

Expertenworkshop

Nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen – Herausforderungen und Lösungsansätze

Dokumentation der Veranstaltung am 14. Dezember
im Bibliothekssaal der Universität Oldenburg



Veranstalter:  **OLDENBURG**

 **VERY LARGE BUSINESS APPLICATIONS**
Car von Ossietzky Universität Oldenburg

gefördert von:  **INTERREG Deutschland Nederland**

 **Europäische Union Europäische Union**

 **METROPOLREGION NORDWEST**

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Urbanisierung und dem demografischen Wandel steht die Mobilitätsversorgung in ländlichen Räumen vor besonderen Herausforderungen. Aufgrund wirtschaftlicher und sozialer Entwicklungen, großen Entfernungen zu Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sowie oftmals kaum vorhandenen Nahverkehrsnetzen ist der Handlungsdruck groß, um die Mobilität der betroffenen Bürgerinnen und Bürger dauerhaft sicherzustellen.

Rund 60 Teilnehmer aus Deutschland, den Niederlanden und Belgien diskutierten am 14. Dezember 2017 an der Carl von Ossietzky Universität Oldenburg über Herausforderungen und mögliche Lösungsansätze für eine nachhaltige Mobilität in ländlichen Räumen. Die Veranstaltung fand im Rahmen des Projekts „Shaping the Future of Smart Regions North“ statt und wurde von der Abteilung Wirtschaftsinformatik/Very Large Business Applications (VLBA) der Universität Oldenburg organisiert. Die anwesenden Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Politik, Verwaltung, Städten und Kommunen sowie Bürger tauschten sich über vorhandene und mögliche Mobilitätskonzepte sowie die dafür notwendigen Rahmenbedingungen aus.

Wesentliche Inhalte und Ergebnisse des Expertenworkshops wurden während der Veranstaltung von der Zeichnerin Laura Ohmes auf einer Leinwand künstlerisch festgehalten:



Das Graphic Recording kann über folgenden Link abgerufen werden: [Graphic Recording Expertenworkshop](#)

Wichtige Aspekte aus Sicht der Teilnehmer

Im Rahmen der Anmeldung waren die Teilnehmer dazu aufgerufen, spontane Anregungen und Gedanken zum Veranstaltungsthema mitzuteilen. Die wichtigsten Aspekte aus Sicht der Teilnehmer wurden in einer Wortwolke zusammengefasst und zeigen die Komplexität und Vielschichtigkeit des Themas:



Das Plakat kann über folgenden Link abgerufen werden: [Teilnehmer-Anregungen Expertenworkshop](#)

Das Programm im Überblick

Im ersten Teil der Veranstaltung standen fünf Inputpräsentationen aus Wissenschaft und Praxis im Mittelpunkt, die das Thema des Tages aus unterschiedlichen Perspektiven beleuchteten. Jeweils im Anschluss an die nationalen und internationalen Beiträge bestand die Möglichkeit, Fragen an die Referenten zu stellen.

Nach der Mittagspause gab es einen kurzen Impulsvortrag bevor sich die Teilnehmer auf vier parallele Arbeitsgruppen verteilten. Im Fokus der Diskussionen standen Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum sowie die notwendigen Rahmenbedingungen dafür.

Durch die Veranstaltung führte Karsten Uphoff, Projektleiter bei der ecology + communication Unternehmensberatung GmbH.



Grußwort

Roland Hentschel, stellvertretender Leiter der Wirtschaftsförderung der Stadt Oldenburg und Vorstandsvorsitzender des Oldenburger Energieclusters OLEC e.V.

In seinem Grußwort stellte Roland Hentschel Hintergrund und Zielsetzung des Projekts „Shaping the Future of Smart Regions North“ vor. Das seit dem Jahr 2014 bestehende Städtenetzwerk (bestehend aus Groningen, Oldenburg, Bremen, der Wachstumsregion Ems-Achse sowie der Metropolregion Nordwest) fördert den Austausch und die Vernetzung quer über alle Branchen hinweg. Ein zentrales Element, um dieses Ziel zu erreichen, sind Expertenworkshops, die in den Niederlanden und Deutschland zu verschiedenen Themen stattfinden. Hentschel gab den Teilnehmern einen kurzen Überblick zu welchen Themenschwerpunkten bereits Veranstaltungen stattgefunden haben. Zudem verwies er auf eine Projektdatenbank, in der bereits mehr als 220 Projekte aus dem nördlichen Niedersachsen und den nördlichen Niederlanden zu finden sind.



