Müttern und Vätern in ländlichen Räumen – nach Erwerbsmodell

Es könnte allerdings auch sein, dass die im Kleinkindalter stärker erforderliche Aufsichtspflicht einerseits und die vermehrten Bringdienste im Schulkindalter andererseits sich in ihren verkehrlichen Auswirkungen zumindest quantitativ weitgehend ähneln.

Insgesamt ermöglichen die „Mobilität in Deutschland“-Auswertungen einen Überblick über das durchschnittliche Verhalten von Müttern und Vätern. Welche Interessen und Aushandlungsprozesse dem zugrundeliegen, haben wir mit Hilfe einer Interviewstudie näher untersucht (dazu ab Seite 16).

Was Familien heute bewegt

Meinungen der Eltern zu üblichen Verkehrsmitteln



© Melanie Herget

Abb. 6: Befragte der Interviewstudie

Eltern-Interviews

▶ Im Rahmen unseres Projekts führten wir in zwei ländlichen Regionen (Landkreis Emsland, Landkreis Ludwigslust) insgesamt 28 Interviews mit ausgewählten Eltern durch (siehe Abb. 6).

Ziel der Interviews war es, sowohl mehr über die alltäglichen Wege und die Veränderungen mit Eintritt in die Familienphase zu erfahren als auch über zukünftige Entwicklungen und Alternativen zum privaten PKW aus Sicht der Eltern.

Im Folgenden stellen wir die Meinungen der Eltern zu üblichen Verkehrsmitteln jenseits des privaten Autos vor. Direkt im Anschluss finden Sie Familien-Portraits, die die Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den Familien verdeutlichen.

© Melanie Herget

Tipp:
Musterverträge zum privaten Autoteilen gibt es hier:

- ▶ www.vcd.org/shop
- ▶ www.adac.de/_mmm/pdf/Leihvertrag_33257.pdf
- ▶ www.adac.de/_mm/pdf/CarSharing-Vertrag_33243.pdf

„Die beste Alternative zum Auto ist ... ... das Auto der Nachbarn."

Die meisten Eltern geben an, dass sie bei kurzzeitigen PKW-Engpässen sich von Familienmitgliedern oder den Nachbarn ein Auto leihen. Nur als deutlich nachgelagerte Möglichkeit kommen Leihwagen oder Fahrgemeinschaften in Betracht, und nur sehr selten Bus, Fahrrad oder Motorrad. Deutlich anders verhält es sich, wenn sie sich dauerhaft nur noch ein oder gar kein Auto leisten könnten: Dann käme vor allem das Fahrrad für bestimmte Wege stärker zum Einsatz. Eltern mit regelmäßigen Arbeitszeiten würden zudem stärker als bislang Fahrgemeinschaften suchen. Einige könnten sich auch ein Moped oder Motorrad statt des Autos vorstellen. Gäbe es häufigere und direktere Busverbindungen, würden viele nach eigenen Angaben auch den Bus nutzen – das aktuelle Angebot hält jedoch die Mehrheit nicht für alltagstauglich.

© Carla Saulter

Wunschliste

- Busverbindungen auch am Nachmittag und Abend
- Nachtbus/Diskobus f. Jugendliche
- Busverbindungen in benachbarte Bundesländer

Bewertung Busfahren

Für die meisten der befragten Eltern ist Busfahren eher unvertraut und unattraktiv. Es wird deutlich kritisiert, dass die Busse so selten fahren – oft nur zu Schulzeiten, morgens und mittags. Dadurch ist insbesondere die Rückfahrt ein Problem, und der Bus kommt für Arbeitswege oder Nachmittagsaktivitäten nicht in Frage. Nach Ansicht einiger Eltern ist bereits der Weg bis zur Haltestelle zu weit, vor allem für kleine Kinder. Zudem sei man bei Regen klitschnass, bevor man überhaupt den Bus erreicht.
Etliche haben schließlich die Erfahrung gemacht, dass es keine oder nur sehr umständliche Busverbindungen über Bundeslandgrenzen hinweg gibt – und das, obwohl grenzüberschreitende Wege aufgrund von Arbeitsmarktverflechtungen in beiden Regionen durchaus üblich sind (s.a. Seite 25).

© Fotocredit ÖBB

Wunschliste

- Leicht verständliches Tarifsystem
- Günstige Familientickets, auch kurzfristig
- Gut erreichbare Bahnhöfe mit Zubringer

Bewertung Bahnfahren

Die Eltern erzählen ähnlich oft von guten wie von schlechten Erfahrungen mit dem Bahnfahren. Gut finden die Eltern, dass sie während der Fahrt entspannt lesen und arbeiten können, dass die Kinder spielen und sich frei bewegen können und dass die lästige Parkplatzsuche am Zielort entfällt. Was ihnen weniger gefällt, sind umständliche Verbindungen mit vielen Umstiegen sowie Mitfahrer, die erwarten, dass Kinder die gesamte Fahrt über ruhig und still sitzen. Zudem wurde kritisiert, dass Bahnfahren zu teuer sei, da man oft nicht weit genug im Voraus planen kann für einen Spartarif.
Je nach Wohnlage haben schließlich einige Familien das Problem, dass sie den Bahnhof nur mit dem Auto erreichen können. Hier wären flexible öffentliche Zubringer-Verkehre eine sinnvolle Ergänzung – denn: Sitzt man erst einmal im Auto, wird nur noch selten auf den Zug umgestiegen.

© aboutpixel.de/Hans-Jörg Nisch

Tipp:

- Pedelecs (= Fahrräder mit Elektromotor-Unterstützung) als eine nützliche Alternative.
- Bilden Sie Rad-Fahrgemeinschaften! Gemeinsam macht es mehr Spaß und Sie werden weniger übersehen.

Bewertung Radfahren

Im Emsland ist das Fahrrad für viele Eltern ein häufig genutztes Verkehrsmittel, insbesondere für Einkaufswege und den Weg zu Schule und Kindergarten. Vor allem Mütter sind davon überzeugt, dass Radfahren gut für ihre Kinder ist, und versuchen, als gutes Vorbild öfter das Rad zu nutzen. Ganz anders im Landkreis Ludwigslust: Hier wird kritisiert, dass es kaum Radwege gibt und daher das Radfahren auf den vielbefahrenen, engen Landstraßen zu gefährlich ist.
Aus Sicht der Eltern sprechen auch die zum Teil sehr weiten Entfernungen gegen das Fahrrad. Zudem wird das Durchgeschwitztsein als unangenehm empfunden, ebenso das Radfahren mit Gepäck und bei schlechtem Wetter. Für einige führt schließlich auch die mangelnde Straßenbeleuchtung dazu, dass sie lieber mit dem Auto fahren.

© pixelio.de/Günter Havlena

Tipp:

Kennen Sie schon den ‚Schulbus auf Füßen'?

- http://de.wikipedia.org/wiki/PedibusKennen ,
- www.vcd.org/organisation-laufbus.html

Bewertung Zu-Fuß-gehen

Wenn jemand aus den befragten Familien zu Fuß geht, dann sind es die Kinder – sei es auf dem Weg zur Schule, zur Nachmittagsbetreuung oder zu bestimmten Freizeitaktivitäten.
Die Eltern nutzen für ihre Alltagswege fast ausschließlich das Auto oder das Fahrrad.
Interessanterweise berichten etliche Eltern, dass sie für die Fußgängersicherheit ihrer Kinder Unterschriften und Geld sammelten und so die Errichtung von Gehwegen, Radwegen und sicheren Fußgängerüberwegen durchsetzten. Einige Mütter erinnern sich negativ an eine Vielzahl zu Fuß zurückgelegter Wege während der Elternzeit, als für sie tagsüber kein Auto verfügbar war. Aus ihren Schilderungen wird deutlich, dass sie Bus- und Radfahren mit Kleinkindern als sehr anstrengend und umständlich empfanden und viel lieber schneller unterwegs gewesen wären.

© Carla Krenge

Tipp:

Infos zu Motorrad-Kindersitzen u. Ä.:

- www.motorrad-kinder.de
- www.stamatakis.de

Bewertung Motorrad/Mofa

Einige Väter und auch Mütter berichten, dass sie für die Familie das Motorradfahren aufgaben oder zumindest reduzierten, wegen Sicherheitsbedenken. Dabei berichten im Emsland deutlich weniger Eltern von Erfahrungen mit dem Motorradfahren als im Landkreis Ludwigslust. Während das Motorrad für die meisten Eltern nur noch den Status einer Freizeitbeschäftigung hat, gab es einen Vater, für den es aufgrund der Abschaffung des zweiten Autos inzwischen wieder ein ganz alltägliches Verkehrsmittel darstellt.
Ein wesentlicher Kritikpunkt am Motorrad oder Moped ist, dass man stärker der Witterung ausgesetzt ist und spätestens im Winter schnell an Grenzen stößt. Was außerdem aus Sicht der Eltern gegen den alltäglichen Einsatz des Motorrads spricht, ist, dass man damit nur schwer jemanden mitnehmen oder Einkäufe transportieren kann.