Inputpräsentation „NEMO – Nachhaltige Erfüllung von Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen Raum“

Prof. Dr.-Ing. Jorge Marx Gómez, Abteilung Wirtschaftsinformatik/Very Large Business Applications, Carl von Ossietzky Universität Oldenburg



In der ersten Präsentation stellte Jorge Marx Gómez das interdisziplinäre Forschungsvorhaben „NEMO“ vor, an dem die Universitäten Oldenburg, Lüneburg und Braunschweig mit insgesamt acht Lehrstühlen beteiligt sind. Ziel von NEMO ist es, nachhaltige und innovative Mobilitätsdienstleistungen für den ländlichen Raum zu entwickeln. Dahinter steht unter anderem die Motivation, dass es eine mangelnde Übertragbarkeit von urbanen Konzepten auf den ländlichen Raum gibt, da dort ganz andere Rahmenbedingungen herrschen. NEMO betrachtet das Forschungsvorhaben in vier Dimensionen (soziologisch, organisatorisch, ökonomisch und informationstechnisch).

Die nächsten Schritte im Projekt, das noch bis Juli 2019 läuft, sind unter anderem: Die Durchführung und Auswertung eines Feldversuchs der NEMO-App sowie der Dialog mit anderen Mobilitätsprojekten zwecks möglicher Kooperationen.

Die Teilnehmer merkten nach dem Vortrag unter anderem an, dass bei der Mitfahrfunktion der NEMO-App Sicherheitsaspekte mitgedacht werden sollten. Außerdem sollten neben der App weitere Zugänge zum Angebot in Betracht gezogen werden.

Inputpräsentation „Digitalisierung des ländlichen Raums: Bedingung und Endziel der Mobilitätspolitik?“

Dr. Koen Salemink, Fakultät für Raumwissenschaften, Universität Groningen

Koen Salemink thematisierte in seinem Vortrag das Problem der fehlenden digitalen Infrastruktur bzw. Netzabdeckung in ländlichen Räumen – diese sei gerade für Mobilitätsstrategien essentiell. Die zentrale Ursache des Problems liegt darin, dass es im ländlichen Raum wegen der geringen Kundendichte wenig wirtschaftliche Anreize für private Investoren gibt, die Situation zu verbessern. Der Staat könnte an dieser Stelle zwar eingreifen, steht aber vor dem Problem, etwaige Investitionen zu rechtfertigen, da immer nur eine vergleichsweise kleine Anzahl an Bürgern von solchen Maßnahmen profitiert. Laut Salemink befinden sich ländliche Räume daher am falschen Ende des „Digital Divide“. Eine Lösung des Problems liegt darin, dass sich Kommunen und Bürger selber helfen und etwa Bürgerinitiativen für eine bessere Interanbindung ins Leben rufen. Darüber hinaus sei eine Art Neudefinition von ländlichen Räumen notwendig: Die vorhandene Fragmentierung muss aufgelöst und durch eine geographische Fokussierung abgelöst werden.



In der anschließenden Diskussion regte Salemink an, auf kommunaler Ebene ein Umdenken einzuleiten. Es müssten stärkere finanzielle Anreize geschaffen werden, um die Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern. Zudem sollte ein Wettbewerb unter Kommunen weitestgehend vermieden und Zusammenarbeit gefördert werden.

Inputpräsentation „moobil+ – ein innovatives Mobilitätsangebot“

Stephan Diekmann, Projektleiter moobil+, Landkreis Vechta



Zu Beginn seines Vortrags zeigte Stephan Diekmann den Teilnehmern einen kurzen Film, der das Rufbussystem von moobil+ vorstellte. Das im Landkreis Vechta betriebene Angebot dient dazu, das vorhandene ÖPNV-Angebot zu ergänzen. Die insgesamt 14 Rufbusse fahren neben festen Haltestellen auch individuelle Bedarfshaltestellen an, wenn dies von Bürgern zuvor angemeldet worden ist. Bei der Fahrplangestaltung sind die umliegenden Bahnverbindungen berücksichtigt worden, um eine bestmögliche Verknüpfung von Bahn- und Busverkehr zu gewährleisten. Diekmann betonte die lange Vorlaufzeit des Projekts – von einer Bürgerbefragung im Jahr 2008 bis zum ersten fahrenden Bus im Jahr 2013 – und wie wichtig diese für eine erfolgreiche Umsetzung gewesen sei. moobil+ zeichnet sich durch einen leicht verständlichen Tarif aus. Unterstützend informieren insgesamt 80 Berater in allen Kommunen des Landkreises Vechta interessierte Bürger über das Angebot.

In der anschließenden Fragerunde regten die Teilnehmer unter anderem an, zu erheben, wie durch das Angebot von moobil+-Fahrten von privaten PKWs reduziert werden. Außerdem wurde empfohlen, das Angebot auch auf Wochenenden auszuweiten. Laut Diekmann werde dies aktuell geprüft, scheitere derzeit aber noch an der Finanzierung.