© Omid Jalali

Tipp:

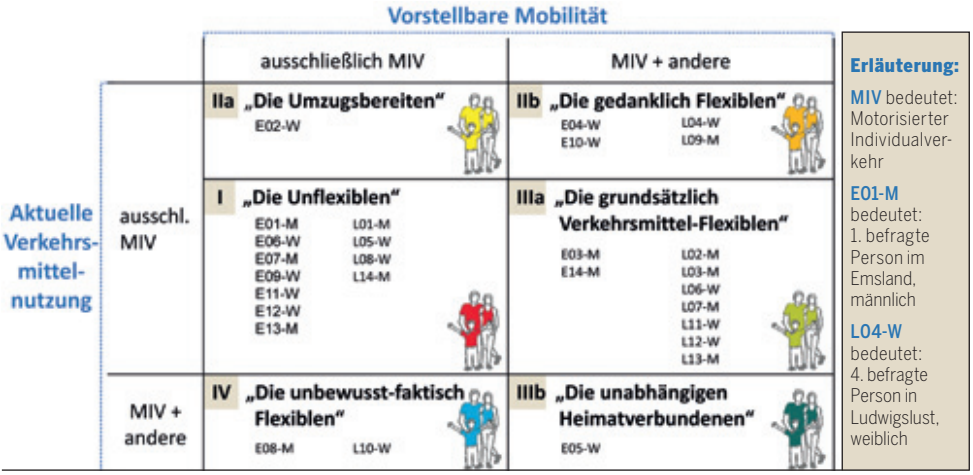
- Versicherung & Fahrgemeinschaften: www.mifaz.de/versicherung.html
- Mustervertrag: www.adac.de/_mmm/pdf/Formular%20Vertragliche%20Haftungsbeschraenkung_33318.pdf

Bewertung Fahrgemeinschaften

In den Interviews wird grundsätzlich eine hohe Bereitschaft deutlich, sich mit anderen zusammenzutun. Einige betonen sogar, dass Fahrgemeinschaften schon so selbstverständlich sind, dass man dies nicht mehr verbessern könnte. Hauptmotivation ist natürlich, Zeit und Kosten zu sparen.
Insbesondere der Rückweg stellt jedoch ein Problem dar: Während es morgens feste Anfangszeiten am Arbeitsplatz gibt und das pünktliche Erscheinen am vereinbarten Treffpunkt meist gewährleistet werden kann, ist das Ende des Arbeitstages von vielen Faktoren abhängig. Verzögerungen führen dann schnell zu Konflikten.
Für gut planbare Termine wie die Freizeitaktivitäten der Kinder werden hingegen oft und erfolgreich Fahrgemeinschaften gebildet. Hier ist auch die zeitliche Entlastung sofort spürbar.

Typisch!

Familien-Portraits – Gemeinsamkeiten und Unterschiede



© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Abb. 7: Mobilitäts-Typen der Interview-Studie (Übersicht) im Emsland (E) und im Landkreis Ludwigslust (L).

▶ Für die Unterscheidung und Erklärung von Mobilitätsmustern haben sich in unseren Interviews drei „Dimensionen“ als besonders zentral erwiesen:

1. **Aktuelle Verkehrsmittelnutzung,** die Hinweise auf Routinen liefert und insbesondere die Nutzungsintensität und teilweise sogar Ausschließlichkeit des motorisierten Individualverkehrs (MIV = Auto, Motorrad) widerspiegelt;

2. **Vorstellbare Mobilität,** die erkennen lässt, welche Verkehrsmittel bei Engpässen oder geänderten Rahmenbedingungen in Frage kämen;

3. **Wohnstandort-Variabilität,** die zeigt, ob auch ein Umzug als Handlungsoption erwogen wird.

Für jede interviewte Person wurde geprüft, wie sie sich zu den drei Dimensionen äußert und wie sie aufgrund dieser Äußerungen klassifiziert werden kann. Auf diese Weise wurden sechs verschiedene Mobilitäts-Typen identifiziert (siehe Abb. 7).

Die Typen IIa und IIb haben gemeinsam, dass nur für diese Typen auch eine Wohnortverlagerung in Frage käme. Die Typen IIIa und IIIb eint, dass der Wohnort als unveränderlich angesehen wird, jedoch eine andere Verkehrsmittelnutzung durchaus vorstellbar ist. Im Folgenden werden alle sechs Typen vorgestellt und durch von uns abgeleitete Empfehlungen für mobilitätsbezogene Angebote ergänzt.

Mobilitäts-Typ I: „Die Unflexiblen“

– Verkehrsmittelnutzung: ***ausschließlich MIV***
– Vorstellbare Mobilität: ***ausschließlich MIV***
– Wohnort ***fix***

„Alles soll so bleiben, wie es ist.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge
Privates *Carsharing*
Fahrgemeinschafts-Börse
Spontane Mitfahrgelegenheiten

Dorfladen / Mobile Dienstleistg.

© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Mobilitäts-Typ IIa: „Die Umzugsbereiten“

– Verkehrsmittelnutzung: ***ausschließlich MIV***
– Vorstellbare Mobilität: ***ausschließlich MIV***
– Wohnort ***nicht fix***

„Zur Not würden wir umziehen.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge
Privates *Carsharing*
Fahrgemeinschafts-Börse
Spontane Mitfahrgelegenheiten

Unabhängige, umfassende Wohnort-beratung

Dorfladen / Mobile Dienstleistg.

© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Mobilitäts-Typ IIb: „Die gedanklich Flexiblen“

– Verkehrsmittelnutzung: ***ausschließlich MIV***
– Vorstellbare Mobilität: ***MIV + andere***
– Wohnort ***nicht fix***

„Zur Not sind wir anders mobil oder ziehen um. “

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge Privates *Carsharing* Fahrgemeinschafts-Börse Spontane Mitfahrgelegenheiten	Unabhängige, umfassende Wohnort-beratung Dorfladen / Mobile Dienstleistg.	Rad-förderung, günstige Pedelecs, Radwege	Attraktive ÖV-Achsen + flexible Zubringer

© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Mobilitäts-Typ IIIa: „Die grundsätzlich Verkehrsmittel-Flexiblen”

– Verkehrsmittelnutzung: ***ausschließlich MIV***
– Vorstellbare Mobilität: ***MIV + andere***
– Wohnort ***fix***

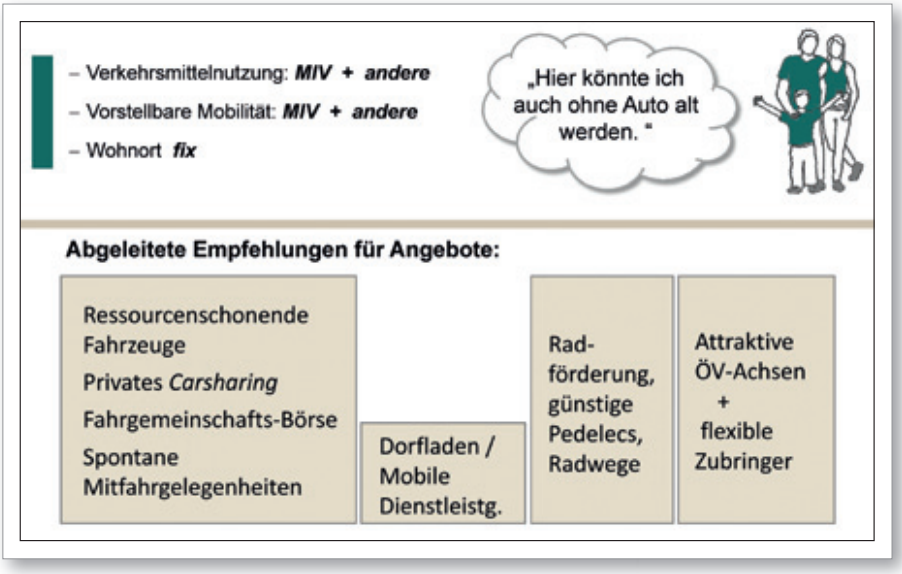
„Zur Not sind wir hier anders mobil.“

Abgeleitete Empfehlungen für Angebote:

Ressourcenschonende Fahrzeuge Privates *Carsharing* Fahrgemeinschafts-Börse Spontane Mitfahrgelegenheiten	Dorfladen / Mobile Dienstleistg.	Rad-förderung, günstige Pedelecs, Radwege	Attraktive ÖV-Achsen + flexible Zubringer

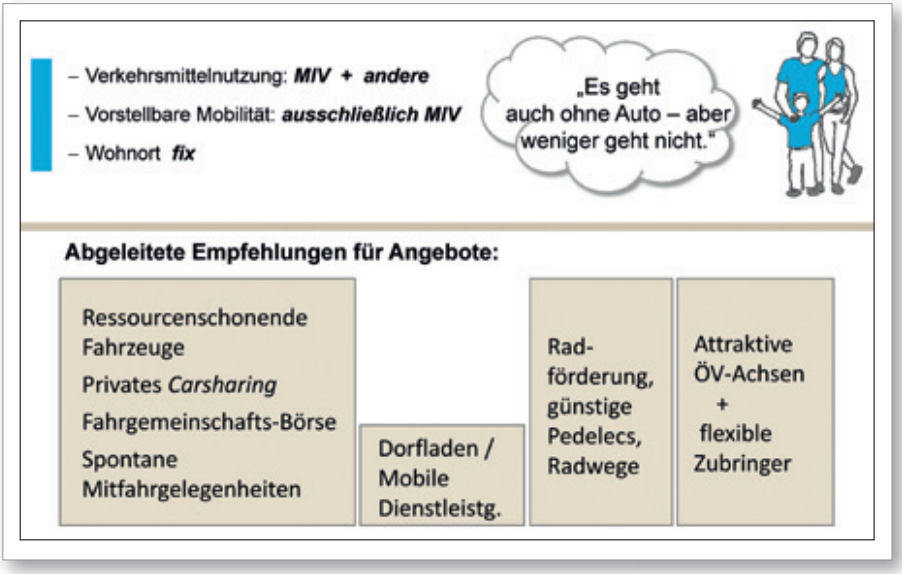
© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Mobilitäts-Typ IIIb: „Die unabhängigen Heimatverbundenen“



© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Mobilitäts-Typ IV: „Die unbewusst-faktisch Flexiblen“



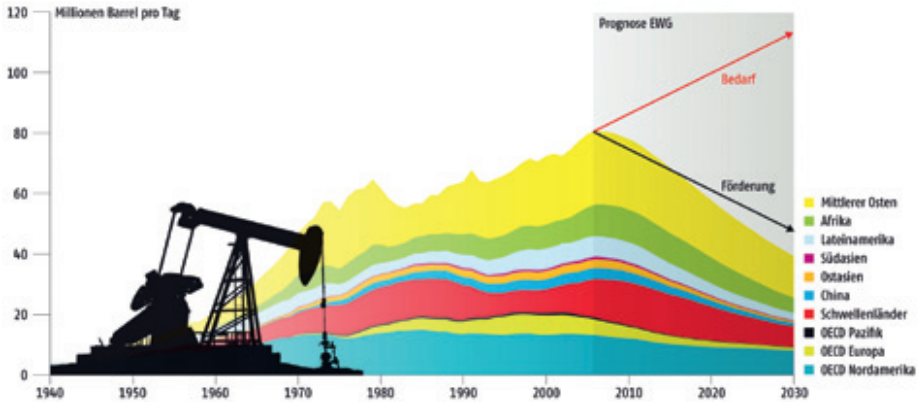
© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Schon gewusst ...?

Fakten zum Thema Verkehr

Das Ende in Sicht?

Um den weltweiten Bedarf an Rohöl sicherzustellen, müsste die Förderung steigen. Doch die Länder pumpen immer weniger aus der Erde. Auch angesichts der immer stärker spürbaren Folgen der Klimaveränderungen (Dürre, Orkane, schmelzende Gletscher, ...) ist dringend ein Umdenken erforderlich – und zwar bereits heute.



© ADAC Motorwelt 10/2011

Abb. 8: Welt-Rohölbedarf

Kraftstoff immer teurer

Seit 20 Jahren steigen die Kraftstoffpreise zunehmend stärker als die Gesamt-Lebenshaltungskosten.[1]

Für private Haushalte sind heute bereits die Verkehrsausgaben die zweitgrößte Ausgabeposition nach Wohnen/Heizen.[2]

Gut zu Fuß

Kinder, die zu Fuß gehen, verbrauchen doppelt so viele Kalorien wie Kinder, die im Auto sitzen. Wenn Kinder ihren Schulweg zu Fuß zurücklegen, so entspricht dies der körperlichen Aktivität von zwei Stunden Schulsport.[3]

1 BBSR (2009): Chancen und Risiken steigender Verkehrskosten für die Stadt- und Siedlungsentwicklung unter Beachtung der Aspekte der postfossilen Mobilität. Bonn.

2 Statistisches Bundesamt (2011): Datenreport 2011. Wiesbaden, S. 141.

3 Mackett, Roger L.; Lucas, Lindsey; Paskins, James & Turbin, Jill (2005): The therapeutic value of children's everyday travel. Transportation Research Part A, Vol. 39, Nr. 2–3, S. 205–219.

Mobil ohne Grenzen ...?

Ein bedenkenswertes Rechenbeispiel

Unterschiedliche Zuständigkeiten erschweren, die Angebote von Bus und Bahn sinnvoll aufeinander abzustimmen: Für das Busangebot sind die einzelnen Landkreise und kreisfreien Städte verantwortlich, die Gestaltung der Regionalbahnen wird hingegen auf Landesebene geregelt. Insbesondere Verkehrsverbindungen über die Grenzen von Kommunen und Bundesländern hinweg werden dabei oft vernachlässigt. Ein Beispiel:

In Zarrentin am Schaalsee lebt Familie Kramer. Herr und Frau Kramer haben jeweils ein eigenes Auto, denn sie fahren jeden Tag mit dem Auto zur Arbeit, leider in entgegengesetzte Richtungen. Würde Herr Kramer mit Bus und Bahn zur Arbeit fahren, würde ein einziges Auto für die Familie reichen.
Wie sähe es mit dem Zeitaufwand aus?
Wie würden sich die Kosten fürs Pendeln ändern?

Aktuelle Fahrtkosten von Herrn Kramer:

Mit dem Auto sind es von Zarrentin (Mecklenburg-Vorpommern) nach Ratzeburg (Schleswig-Holstein) etwa 22 km. Herr Kramer braucht mit dem Auto für die einfache Fahrt etwa 30 Minuten. Angenommen, Herr Kramer fährt ein kostengünstiges Auto, dann ergeben sich laut ADAC etwa 0,32 € pro Kilometer. Bei diesem Wert sind neben den Treibstoffkosten auch die Kosten für Versicherungen, Steuer, Wartung und Wertverlust mit eingerechnet. Für die Fahrt zur Arbeit macht das 22 km x 0,32 €/km ≈ 7 € (einfache Fahrt). Das bedeutet 14 € pro Tag, etwa 280 € pro Monat, rund 3000 € pro Jahr.

Anreise mit derzeitigem Bus- und Bahnangebot:

Würde Herr Kramer das derzeitige Bus- und Bahnangebot nutzen , so müsste er dreimal umsteigen: in Wittenburg, Boizenburg und Büchen. Fahrzeit wäre etwa 120 Minuten – wohlgemerkt für eine Strecke, aufgrund der umständlichen Routenführung. Dabei fallen für die Bus-Teilstrecke und die Bahn-Teilstrecke je ca. 8 € an, macht zusammen 16 €, also 32 € pro Tag. Über Monats- oder Jahrestickets lassen sich die Fahrtkosten noch etwas senken – aber wohl kaum unter 4000 € pro Jahr.

Anreise mit optimiertem Busverkehr:

Würden die kommunalen Verkehrsbetriebe über die Bundeslandgrenzen hinweg kooperieren und das Angebot optimieren, könnte Herr Kramer mit einem Direktbus von Zarrentin nach Ratzeburg zur Arbeit fahren. Ganz so schnell wie mit dem eigenen Auto wäre er dann nicht, aber 40 Minuten wäre realistisch. Nimmt man einen üblichen RegioBus-Tagesticketpreis von 9 € an bzw. 65 € für ein Monatsticket, ist sofort klar, dass sich der Umstieg finanziell deutlich lohnen würde.

(Quellen: ADAC-Autokostenrechner; Reiseauskunft Deutsche Bahn)

Alternativen zur privaten Autonutzung

02

_Praxis

© Amt Krempermarsch

© Melanie Herget

▶ Nicht immer muss das Rad neu erfunden werden, um im ländlichen Raum als Familie mobil zu sein. In diesem Kapitel stellen wir einige Angebote aus Deutschland vor, die zeigen, wie sich der Familienalltag grundsätzlich auch dann bewältigen lässt, wenn man auf einen eigenen PKW verzichten will oder verzichten muss. Wir unterscheiden dabei:

- **Mobilitätsdienstleistungen,** die Menschen zu Produkten oder Diensten bringen,
- **Mobile Dienstleistungen,** die Produkte oder Dienste zu den Menschen bringen.

Mit unserer Zusammenstellung von Praxisbeispielen möchten wir insbesondere Kommunen und Elterninitiativen dazu anregen, von den Ideen und Erfahrungen anderer zu lernen und darauf aufzubauen.

Die anschließende Bewertung einiger Angebote (Seite 42 ff.) zeigt, worauf Eltern ländlicher Räume besonderen Wert legen: beliebig wählbare Start- und Zielpunkte, geringe Zeiten für Umwege, wenig Zusatzaufwand und – im Vergleich zur Autonutzung – günstige Preise. Für eine eigenständige Mobilität ihrer Kinder ist den Eltern zudem Sicherheit ganz entscheidend.

Land der Ideen

Beispiele für Mobilitätsangebote in Deutschland

© IVP, TU Berlin

Mobilitätsdienstleistungen

1. Anruf-Sammel-Taxi Losheim am See*
2. Rufbus MultiBus – WestEnergie und Verkehr GmbH, Erkelenz*
3. AnrufBus Ostholstein und RufBus Angermünde*
4. Gemeindebus Rödelsee
5. „Zusteige-Mitnahme"-Konzept mit Registrierung, Wiesloch
6. Marktbus Losheim am See*
7. Taxibus Euskirchen*
8. Pium-Bus Borgholzhausen
9. rufBUS Freising
10. AnrufBus Leer, Rhauderfehn
11. Anrufbus Niedernwöhren e. V.
12. AnrufBus Landkreis Delitzsch
13. Anrufbus Salzwedel
14. Flexibus Krumbach
15. KombiBus – Kombination von Linienbus/Rufbus, Post, Kurier- und Fahrdienst für Mobilitätseingeschränkte Uckermärkische Verkehrsgesellschaft Schwedt/Oder
16. Bürgerbus Emsbüren e. V.
17. Bürgerbus Gransee e. V.
18. Pro Bürgerbus NRW e. V. Kevelaer (Dachverband der Bürgerbusse in NRW)
19. Bürgerbus Marktoberdorf (konzessionslos, daher Spende statt festes Fahrtgeld)
20. Bürgerbus Visselhövede
21. Bürgerbus Eschweiler
22. Bürgerbus Lieberose/Oberspreewald e. V., Schwielochsee
23. Bürgerbus Alpen
24. Bürgerbus Butjadingen
25. Familienbus Erlensee
26. Jugendbus Melsungen
27. Bündnisbus Dienheim
28. Jugendbus Waren/Müritzkreis
29. „Der Landstreicher" – Leihbus für Jugendliche, Anklam
30. „Nachteule" – Nachtbus der VGE Süd, Lingen
31. Busschule für Erstklässler und Mobilitäts- und Touristikinformationszentrum Hohenlohekreis, Künzelsau/Öhringen
32. „Nimm mich mit!"-Flagge, Oy-Mittelberg
33. „fahr mit!"-Konzept mit Registrierung, Litzendorf
34. Carsharing Vaterstetten
35. Carsharing Hübenthal, Witzenhausen
36. Odenwaldmobil – Verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsgarantie Michelstadt
37. eE4mobile – Genossenschaft für Vertrieb von Elektrorädern und -rollern inkl. Akkulade- und Tauschinfrastruktur mit erneuerbaren Energien, Bredstedt