Inputpräsentation „Nachhaltige Mobilitätspolitik der Stadt und Provinz Groningen“

Chris Munneke, Referent nachhaltige Mobilität, Stadt Groningen

Wie in den Niederlanden eine umfassende nachhaltige Mobilität erreicht werden soll stand im Fokus des Vortrags von Chris Munneke. Das nationale Ziel besteht darin, den CO₂-Ausstoß bis zum Jahr 2030 um 49 Prozent zu reduzieren. Die Stadt Groningen will die Mobilität bis 2035 zu 95 Prozent CO₂-neutral stellen. Munneke verwies darauf, dass die Niederlande im europäischen Vergleich die höchste Dichte an E-Tankstellen aufweisen können. Die Niederlande setzt neben Elektromobilität verstärkt auch auf Wasserstoff als alternativen Kraftstoff. So umfasst die Flotte der Stadt Groningen im Jahr 2017 bereits sechs Wasserstofffahrzeuge (bei einer Gesamtflotte von mehr als 500 Fahrzeugen). Für das Jahr 2019 ist die Installation einer Wasserstoff-Tankstation geplant. Auch im ländlichen Umland Groningens gibt es Planungen, Mobilität nachhaltiger zu gestalten. So sollen in den Provinzen Groningen und Drenthe 1.000 öffentliche E-Ladestationen installiert werden.



Auf die Frage, wie Bürger für Elektrofahrzeuge begeistert werden, verwies Munneke darauf, dass dies vor allem durch Probefahrten geschieht. Finanzielle Anreize gibt es in den Niederlanden derzeit nicht. Eine weitere Nachfrage zielte auf die Flotte der Stadt Groningen ab und ob diese langfristig auf Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge umgestellt werden soll. Laut Munneke sei die Entscheidung noch nicht gefallen, jedoch sei Wasserstoff die wahrscheinlichere Variante.

Inputpräsentation „Showcase Taxistop: Wie Apps und ‚Mobipunkten‘ die Mobilität im ländlichen Raum verbessern“

Elke Vandenbroucke, Projektmanagerin Shared Mobility, Taxistop, Brüssel



Zum Abschluss der Inputpräsentationen stellte Elke Vandenbroucke Taxistop und zentrale Projekte dieser belgischen Nichtregierungsorganisation (NGO) vor. Ein Schwerpunkt der Arbeit von Taxistop ist Carpooling. Mit dem „Less Mobile Service“ (LMS) präsentierte Vandenbroucke ein Projekt, das aus 3.000 ehrenamtlichen Fahrern besteht und ein Peer-To-Peer-Mobilitätsdienst für ältere Menschen bietet. Das Projekt hat insgesamt 37.000 Mitglieder, die den Dienst in Anspruch nehmen. Um den Dienst nutzen zu können, muss das verfügbare Einkommen weniger als der zweifache Mindestlohn in Belgien betragen. Kern von LMS sind 225

lokale Anlaufstellen, die unter anderem dafür zuständig sind, Fahrer einzuteilen. Taxistop unterstützt LMS auf unterschiedliche Weise, z. B. mit der notwendigen Planungssoftware. Des Weiteren ging Vandenbroucke auf Mobilitätshubs ein. Aus Ihrer Sicht zählen hohe Qualitätsstandards sowie eine gute Kommunikation (Werbung und Branding) zu den Erfolgsfaktoren für Angebote dieser Art.

Auf die Frage, wie Bürger motiviert werden können Mobilitäts-Apps zu nutzen, empfahl Vandenbroucke mit Apps wirklich erst dann an Bürger heranzutreten, wenn zuvor interne Tests erfolgreich verlaufen sind.

Impuls „Flexible Mobilitätsangebote in den Modellregionen des Modellvorhabens ‚Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen‘“

Dr. Bernd Rittmeier, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Projektgruppe Demografischer Wandel

Bevor für die Teilnehmer die Gruppenarbeitsphase startete, stellte Bernd Rittmeier nach der Mittagspause die aus dem Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ hervorgegangene Innovationslandkarte des BMVI vor. Diese interaktive Übersicht zeigt, welche flexiblen und alternativen Mobilitätsangebote es in den 18 Modellregionen gibt. Die Angebote sind in sechs Kategorien wie bspw. „Flexibler ÖV“ oder „Sozialer Fahrdienst“ gegliedert und reichen vom Anrufbus bis zur Mitfahrbank. Die Innovationslandkarte ist im Internet abrufbar unter: modavo.innovationslandkarte.de