Mobile Dienstleistungen

1. Risches Rollender Supermarkt, Landkreis Mansfeld-Südharz*
2. Mobile Bank der Kreissparkasse Euskirchen*
3. Mobiler medizinischer Dienst – Projekt AGnES, Greifswald*
4. Mobile Jugendarbeit KJR Passau
5. Fahrbibliothek Elbe-Spree
6. Mobiles Kino Niedersachsen
7. MarktTreff Schleswig-Holstein*
8. Mobiles Kino Baden-Württemberg
9. Kinoförderverein Treuenbrietzen e. V.
10. DORV-Zentrum (Dienstleistung und Ortsnahe Rundum-Versorgung) Jülich-Barmen
11. Bürgerladen Wittbrietzen
12. Dorfladen Heilgersdorf
13. Mobiles Bürgerbüro, BürgerService Magdeburg
14. Infomobil – Mobile Berufsberatung für Frauen, StädteRegion Aachen
15. Mobile Zahnärztin, Templin

* ausführliche Beschreibung verfügbar unter: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

Kurzbeschreibung auf nachfolgenden Seiten
hier ohne weitere Beschreibung

Erfolgreiche Nahverkehrszüge – Beispiele im ländlichen Raum

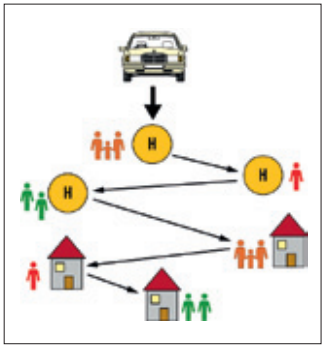
Erfolgreiche Nahverkehrszüge: www.allianz-pro-schiene.de/publikationen/stadt-land-schiene

Die Zusammenstellung der Beispiele für ländliche Mobilitätsdienstleistungen und mobile Dienstleistungen basiert auf telefonischen Einzelinterviews mit den Teilnehmenden eines ExpertInnen-Workshops im Januar 2010, ergänzt durch Recherchen des Fachgebiets Integrierte Verkehrsplanung an der TU Berlin, des Wuppertal Instituts und des Verkehrsclubs Deutschland. Die Übersicht erhebt ausdrücklich keinen Anspruch auf Vollständigkeit. (Stand: Januar 2012)

ANRUF-SAMMEL-TAXI

1

Die letzten Kilometer ohne Linienbindung (Beispiel Losheim)



© Wuppertal Institut

Sicher und günstig nach Hause

- eigens gekennzeichnete Taxen
- von Haltestelle zur Haustür
- mögliche Abfahrtzeiten sind vorgegeben
- Fahrtwunsch vorab melden

Nutzen für die Bevölkerung

- mobil auch ohne eigenes Auto
- komfortabler als Linienbus
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten
- schließt Fahrplanlücken im Linienbusverkehr

Umwelt-Effekt

- ⊕ Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen
- ⊕ kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird

Wirtschaftliche Aspekte

- wirtschaftlicher als Linienbetrieb
- Kostenausgleich durch Gemeinde

Ähnliche Beispiele

- www.anrufsammeltaxi.de
- www.ast-stade.de
- www.ast-miesbach.de

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

MULTIBUS

2

Mehr Komfort bei gleichem Fahrpreis – bis über die Grenze (Bsp. Heinsberg)

© WestEnergie und Verkehr GmbH

Bei Anruf: Bus

- von Haltestelle zur Haustür
- Abfahrtszeit frei wählbar
- Fahrtwunsch vorab melden
- kein Komfortzuschlag auf regulären Bus-Fahrpreis
- täglich vier Verbindungen in die Niederlande

Nutzen für die Bevölkerung

- mobil auch ohne eigenes Auto
- günstiger als reguläres Taxi
- komfortabler als Linienbus
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten

Umwelt-Effekt

- ⊕ Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen
- ⊕ kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird

Wirtschaftliche Aspekte

- wirtschaftlicher als Linienbetrieb
- Kostenausgleich durch Gemeinde

Besonderheiten

- starke Nachfrage führte zur Wiedereinführung von Linienfahrten
- langjährig erprobt und regelmäßig modifiziert
- Zusatzangebot: „Treffmobil“ – ein fahrbares Mini-Büro, das kostenlos an Vereine, Schulen usw. vermietet wird

Zum Weiterlesen: www.west-euv.de/verkehr/personenverkehr/multibus-anrufbus.html
www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

ANRUFBUS IM FLÄCHENBETRIEB

3

Von Haustür zu Haustür (Beispiel Ostholstein, Angermünde)

© Autokraft

Der kommt ja wie gerufen !

- barrierefreie Kleinbusse + PKW
- von Haustür zu Haustür
- Abfahrtszeit frei wählbar
- Fahrtwunsch vorab melden

Nutzen für die Bevölkerung

- mobil auch ohne eigenes Auto
- günstiger als reguläres Taxi
- komfortabler als Linienbus, bei geringem Komfortzuschlag (ca. +1 Euro pro Fahrt)
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten
- Daueraufträge buchbar

Umwelt-Effekt

- ⊕ Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen
- ⊕ kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird

Wirtschaftliche Aspekte

- wirtschaftlicher als Linienbetrieb
- Kostenausgleich durch Gemeinde
- Anfangsförderung durch EU und Land Schleswig-Holstein
- Unterstützung durch Sparkasse Holstein

Besonderheiten

- ÖPNV-Grundversorgung für sehr dünn besiedelte Gebiete
- existiert in ähnlicher Form auch als BürgerBus mit ehrenamtlichen Fahrern, z. B. www.pro-buergerbus-nrw.de

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf • www.anrufbus.com

GEMEINDEBUS

Der Bus für Bürger vom Bürgermeister (Beispiel Rödelsee)

© Gemeinde Rödelsee

Gemeinde-Bus-Sharing

- für Ausflüge, Einkäufe, Urlaube u. Ä. zu leihen
- speziell für Gemeindemitglieder und Angehörige
- Fahrtwunsch vorab melden
- 9-Sitzer-Kleinbus

Nutzen für die Bevölkerung

- mobil auch ohne eigenes Auto
- günstiger als Mietwagen
- komfortabler als Linienbus
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten

Umwelt-Effekt

- ⊕ Einsparung von schwach ausgelasteten Bussen
- ⊕ kleinere, verbrauchsärmere Fahrzeuge als im Linienverkehr
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird

Wirtschaftliche Aspekte

- Leihgebühr: 0,25 €/km bzw. 30 € für halben Tag, 60 € für ganzen Tag
- Volltanken vor Rückgabe
- Fahrzeuganschaffung durch Spenden und Werbeeinnahmen
- Laufender Betrieb kostendeckend durch Einnahmen

Besonderheiten

- Einbindung in regionales Gesamtkonzept, u. a. mit regelmäßigen Fahrten zum Arzt im Nachbarort und zum Dorfladen
- Kindergarten, Schulen, Jugend- und Seniorenveranstaltungen erhalten den Bus kostenfrei; örtliche Vereine erhalten Vergünstigungen

Zum Weiterlesen: www.roedelsee.de/bus/Modalitaeten.pdf

ZUSTEIGER-MITNAHME-SYSTEM

5

Kreative helfen sich – und anderen (Beispiel Wiesloch)

© www.move21.de

Trampen – mit Vertrauen

- Autofahrer erhalten Aufkleber fürs Fahrzeug, Mitfahrer ein Set mit Fahrtziel-Karten
- typische Mitnahmeorte sind Bus-Haltestellen
- Anschluss-Kooperation mit flinc geplant: Mitfahr-Vermittlung mittels Internet oder Smartphone

Nutzen für die Bevölkerung

- mobil auch ohne eigenes Auto
- spontaner und flexibler als feste Fahrgemeinschaften
- Wartezeit i.d.R. unter 10 Minuten
- vertrauenswürdiger als freies Trampen
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten

Umwelt-Effekt

- ⊕ bessere Auslastung der privaten Autos

Wirtschaftliche Aspekte

- Startfinanzierung durch die Stadt Wiesloch und lokale Sponsoren
- Bezahlung nach Absprache; Vorschlag: 0,50 € pro Fahrt
- über 800 registrierte Autofahrer und ca. 200 Mitfahrer (ab 16 J.) innerhalb von zwei Jahren

Besonderheiten

- Regionales Gesamtkonzept (Projekt „move“, 2008–2010) mit Verkehrszählungen, Mitfahrzentrale, Rad- und Fußverkehrsförderung
- Die „unsichtbare“ Vermittlung via Internet/Smartphone (flinc) soll die Zusteigebereitschaft erhöhen

Zum Weiterlesen: http://move21.de/move/mobilitaet/die-zusteiger-mitnahme/ • www.flinc.org

ROLLENDER SUPERMARKT

Das rollende Einkaufserlebnis (Beispiel Rische)

1

© M. Herget

Shoppen in Schlappen

- mobile Grundversorgung mit Waren des täglichen Bedarfs
- 2 x pro Woche vor der Haustür einkaufen
- Fahrplan und feste Routen
- Berücksichtigung individueller Wünsche

Nutzen für die Bevölkerung

- Erhalt von Eigenständigkeit für Personen ohne PKW, ohne Führerschein
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten

Umwelt-Effekt

- ⊕ weniger Emissionen, wenn Angebot und Nachfrage gut passen und private Einkaufsfahrten ersetzt werden
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn Haupteinkauf weiterhin mit Privat-PKW

Wirtschaftliche Aspekte

- Kauf und Umbau des Fahrzeugs: ca. 100.000 €
- Angebot finanziert sich über die laufenden Einnahmen
- ca. 10 € Umsatz pro Kunde
- Aufpreis von 6–8 %, je nach Produkt
- Anlaufjahr i.d.R. schwierig

Ähnliches Beispiel

- Lemkes Rollender Supermarkt: www.lemkes.info

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

MOBILE BANK

Der fahrende Geldautomat (Beispiel Euskirchen)

2

© Kreissparkasse Euskirchen

Bargeld frei Haus

- umgebauter LKW als mobile Bankfiliale
- fester Fahrplan: 1–2 x pro Woche vor Ort übliche Bankdienstleistungen

Nutzen für die Bevölkerung

- Erhalt von Eigenständigkeit für Personen ohne PKW, ohne Führerschein
- persönliche Bedienung und Beratung, gerade für Ältere wichtig

Umwelt-Effekt

- ⊕ LKW mit Hybridbatterie
- ⊕ weniger Emissionen, wenn private PKW-Fahrten zur Bankfiliale ersetzt werden
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn unverändert weiterhin PKW-Fahrten zur Bankfiliale

Wirtschaftliche Aspekte

- Kauf und Umbau des Fahrzeugs: ca. 380.000 €
- Aufwändige Technik: Video-Überwachungsgeräte, Ortungssystem, ...