Vier Arbeitsgruppen – viele Impulse



Konkrete Lösungsansätze und notwendige Rahmenbedingungen von Mobilitätsangeboten für den ländlichen Raum diskutieren die Teilnehmer anschließend in vier parallelen Arbeitsgruppen. Alle Gruppen behandelten dabei dieselben Fragestellungen. Die Inhalte der Diskussion bestimmten die Teilnehmer mit Ihren jeweiligen Hintergründen und Erfahrungen selber. Nach den Arbeitsgruppen stellten die vier Moderatoren die zentralen Ergebnisse aus den jeweiligen Arbeitsgruppen im Plenum vor. Über die Ergebnisse der Arbeitsgruppen lesen Sie mehr auf den Seiten 8 bis 15.

Zusammenfassung

Roland Hentschel und Benjamin Dietrich

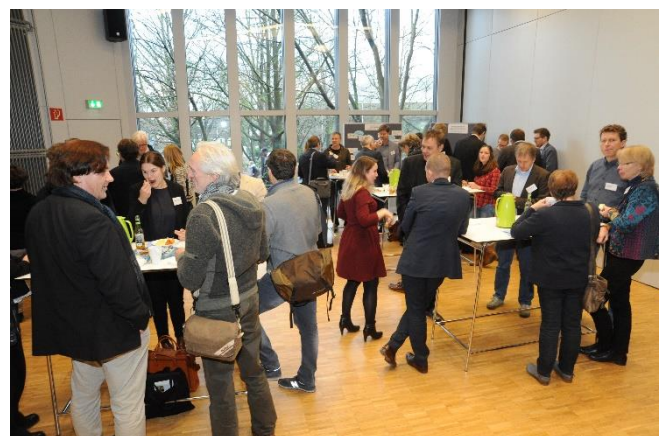
Zum Abschluss der Veranstaltung bedankten sich Roland Hentschel und Benjamin Dietrich bei den Referenten und Teilnehmern für die Teilnahme und die anregenden Diskussionen.

Zudem hatten die Teilnehmer spontan die Möglichkeit, sich ein Wasserstofffahrzeug aus der Flotte der Stadt Groningen aus der Nähe anzuschauen. Chris Munneke und Gerard Tolner hatten den Weg von Groningen nach Oldenburg in ebendiesem Fahrzeug zurückgelegt.



Alle Präsentationen des Expertenworkshops können unter folgender Adresse abgerufen werden: <https://www.nemo-mobilitaet.de/blog/de/expertenworkshop/>

Impressionen



Arbeitsgruppe 1 – Ergebnisse

Moderation: Marius Wybrands, Universität Oldenburg, Abteilung Wirtschaftsinformatik/VLBA

Die Teilnehmer der ersten Gruppe setzten sich aus Vertretern von Städten, Kommunen, Vereinen, Unternehmen und interessierten Bürgern zusammen.

Hinsichtlich der Angebote, die die Mobilität im ländlichen Raum verbessern, ergänzten die Teilnehmer Angebote, die den kombinierten Verkehr aus Gütern und Personen realisieren. Ergänzend zu dem Konzept der Mitfahrbörse für Personen, sollte es auch Angebote zum Mitbringen und Mitnehmen von Gütern geben. Zudem muss zu den eigentlichen Mobilitätsangeboten auch die entsprechende Infrastruktur angeboten werden. Dies sind z. B. abschließbare Fahrradboxen an Mobilitätshubs und sinnvoll geplante, überdachte Haltestellen.

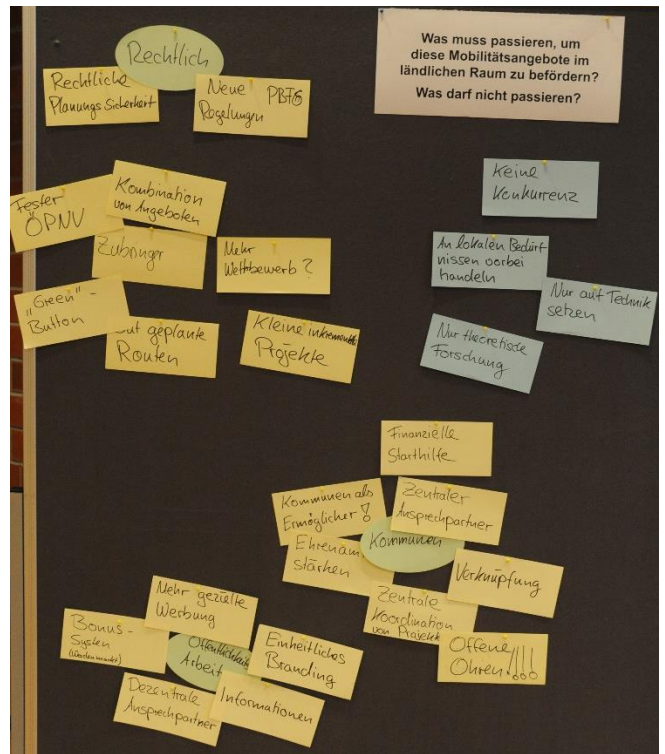
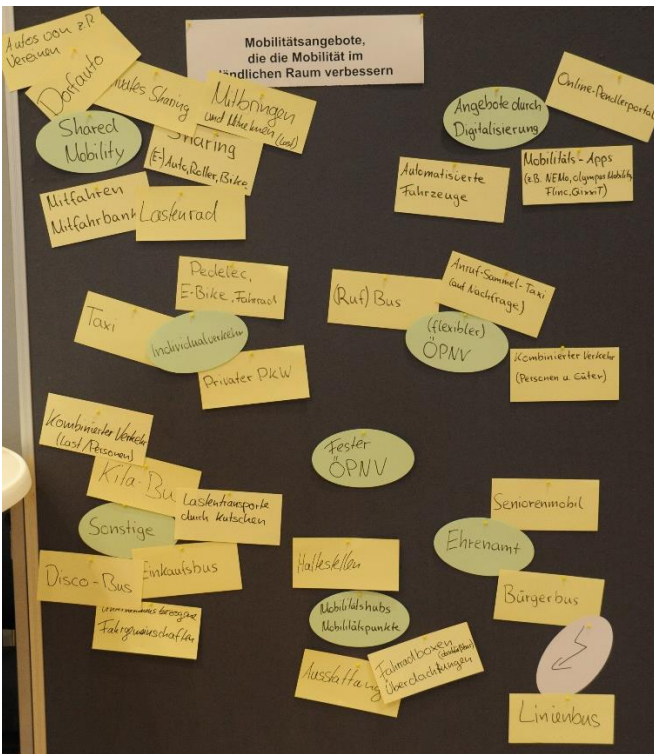


Die anschließende Diskussion hinsichtlich der Frage was passieren muss, damit die Angebote auch tatsächlich umgesetzt werden können, drehte sich vor allem um Erfahrungen in Bezug auf die Realisierung von Mobilitätsangeboten und rechtliche Hindernisse dabei.

Die zentralen Ergebnisse der Diskussion waren:

- **Rechtlicher Rahmen:** Der Konsens war, dass es schon viele gute Konzepte gibt, dass diese aber auch im ersten Schritt umgesetzt und im zweiten Schritt aktiv beworben werden müssen. Bei der Umsetzung müssen rechtliche Hindernisse abgebaut und eine rechtliche Planungssicherheit gewährleistet werden. Die Teilnehmer berichteten von erfolgreichen Pilotprojekten, bei der eine Verstetigung durch rechtliche Hindernisse nach der Projektlaufzeit erschwert oder unmöglich wurde.
- **Kommunikation:** Nachdem ein Mobilitätsangebot realisiert wurde, darf dieses nicht als abgeschlossen gelten. Die Angebote müssen gezielt durch die Verantwortlichen beworben werden. Die Bereitstellung von Informationen, (dezentralen) Ansprechpartnern und Anreizen zur Nutzung der Angebote sind ebenso wichtig, wie die eigentlichen Mobilitätsangebote.
- **Rolle der Kommunen:** Mobilitätsangebote dürfen nicht isoliert voneinander betrieben werden. Hier sahen die Teilnehmer die Kommunen in der Pflicht. Durch zentrale Ansprechpartner, finanzielle Starthilfen, ein einheitliches Branding der Angebote und Stärkung des Ehrenamtes müssen Kommunen als „Ermöglicher“ agieren und „offene Ohren“ haben. Ergänzend zu der Forderung, dass Kommunen eine verknüpfende Funktion einnehmen sollten, sollte es keine Konkurrenz unter den Mobilitätsangeboten geben.
- **Eigentliche Bedürfnisse in den Mittelpunkt rücken:** Bei der Umsetzung von Mobilitätsangeboten sollte nicht nur auf technische Lösungen gesetzt werden. Der Nutzer und die Umsetzung sollten im Fokus stehen. Angebote dürfen nicht an den lokalen Bedürfnissen vorbeigeplant werden.

Arbeitsgruppe 1 – Impressionen



Arbeitsgruppe 2 – Ergebnisse

Moderation: Ali Akyol, Universität Lüneburg, Abteilung GSM Social Entrepreneurship

Die Teilnehmer der zweiten Arbeitsgruppe setzten sich aus unterschiedlichen Vertretergruppen wie z. B. Stadt, Kommunen, Vereinen, Unternehmen und interessierten Bürgern zusammen.