Ähnliche Beispiele

- „Zaster-Laster“ der Berliner Volksbank, mietbar auch als Service bei Großveranstaltungen (Schützenfest, Hochzeit, ...)

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

MOBILER MEDIZINISCHER DIENST

Grundversorgung durch qualifiziertes Pflegepersonal

© Uni Greifswald

Diagnose daheim

- Pflegepersonal und ArzthelferInnen mit zertifizierter Zusatz-Ausbildung
- Hausarzt entscheidet über die delegierten Tätigkeiten – i.d.R. Entlastung von Routineaufgaben wie Blutdruckmessen oder EKG
- Telemedizin: Zuschaltung von Arzt/Ärztin bei Bedarf

Nutzen für die Bevölkerung

- ärztliche Versorgung auch für entlegene Gebiete und nicht-mobile Personen
- günstiger als Hausbesuche durch Arzt/Ärztin
- Entlastung von familiären Hol-/Bringdiensten

Umwelt-Effekt

- ⊕ weniger Emissionen, wenn die Hausbesuche gut gebündelt werden
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn Bedarf nach mehr Fahrten geweckt wird

Wirtschaftliche Aspekte

- Krankenkassen zahlen pro Besuch pauschal 17 € an die Hausärzte, reale Durchschnittskosten ca. 22 €
- Modellphase mit Unterstützung durch Gesundheitsministerien, kassenärztliche Vereinigungen und Europäischen Sozialfonds

Ähnliche Beispiele

- Mobile Zahnärztin Kerstin Finger, Templin (Uckermark)

Zum Weiterlesen: www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf

MOBILE JUGENDARBEIT

4

Umweltbildung vor der Haustür (Beispiel Ökomobil KJR Passau)

© Kreisjugendring Passau

Freizeit auf Fahrt

- Umweltbildung auf Fahrt: Geländerallye, Kreativangebote mit Wolle, Holz und Ton, Solarkocher
- Seit 12 Jahren in 38 Gemeinden des Landkreises Passau unterwegs
- Bekanntmachung über Aushänge, Lokalzeitungen

Nutzen für die Bevölkerung

- Günstiges, abwechslungsreiches und selbst mitzubestimmendes Freizeit- und Bildungsangebot vor Ort
- Jugendliche lernen die Natur ihrer Heimatgemeinde kennen
- Unterstützung von Ferienprogrammen der Gemeinden

Umwelt-Effekt

- ⊕ vorhandene Spielplätze und Naturräume werden genutzt
- ⊕ weniger Emissionen, wenn private PKW-Fahrten zu Freizeiteinrichtungen ersetzt werden
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn unverändert weiterhin private PKW-Fahrten zu Freizeiteinrichtungen

Wirtschaftliche Aspekte

- Kosten: eine Mitarbeiterin (30%-Stelle) plus ca. 6.000 € jährlich für Fahrtkosten, Ehrenamtliche und Materialien.
- finanziert durch den Landkreis Passau

Ähnliche Beispiele

- Mobile Jugendarbeit Bernkastel-Kues: www.mojabks.de
- Mobile Jugendarbeit Baden-Württemberg: www.lag-mobil.de/cms
- www.spielmobile.de

Zum Weiterlesen: www.kjr-passau.de/oekomobil

FAHRBIBLIOTHEK

5

Bringt Bücher & Co. zu Dörfern ohne Bibliothek (Beispiel Elbe-Elster-Kreis)

© Marian Pankow

Bücher auf Rädern

- Bücher & Co. 1x pro Monat vor der Haustür
- fester Fahrplan und feste Route
- individuelle Buchbestellung
- Leseförderung der Bevölkerung

Nutzen für die Bevölkerung

- Erhalt von Eigenständigkeit für Personen ohne PKW, ohne Führerschein
- Anregungen und persönliche Empfehlungen durch geschultes Personal
- Zugriff auf ca. 42.000 Medieneinheiten (Bücher, Spiele, DVD, Zeitschriften, ...)

Umwelt-Effekt

- ⊕ Fahrzeug mit EURO-5-Dieseltechnik
- ⊕ weniger Emissionen, wenn private PKW-Fahrten zu Bibliothek/Videothek ersetzt werden
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn unverändert weiterhin private PKW-Fahrten zu Bibliothek/Videothek

Wirtschaftliche Aspekte

- Investitions- und Unterhaltskosten tragen Landkreis und Kommune
- ca. 84.000 Entleihungen pro Jahr
- ca. 3.000 Benutzer pro Jahr
- geringe Anmeldekosten

Ähnliche Beispiele

- www.fahrbibliothek.de

Zum Weiterlesen: www.lkee.de/KMZ

MOBILES KINO

Kinokultur fürs Land (Beispiel Niedersachsen)

6

© Mobiles Kino Niedersachsen

Kino im Kuhstall

- Mobiles Kino mit leistungsstarkem Beamer – in Scheune, Stall, Schule, Kulturzentrum, Schwimmbad ... und Open Air
- seit 1992 unterwegs in Niedersachsen, Bremen und Hamburg
- wechselndes Jahresthema

Nutzen für die Bevölkerung

- Kino vor Ort
- Zusätzlich: medienpädagogische Spiele, Filmgespräche
- auch als Abo für Gemeinden, Schulen und Vereine (8 x pro Jahr)

Umwelt-Effekt

- ⊕ Kleinbus demnächst mit Gasantrieb
- ⊕ vorhandene Räume werden genutzt
- ⊕ weniger Emissionen, wenn Kinofahrten mit Privat-PKW entfallen
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn unverändert auch Kinofahrten mit Privat-PKW

Wirtschaftliche Aspekte

- zu 50 % von niedersächsischer Staatskanzlei gefördert
- ca. 350 Filmvorführungen pro Jahr
- Festpreis für Veranstalter, diese bestimmen Eintrittspreis und übernehmen Catering

Ähnliche Beispiele

- Mobiles Kino Baden-Württemberg: www.mobileskino-bw.de
- Kinoförderverein Treuenbrietzen: www.kammerspiele-treuenbrietzen.de

Zum Weiterlesen: www.mobiles-kino-niedersachsen.de

MARKTTREFF

Tante-Emma-Laden 2.0 (Beispiel Schleswig-Holstein)

© MarktTreff MLUR

Ein Markt für alle Fälle

- Lebensmittel, Dienstleistungen (Post, Behördendienste, ...) und Treffpunkt unter einem Dach
- örtlich angepasste Modelle

Nutzen für die Bevölkerung

- Erhalt von Eigenständigkeit für Personen ohne PKW, ohne Führerschein
- Entlastung von (oft familiären) Hol-/Bringdiensten
- identitätsstiftend, insbesondere in Kombination mit regionalen Produkten

Umwelt-Effekt

- ⊕ weniger Emissionen, wenn Angebot und Nachfrage gut passen und private Einkaufsfahrten ersetzt werden
- ⊖ zusätzliche Emissionen, wenn Haupteinkauf weiterhin mit Privat-PKW

Wirtschaftliche Aspekte

- bis zu 55 % der Entwicklungs- und Investitionskosten fördert das Land Schleswig-Holstein
- Umsatz bis über 750.000 € pro Jahr
- verschiedene Betreibermodelle möglich
- Förderung in Orten bis maximal 2.500 Einwohnern

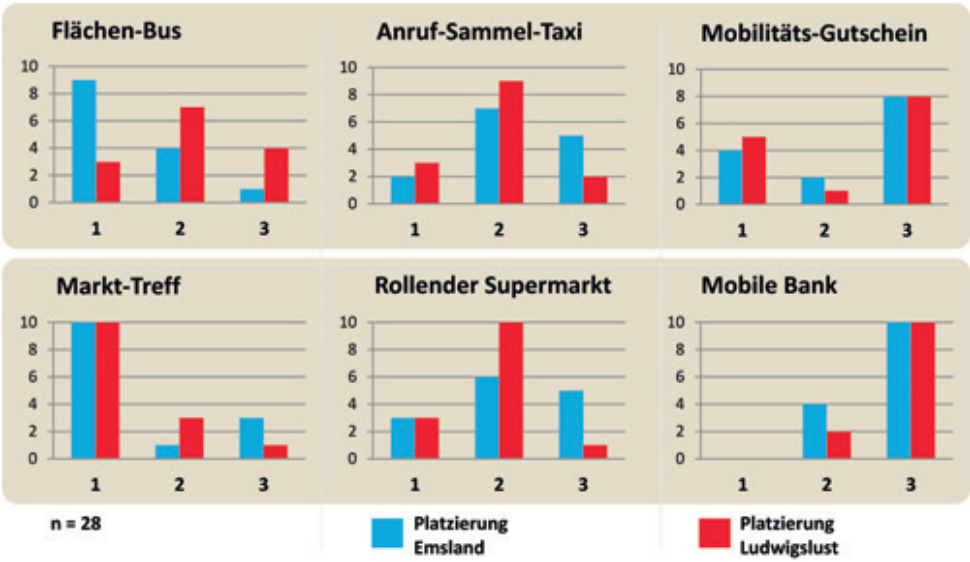
Besonderheiten

- organisierter Erfahrungsaustausch zwischen den Läden
- Fördermittel von EU, Bund und Land Schleswig-Holstein
- ähnliche Beispiele: DORV Zentrum Jülich-Barmen, Bürgerladen Wittbrietzen, Dorfladen Heilgersdorf