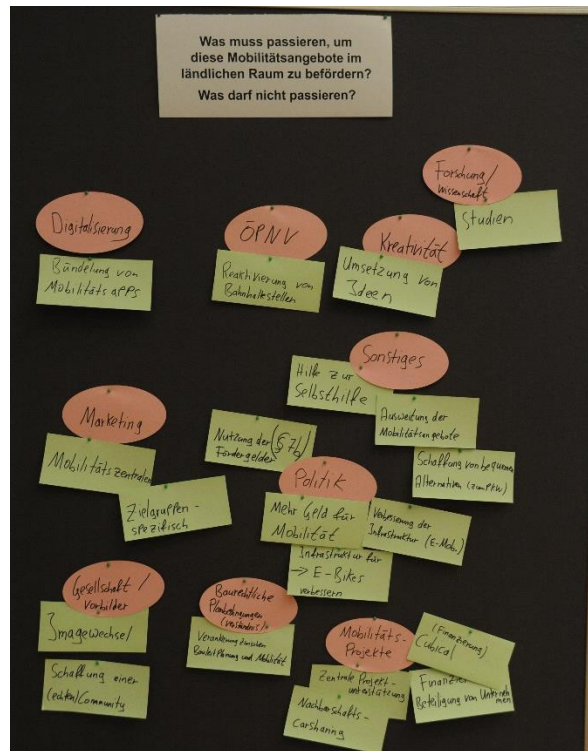
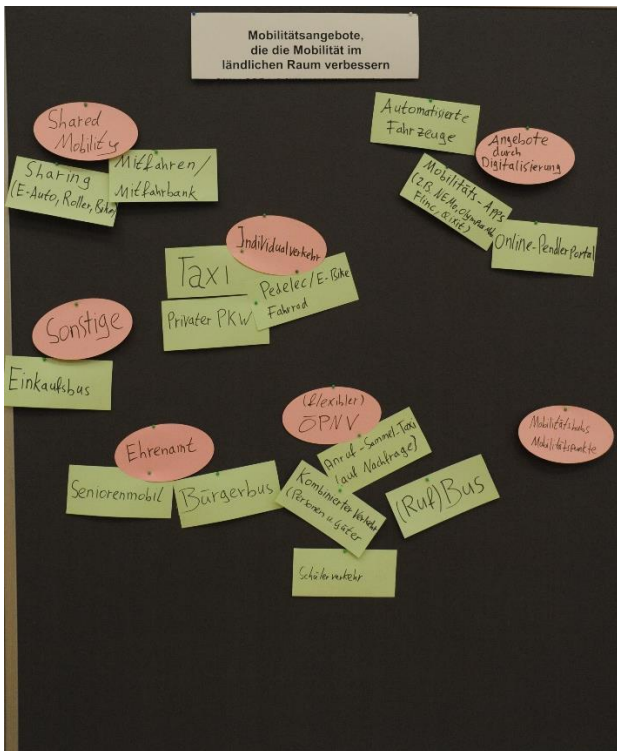
Zu Beginn der Arbeitsgruppe wurden die im Voraus zusammengetragenen Mobilitätsangebote im ländlichen Raum diskutiert und punktuell ergänzt. Nach einer kurzen Besprechungs- und Ergänzungsphase gingen die Teilnehmer in die Diskussion über.



Die zentralen Ergebnisse der Diskussion waren:

- **Gesellschaft:** Die Gesellschaft braucht ein Umdenken, bei der umweltfreundliche Mobilität einen höheren Zuspruch erhält. Personen, die umweltfreundliche Mobilitätsangebote und den ÖPNV benutzen, sollten mehr Zuspruch und „Anerkennung“ bekommen, als dies aktuell der Fall ist. Vorbilder sollten als wirkliches *Vorbild* vorangehen, um somit ein gesellschaftliches Umdenken zu unterstützen. Ein genereller Imagewechsel würde viele Menschen zu einer umweltfreundlicheren Mobilität motivieren. Zudem sollte eine (echte) Community geschaffen werden, damit der Zusammenhalt steigt. Dies würde auch positive Auswirkungen auf bestehende Mobilitätsangebote (z. B. Mitfahrgelegenheiten) haben. Menschen würden sich schneller darauf einlassen, andere Personen mitzunehmen oder bei anderen mitzufahren.
- **Baurechtliche Planbedingungen:** Die baurechtlichen Bedingungen sind oftmals nicht mit der bestehenden Infrastruktur verknüpft. Es werden neue Baugebiete geschaffen, obwohl diese Baugebiete abseits des ÖPNV liegen. Eine Verankerung zwischen der Bauleitplanung und der Mobilitätsinfrastruktur ist zu empfehlen und könnte Mobilitätsengpässe von vornherein verringern. Neue Wohnsiedlungen hätten somit entweder einen direkten oder kurzen Anschluss zum ÖPNV.
- **Politik:** Es fehlt die Transparenz, wie, in welcher Form und welcher Höhe Fördergelder verteilt werden. Im Jahr 2017 wurden so viele Fördergelder für Mobilitätsprojekte ausgegeben wie noch nie. Zudem sollten die bereitgestellten Fördergelder zur Verbesserung der Mobilität auch tatsächlich genutzt werden. Eine bessere Infrastruktur für E-Bikes und E-Autos würde ein Umsteigen auf umweltfreundliche Möglichkeiten befördern.
- **Forschung / Wissenschaft:** Mit Unterstützung der Wissenschaft können Hemmnisse und Befürchtungen von Bürgern im ländlichen Raum erkannt werden, sodass wertvolle Informationen und Studien herausgearbeitet werden können. Dies kann als Grundlage für neue Mobilitätsangebote und -projekte genutzt werden. Wissenschafts- und Forschungsprojekte sollten nicht in der Schublade verschwinden, sondern auch umgesetzt werden.
- **Sonstiges:** Eine besondere Herausforderung besteht darin, dass eine bequeme Alternative für PWKs benötigt wird, sodass Personen auf umweltfreundliche Mobilität umsteigen können, ohne auf ihre Bequemlichkeit und Flexibilität verzichten zu müssen. Die Reaktivierung von alten/geschlossenen Bahnhaltstellen könnte die Mobilität in vielen ländlichen Orten einen Schub geben. Die betroffenen Personen hätten dann wieder einen Anschluss zum ÖPNV.

Arbeitsgruppe 2 – Impressionen



Arbeitsgruppe 3 – Ergebnisse

Moderation: Alexander Sandau, Universität Oldenburg, Abteilung Wirtschaftsinformatik/VLBA

Die Teilnehmer der dritten Gruppe setzten sich aus Vertretern von Städten, Kommunen, Vereinen, Unternehmen und interessierten Bürgern zusammen.

Bei der anschließenden Diskussion zu den Maßnahmen der Etablierung neuer Mobilitätsangebote stand die Frage nach dem planerischen Ziel im Vordergrund. Dabei wurde mehrfach auf die Zielkonflikte in den ökonomischen, ökologischen und sozialen Dimensionen verwiesen. Außerdem wurde bemängelt, dass es eine Vielzahl von digitalen Mobilität-Apps gibt, jedoch keine eine vollumfängliche Mobilitätsauskunft für den ländlichen Raum bietet. Ein weiterer Diskussionspunkt fokussierte die schlechte Mobilitätsinfrastruktur und die mangelhafte Mobilfunkabdeckung im ländlichen Raum.



Die zentralen Ergebnisse der Diskussion waren:

- **Pendlerbewegung im ländlichen Raum:** Aussagen über Pendlerbewegung im ländlichen Raum sind schwer zu treffen, da die Stichprobengröße und -qualität bei Erhebungen häufig nicht erreicht wird. Eine mögliche Lösung wäre es, die vorhandenen, aber häufig isolierten Datenquellen zu kombinieren, um neue Erkenntnisse zu gewinnen. Dabei stellen kommunale Grenzen und unterschiedliche Verantwortlichkeiten eine nicht zu vernachlässigende Herausforderung in den Planungsprozessen dar. Häufig werden zum Beispiel neue Gewerbe und Wohnflächen ausgewiesen, ohne ein nachhaltiges Mobilitätskonzept dafür zu entwickeln und bereitzustellen. Bei der Ausweisung von neuen Flächen sollte eine Verdichtung der bestehenden Mobilitätsachsen priorisiert werden.
- **Nutzerverhalten:** Um den Anforderungen der Daseinsvorsorge, des Klimaschutzes und gleichzeitig der Verfügbarkeit bezahlbarer Mobilität zu gewährleisten, ist es unvermeidbar die Gewohnheiten der Mobilitätskonsumenten aufzubrechen, zu optimieren und langfristig zu verstetigen. Ein idealer Zeitpunkt um Gewohnheiten aufzubrechen ist eine sich verändernde Lebenssituation, z. B. nach dem Studium oder durch die Geburt eines Kindes. Dabei ist es von zentraler Bedeutung, dass im ländlichen Raum alternative Mobilitätsangebote verfügbar sind. Dabei helfen technologische Entwicklungen die Akzeptanz neuer Angebote zu fördern, jedoch muss dafür eine ausreichende digitale Infrastruktur vorhanden sein. Zur weiteren Akzeptanzförderung müssen niederschwellige Einstiegsmöglichkeiten geschaffen und Anreizsysteme etabliert werden.
- **Gesellschaftlich:** Die Mobilitätsplanung muss einen bestimmten Zweck verfolgen. Häufig sind Projektziele nicht exakt fokussiert und umfassen eine Reihe von Maßnahmen, die Auswirkungen auf ökonomische, ökologische und soziale Interessen haben. Dabei entstehen häufig Zielkonflikte zwischen diesen Interessen, z. B. die autofreie Innenstadt im Spannungsverhältnis zum Aussterben der innenstädtischen Geschäfte. Daher müssen klare Ziele in der Strukturpolitik der Kommunen und Städten vorgegeben werden, die z. B. Daseinsfürsorge, Klimaschutz oder soziale Teilhabe fokussieren. Außerdem waren sich die Teilnehmer einig, dass das Image des ÖPNV verbessert werden muss, um als gleichwertige Alternative wahrgenommen zu werden.