Zum Weiterlesen: www.markttreffs-sh.de • www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/uploads/media/GPLang.pdf • www.dorv.de
www.beelitz.de/verzeichnis/visitenkarte.php?mandat=96306 • http://heilgersdorf.dorfladen-franken.de/

Günstig und geräumig – schnell und unverbindlich

Wünsche der Eltern an Mobilitätsangebote



© Melanie Herget

Abb. 9: Ranking von Mobilitätsangeboten durch die befragten Eltern

Im Rahmen der Interview-Studie wurden zunächst drei Mobilitätsangebote ausgewählt: Anruf-Sammel-Taxi, Flächen-Bus und Mobilitäts-Gutschein. Die befragten Mütter und Väter sollten diese Angebote vor dem Hintergrund ihres Familienalltags beurteilen und in eine Reihenfolge bringen. Platz 1 bedeutete die beste Bewertung, Platz 3 die schlechteste. Anschließend wurden den Eltern drei weitere Angebote vorgestellt: Rollender Supermarkt, Mobile Bank und Markt-Treff. Auch diese drei Angebote galt es zu beurteilen. Abb. 9 zeigt das Ranking der 2 x 3 Beispiele durch die Eltern.

Diese Ergebnisse sind natürlich nicht repräsentativ. Sie bieten jedoch einen interessanten Einblick in die Wünsche von Eltern ländlicher Räume an Mobilitätsangebote.

Grundsätzlich stellen aus Sicht der Eltern Angebote wie Flächen-Bus und Anruf-Sammel-Taxi zwar eine interessante Alternative dar – allerdings vor allem für die Mobilität ihrer Kinder. Angebote wie der Rollende Supermarkt oder die Mobile Bank werden hingegen vor allem für ältere Menschen sowie Personen ohne Auto empfohlen. Die eigene PKW-Nutzung bleibt damit unhinterfragt.

Foto: VVB

Flächen-Bus

Der Flächen-Bus holt Sie nach Voranmeldung zuhause ab und bringt Sie direkt zu Ihrem Ziel – und zurück. Für einen günstigen Preis werden möglichst mehrere Fahrtwünsche gebündelt.

Für den Flächen-Bus spricht aus Sicht der Eltern vor allem seine Flexibilität: Start- und Zielpunkt der Reise sind frei wählbar, man muss nicht umsteigen – ein Plus an Sicherheit für die Kinder. Allerdings: Wie kann man aufgrund der Umwege vorab wissen, wann man ans Ziel kommt? Gerade für Berufstätige mit Familie sind Zeit und Planbarkeit sehr wichtig. Der Flächen-Bus eigne sich nach Ansicht der Eltern als Schulbus-Ersatz und für gemeinsame Ausflüge. Ältere Kinder kämen damit nachmittags zu Freunden oder Hobbys.

Foto: aboutpixel/Peter Kirchhoff

Anruf-Sammel-Taxi

Das Anruf-Sammel-Taxi holt Sie zuhause ab und bringt Sie zu einer regelmäßig befahrenen Bus- oder Bahnhaltestelle – und zurück. Für einen günstigen Preis werden auch hier möglichst mehrere Fahrtwünsche gebündelt.

Am Anruf-Sammel-Taxi schätzen die Eltern, dass es schnell zum Ziel fährt, ohne große Umwege. Allerdings: Was ist, wenn keine Haltestelle und kein Bahnhof mit regelmäßigen Verbindungen in der Nähe sind? Das notwendige Umsteigen wird als unbequem empfunden, besonders mit Gepäck oder bei Regen. Das Anruf-Sammel-Taxi wäre nach Ansicht der Eltern als Schulbus-Zubringer oder als Zubringer zum Bahnhof geeignet – und es ermöglicht, mit Freunden ein Glas Wein oder Bier trinken zu gehen.

Bild: Melanie Herget

Mobilitäts-Gutschein

Jede Familie erhält pro Kind und Schulhalbjahr einen Mobilitäts-Gutschein und kann selbst entscheiden, für welches Verkehrsmittel sie diesen Gutschein einsetzt.

Der Mobilitäts-Gutschein ist nach Ansicht der Eltern gut geeignet, wenn man eine realistische Wahl zwischen Verkehrsmitteln hat. Gut wäre, wenn auch private Fahrgemeinschaften über den Gutschein gefördert werden könnten.
Für viele ist der Mobilitäts-Gutschein jedoch unnötig, da die Schulbusse bereits die beste Lösung seien. Neben der Gefahr des Missbrauchs wird der Zusatzaufwand gesehen: Man muss täglich neu entscheiden und prüfen, wofür die Kinder den Gutschein nutzen.

Fotos: MLUR Schleswig-Holstein

Markt-Treff

Der Markt-Treff ist ein Dorfladen, der verschiedene Angebote unter einem Dach vereint und damit wirtschaftlicher ist als mehrere Einzelläden.

Von den sechs vorgestellten Angeboten wurde der Markt-Treff am besten bewertet: Er fördere den Austausch und könnte einem Dorf Identität geben. Älteren Menschen könnte der Markt-Treff eine autonomere Lebensgestaltung ermöglichen. Eltern könnten auch mal ihre Kinder einkaufen schicken.
Der Markt-Treff sollte vor allem früh morgens und abends geöffnet haben, so dass Besorgungen vor und nach der Arbeit erledigt werden können. Er sollte zentral liegen, zum Beispiel neben einer Kindertagesstätte, sollte möglichst eine Post und einen EC-Geldautomat enthalten.

Fotos: Melanie Herget

Rollender Supermarkt

Der Rollende Supermarkt ist ein LKW, mit allem, was es im Supermarkt gibt, nur mit weniger Auswahl. Er fährt nach einem festen Zeit- und Ortsplan über die Dörfer.

Aus Sicht der Eltern ist der Rollende Supermarkt gut geeignet für kleine Dörfer. Auch bei Kälte und Glätte spreche einiges dafür, so ein Angebot zu nutzen anstatt selbst zu fahren. Problematisch finden die Eltern die höheren Preise und die geringere Auswahl. Vor allem Mütter sind ungern an weitere feste Zeiten gebunden. Aus Sicht der Eltern ist der Rollende Supermarkt eher für „was Besonderes“ – für das spontane Eis im Sommer, für frisches Obst und Gemüse im Winter, für Dinge, die man vergessen hat. Er sollte sowohl vormittags als auch nachmittags/abends mal vor Ort sein.

Bild: Kreissparkasse Euskirchen

Mobile Bank

Die Mobile Bank fährt nach einem festen Zeit- und Ortsplan über die Dörfer, mit einem EC-Automaten sowie Sitzplätzen für persönliche Beratungen.

Die Mobile Bank überzeugte nur wenige Eltern: Es gäbe genügend Banken in Reichweite, und das meiste könne per EC-Karte und über das Internet erledigt werden. Wenn überhaupt, sei die Mobile Bank für abgelegene Höfe und für alte Menschen geeignet. Da nicht alle bei derselben Bank sind, sei besonders wichtig, dass die Mobile Bank ein gebührenfreies bankenübergreifendes Angebot bereitstellt. Um ein Vertrauensverhältnis aufbauen zu können, sollte es möglichst feste Ansprechpartner geben.

Was weiterführt und verbindet_Kommunikation

03

© Melanie Herget

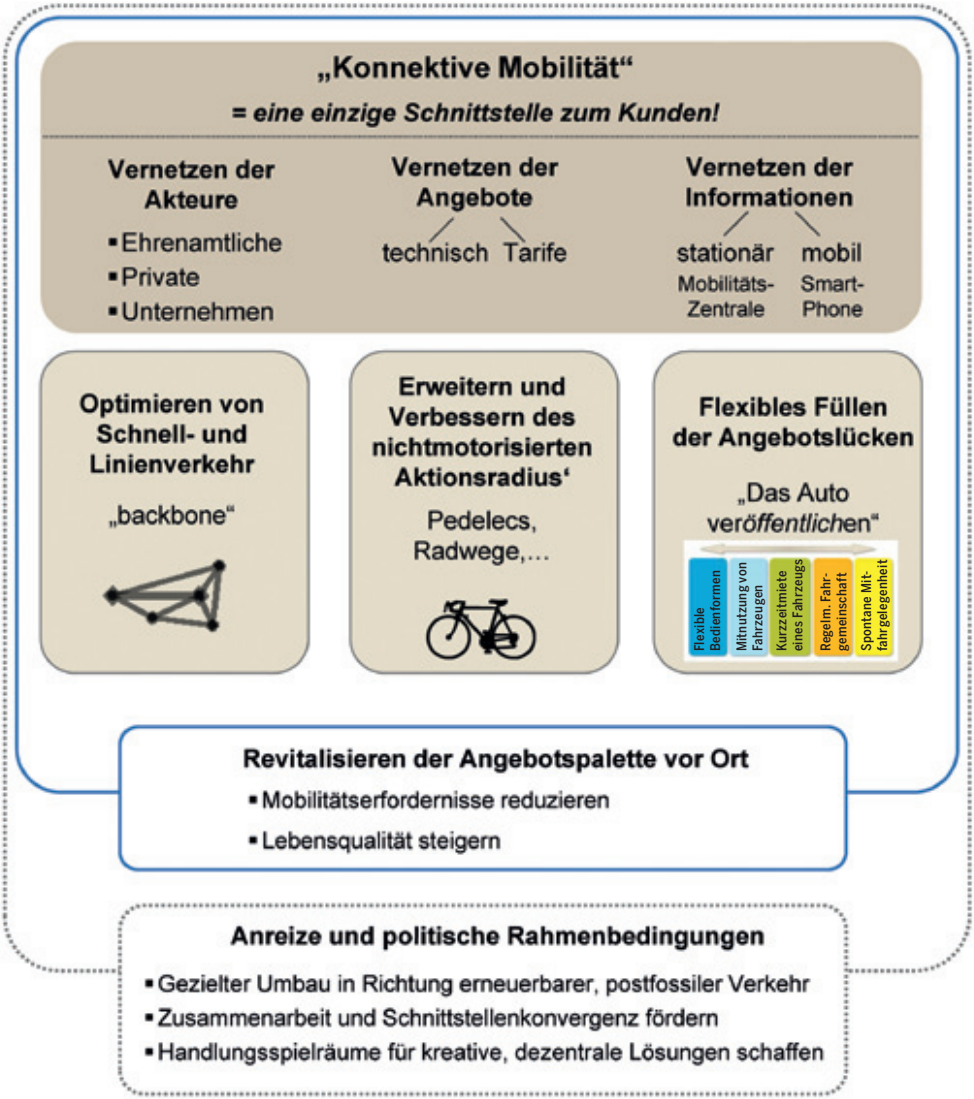
© KVG

▶ Wie unsere Gespräche mit Expertinnen und Experten ergaben, kann und wird es nicht das *eine* Angebot geben, das alle zukünftigen Herausforderungen für die Mobilität von Familien im ländlichen Raum zu lösen vermag. Vielmehr liegt die Lösung darin, ein gut vernetztes und lokal angepasstes Spektrum an geeigneten Angeboten zu schaffen.

Doch was nützt die beste Idee, das beste Angebotsspektrum, wenn keiner davon weiß und darüber spricht?! Daher stellen wir im Folgenden vernetzte Lösungen und entsprechende Kommunikationskonzepte vor: Geeignet angepasst, können diese übertragen und weiterentwickelt werden. Wir freuen uns, wenn wir damit zum Nachdenken und Nachahmen anregen!

Und was sagen Sie dazu?

Vernetzte Lösungen und zielgruppengerechte Kommunikation



© Melanie Herget

Abb. 10: Ein Gesamtmodell für zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Wie lassen sich geeignete Mobilitätslösungen entwickeln? Und wie können diese zielgruppengerecht beworben werden? Dazu führten wir im Februar 2012 einen Workshop mit Expertinnen und Experten aus Mobilitäts- und Zukunftsforschung, Verkehrsplanung, Regionalentwicklung, Marketing und Medien durch (siehe Kasten unten).

Ein Best-Mix-Modell

Abb. 10 (links) zeigt ein Ergebnis des Workshops: ein Gesamtmodell für zukunftsfähige Mobilität in ländlichen Räumen, im Sinne eines „Best Mix“. Zentral für das Modell ist die Vernetzung von drei Säulen einer zukunftsfähigen Mobilitätsdienstleistungs-Palette (beige). Zudem ist der Dezentralisierungsansatz enthalten, der die Erfordernisse verringert, überhaupt mobil sein zu müssen (blau gerahmt).

Die erfolgreiche, breitenwirksame Umsetzung dieser Bausteine setzt allerdings politische Anreize und Rahmenbedingungen voraus, wie sie im unteren Teil des Modells skizziert werden.

„Das Auto veröffentlichen“

Ein interessanter und wichtiger Schwerpunkt innerhalb des Gesamtmodells waren Ansätze, „das Auto zu veröffentlichen“. Näheres dazu auf den folgenden Seiten. Diese Ansätze sind eine wichtige Voraussetzung für die Menschen auf dem Land, um ohne ein eigenes Auto überhaupt zu gut frequentierten und damit attraktiven ÖV-Achsen hinzukommen. Zudem bieten diese Ansätze den Menschen die Möglichkeit, auch unabhängig von den ÖV-Achsen (‚tangential‘) mobil zu sein sowie zu Schwachlastzeiten, z. B. früh morgens, abends oder am Wochenende.

Workshop-Teilnehmende

- **Uta Bauer** Büro für Integrierte Planung
- **Horst Benz** Telenet AG
- **Prof. Dr. Stefan Carsten** raumtaktik
- **Dr. Klaus Dibbern** flinc AG
- **Oliver Dümmler** TU Kaiserslautern
- **Dr. Frank Geraets** Deutsche Bahn AG
- **Carsten Hansen** DStGB
- **Moritz Kirchesch** BLE
- **Gabriele Kuczmierczyk** BMU
- **Uta Linnert** fairkehr GmbH
- **Martin Lometsch** NVV
- **Klaus Ludden** pro-t-in GmbH
- **Dr. Christian Mehlert** Veolia Verkehr
- **Prof. Dr. Peter Pez** Leuphana Universität Lüneburg
- **Enrico Possin** Interautomation GmbH
- **Heinz Rosen** Emsländische Eisenbahn GmbH
- **Elke-Annette Schmidt** IMPULS MV
- **Winfried Schmitz** traffiQ
- **Katrin Scholz** Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik
- **Wolfgang Widder** Intellmo

Abb. 11: Fünf Varianten, das Auto zu ‚veröffentlichen‘

Die einzelnen Arbeitszeiten und Arbeitsorte werden sich zukünftig noch weiter unterscheiden. Die Pendler-Verkehrsströme im ländlichen Raum werden sich also nur sehr eingeschränkt über ÖV-Achsen bündeln lassen. Daher besteht das größte ökologische Potenzial darin, einerseits Autos stärker als bislang mit anderen zu teilen und andererseits öfter mit anderen gemeinsam zu fahren (siehe Abb. 11).

Hierfür sind allerdings einige psychologische, technische und versicherungsrechtliche Hürden zu klären und zu verringern. Für eine erfolgreiche Einführung und Etablierung von ‚veröffentlichten‘ Autos sind zumindest die folgenden Akteursgruppen zu gewinnen:

- Familien/Kunden
- Politik/Regionale Entscheidungsträger
- Anbieter/Verkehrsunternehmen
- Unternehmen/Arbeitgeber

Doch was brauchen diese Gruppen, um von dem ‚Veröffentlichen‘ des Autos überzeugt zu sein? – Am Beispiel der Familien einerseits und der Anbieter andererseits wurden auf unserem Workshop einige Gesichtspunkte dazu vorgeschlagen (siehe Abb. 12).

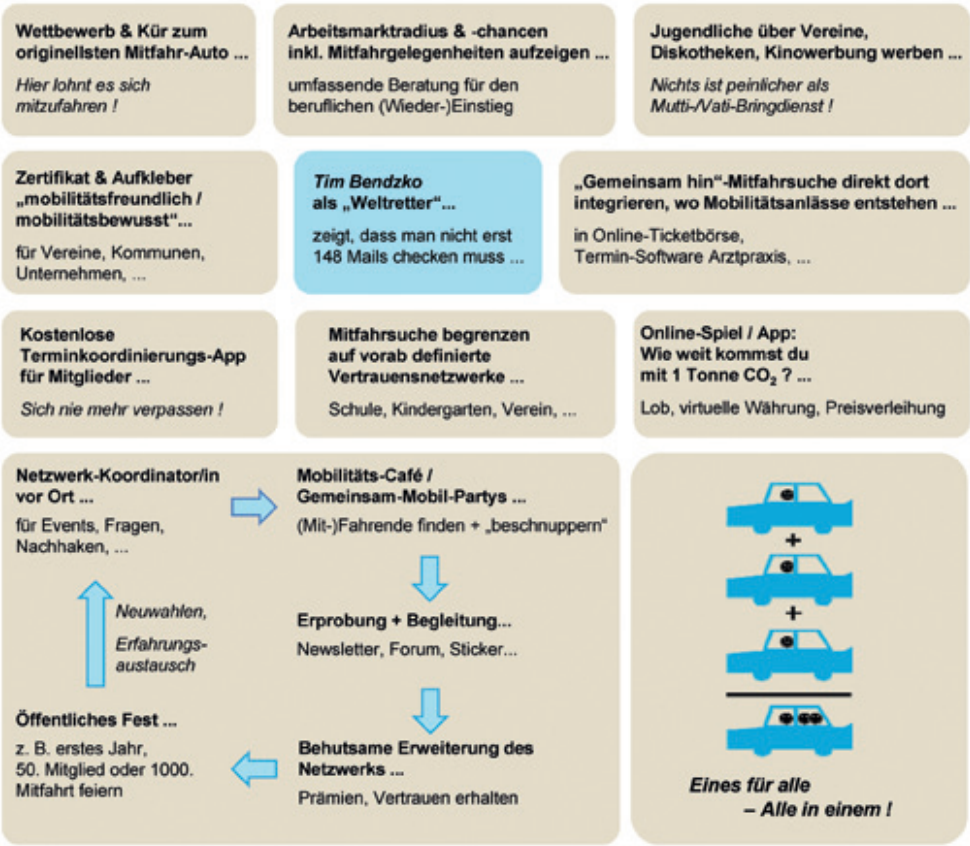
Familien

Vorteile	Botschaft
▪ kleine Auszeit von Familienpflichten (= Freiheit, Luxus)	▪ „Leben statt Fahren!" ▪ „Ich gönne mir 100 Chauffeure!"
▪ Gemeinschaftsgefühl, Zugehörigkeit	▪ „Gemeinsam sind wir unabhängig!" ▪ „Gemeinschaft er-fahren" ▪ „Wir in x-Dorf tun was für uns!" ▪ „Mitfahren (lassen) ist Herzensangelegenheit"
▪ Kostenersparnis	▪ wie Carsharing-Kampagne: *Warum gleich eine Kuh kaufen, wenn ich nur ein Glas Milch trinken will?*
▪ sympathische Leute kennenlernen	▪ „Das Angenehme mit dem Nützlichen verbinden" ▪ „Mobile Singlebörse"
▪ leichtere (Wieder-)Aufnahme einer Erwerbstätigkeit	▪ „So rücken meine Ziele (wieder) in erreichbare Nähe"

Anbieter/ Verkehrsunternehmen

Vorteile	Botschaft
▪ bessere Auslastung der Fahrzeuge ▪ „Anfüttern" der ÖV-Achsen	▪ „Bei uns steht keiner dumm herum!"
▪ Kundenzufriedenheit, Kundenbindung, Glaubwürdigkeit	▪ „Wir sind verbindlich und bewegend – überall und jederzeit!"
▪ neue Marktpotenziale	▪ „Mobilität ist unser Geschäft – egal, ob mit Bus, Bahn, Auto oder Rad"
▪ strategische Zukunftssicherung	▪ „Wir haben heute schon die Angebote, die morgen keiner mehr missen möchte!"