Arbeitsgruppe 4 – Ergebnisse

Moderation: Benjamin Dietrich, Universität Oldenburg, Abteilung Wirtschaftsinformatik/VLBA

Vertreter von Städten und Kommunen aus den Niederlanden und Deutschland, Wissenschaftlicher sowie ÖPNV-Vertreter bildeten den Schwerpunkt der vierten Arbeitsgruppe.

Hinsichtlich der im Vorfeld zusammengetragenen Mobilitätsangebote gab es eine breite Zustimmung seitens der Teilnehmer. Einzig das klassische ÖPNV-Angebot wurde noch an der Stellwand ergänzt. Im Rahmen der anschließenden Diskussion ging es schwerpunktmäßig um die Kommunikation von Mobilitätsangeboten, den ÖPNV sowie unterschiedliche Rahmenbedingungen in den Niederlanden und Deutschland.



Die zentralen Ergebnisse der Diskussion waren:

- **Kommunikation neuer und alter Mobilitätsangebote:** Die zielgruppengerechte Kommunikation von Mobilitätsangeboten spielt aus Sicht der Teilnehmer eine zentrale Rolle. So gelte es zum Beispiel, Barrieren bei potenziellen Nutzern abzubauen, Angebote zu nutzen. Es könnten zum Beispiel verstärkt ehrenamtliche Helfer eingesetzt werden, um Bürger bei der Nutzung von ÖPNV-Angeboten zu helfen. Hinsichtlich der Angebote des ÖPNV braucht es eine leichtere Verständlichkeit. Hier sind in erster Linie die Landkreise gefragt.
- **Mobile Applikationen:** Die Gruppe sah ein großes Potenzial bei Mobilitäts-Apps. Ein zentraler Erfolgsfaktor solcher Apps ist die Eindeutigkeit des konkreten Nutzens: Wobei hilft mir die App genau? Dabei zeichnet eine gute App aus, dass die Nutzer keinerlei Erklärung benötigen. Ein Best Practice ist dabei die niederländische App „9292“. Diese App wird von REISinformatiegroep B.V. betrieben und bietet eine Mobilitätsauskunft für die gesamten Niederlande.
- **Elektromobilität:** Einigkeit herrschte darüber, dass Elektromobilität insgesamt eine geeignete Lösung ist, um Mobilität im ländlichen Raum zu verbessern. Dies gilt insbesondere für E-Bikes im Individualverkehr. Hinsichtlich der Reichweite von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen sollten stärker Möglichkeiten für „Opportunity Charging“ geschaffen werden. Der rechtliche Rahmen spielt eine wichtige Rolle: In Deutschland gibt es gesetzliche Hindernisse, Bürgerbusse mit Batterien auszustatten, weil das zulässige Höchstgewicht dadurch überschritten wird.
- **ÖPNV:** Die Teilnehmer waren sich einig, dass es einen gesellschaftlichen Konsens darüber braucht, ÖPNV-Angebote stärker zu fördern. In Deutschland gibt es tendenziell ein Umsetzungsproblem, finanzielle Mittel sind im Prinzip ausreichend vorhanden. Gleichzeitig müssen die ÖPNV-Angebote aber auch benutzerfreundlicher und flexibler werden. Darüber hinaus muss der ÖPNV im ländlichen Raum insgesamt sichtbarer werden: Ein Anrufsammeltaxi wird von Bürgern etwa häufig nicht als ein Angebot des ÖPNV wahrgenommen.