Abb. 12: Wie Familien und wie Anbieter gewonnen werden könnten



© Melanie Herget; Zeichnung: Benjamin Effner

Abb. 13: Ideen zur Kommunikation

Wie können nun konkrete Kommunikationskonzepte aussehen? Wie kann man Familien anregen und ermutigen, ihr Auto mit anderen zu teilen oder bei anderen mitzufahren?

Hierzu in der Abb. 13 einige Beispiele und Ideen von den Expertinnen und Experten unseres Workshops.

Abgefahren

Blick zurück – und nach vorn

© Omid Jalali

▶ Familien in ländlichen Räumen sind heute mehr denn je auf das Auto angewiesen – das bestätigt auch unsere Auswertung bundesweiter Mobilitätsdaten. Damit stellt sich für diese Gruppe ganz besonders die Frage nach geeigneten postfossilen Mobilitätsformen. Unsere Interview-Studie deckt auf, welche Erwartungen und Einschätzungen insbesondere Eltern in ländlichen Regionen haben – für ihre aktuelle Situation, aber auch im Hinblick auf die Zukunft.

Daneben zeigen die von uns recherchierten Praxisbeispiele, dass es in Deutschland bereits viele interessante Initiativen gibt, die im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung weiterentwickelt und übertragen werden können.

Eines werden wir uns jedoch in Zukunft nicht mehr leisten können: das Denken in Schubladen und Feindbildern. Denn die notwendige Verschränkung von Individualverkehr und öffentlichem Verkehr, von motorisiertem und nicht-motorisiertem Verkehr braucht nicht nur technische Lösungen, sondern auch Offenheit: Mobilität beginnt im Kopf! Wie dies gelingen kann, könnten bald innovative Praxisprojekte wie Mobilfalt[1], Odenwaldmobil[2] und Immermobil[3] zeigen.

Damit solche Ansätze rechtzeitig angestoßen und umgesetzt werden können, gilt es, schon heute vor Ort gemeinsam über morgen nachzudenken[4]. Dieses Handbuch soll Sie dabei unterstützen – wir wünschen Ihnen dazu viel Durchhaltevergnügen!

[1] www.nvv.de · [2] www.odenwaldmobil.de · [3] www.immermobil.org. · [4] siehe u. a. www.transition-initiativen.de

Für alle, die noch mehr wollen

Literatur und Links zum Vertiefen

Beispiele und Ansätze für Mobilität in ländlichen Räumen

- ARTS-Konsortium (2004): **Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum – Handbuch.** www.rural-transport.net/handbook/ARTS_HB_german.pdf?
- BMBF (Hrsg.) (2004): **Personennahverkehr für die Region. Innovationen für nachhaltige Mobilität. Bonn, Berlin.** www.bmbf.de/pub/personennahverkehr_fuer_d_region.pdf
- BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2011): **Verkehrs- und Kostenfolgen der Siedlungsplanung. Nutzerhandbuch für den Verkehrsfolgekostenschätzer Version 1.0.** BMVBS-Online-Publikation 02/11.
- Deutsche Vernetzungsstelle Ländliche Räume: www.netzwerk-laendlicher-raum.de/themen/mobilitaet/
- Landesfrauenrat MV (Hrsg.) (2011): **Mobilität in ländlichen Räumen. Eine Voraussetzung zur chancengleichen Teilhabe von Frauen und Männern am Erwerbsleben in Mecklenburg-Vorpommern. Rostock.** www.impuls-mv.de/tl_files/impuls/Dokumente/materialien/110713_IMPULS-MV-07_Mobilitaet_komplett.pdf
- raumkom – Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (2011): **Spurwechsel. Ideen für einen innovativen ÖV. Trier.** www.generation-spurwechsel.de/fileadmin/SPURWECHSEL_Ausstellungskatalog_ALLE_MAI2011.pdf
- Steinrück, Barbara & Küpper, Patrick (2010): **Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Braunschweig.** http://literatur.vti.bund.de/digbib_extern/bitv/dk043302.pdf

Zu den Kosten flexibler ÖPNV-Angebote

- BBSR – Bundesamt für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009): **Handbuch zur Planung flexibler ÖPNV-Bedienungsformen. Bonn.** Bericht und Berechnungstools unter: www.bbsr.bund.de/nn_21988/BBSR/DE/FP/MORO/Studien/Flexibleroepnv/01__Start.html
- Bölke, Michael; Denzin, Pia; Huckestein, Burkhard & Specht, Bernhard (2003): **Konzeption zur Finanzierung eines umweltverträglichen öffentlichen Personennahverkehrs. Umweltbundesamt.** www.umweltdaten.de/daten/nahverkehr.pdf
- Dalkmann, Holger & Ötting, Thorsten (2004): **Flexible Angebotsformen. Möglichkeiten zur Kosteneinsparung bei verbessertem Angebot? Paderborn.** www.imago-mobil.de/Broschuere/055_066_Boehler_Wanner_18_10_imp.pdf
- Sieber, Niklas (2002): **Alternative Bedienungsformen in der Praxis. Eine Studie über Wirtschaftlichkeit und Problemlagen.** www.amabile.ptv.de/download/amabile/AMABILE_AP2.pdf
- VBB (Hrsg.) (2008): **Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.** www.vbbonline.de/download/dokumente/Handbuch_Alternative_Bedienung2008.pdf
- Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie (2004): **Rahmenbedingungen und Finanzierungsmodelle flexibler Angebotsformen in europäischen Regionen. Wuppertal.** www.imago-mobil.de/files/IMAGO_BP-Bericht.pdf

Mi(e)tfahrgelegenheiten

- Leihfahrräder: www.nextbike.de · www.callabike.de · www.rentabike.ch · www.nextbike.at
- Elektrofahrräder zum Ausleihen: www.movelo.com · www.rentinorio.de/mieten/sport_freizeit:fahrraeder:elektrofahrrad/seite_1_913.html
- Carsharing: www.carsharing.de · www.mobility.ch · www.carsharing.at
- Vermittlung von Privatautos: www.tamyca.de · www.nachbarschaftsauto.de · www.autonetzer.de
- Spontane Mitfahrgelegenheiten für den Alltag: www.flinc.org · www.open-ride.com · www.caribo.mobi
- Vermittlung von regelmäßigen Fahrgemeinschaften: www.pendlernetz.de (bundesweit) www.mitpendler.de (nur NRW, dafür inkl. Bus & Bahn)
- Vermittlung von günstigen (Fern-)Bustickets: www.deinbus.de
- Vermittlung von günstigen Bahntickets: www.kartenfuchs.de · www.mitbahnen.de

Weitere nützliche Links

- Umwelt- und familienfreundliche Mobilität: www.vcd.org/vcd_familienseite.html (u. a. Ratgeber, Checkliste für Kommunen)
- Wettbewerb „Menschen und Erfolge – In ländlichen Räumen mobil!“ www.menschenunderfolge.de
- Umweltverträglich Autofahren: www.vcd.org/spritspartipps.html · www.vcd.org/autokaufberatung.html · www.umweltdaten.de/publikationen/fpdf-l/3705.pdf
- Umwelt- und familienfreundliche Urlaubsreisen: www.vertraeglich-reisen.de · www.alpine-pearls.com · www.movelo.com (Urlaub mit Elektrorad)
- Betriebliches und kommunales Mobilitätsmanagement – Tipps und Materialien: www.effizient-mobil.de
- Fahrradförderung – Tipps und Materialien für Kindergärten, Schulen, Eltern: www.radschlag-info.de
- Lastenfahrräder – Modelle, Kosten und Bezugsquellen: www.fairkehr-magazin.de/3_2011_lust_mit_der_last.html · www.dk-content.de/trekkingbike/pdf-archiv/bauplan/0610_Kindertransportraeder.pdf
- Elektrofahrräder – Modelle, Kosten und Bezugsquellen: www.pedelec-portal.net · www.elektrofahrrad-testbericht.de · www.preisbewertung.de/elektrofahrraeder-im-adac-test-viele-mit-der-note-sehr-gut
- Wohnstandort- und Kosten-Rechner: http://womo.mvv-muenchen.de (Raum München) www.womo-rechner.de (Raum Hamburg)

www.verkehrsplanung.tu-berlin.de

klimaneutral
natureOffice.com | DE-342-398198
gedruckt

Gefördert durch:

DBU
Deutsche Bundesstiftung Umwelt

In Kooperation mit:

Wuppertal Institut
für Klima, Umwelt, Energie
GmbH

Nachhaltigkeit lernen
Bildung für nachhaltige Entwicklung
Offizielles Projekt der Weltdekade
2010 / 2011