

Redebeitrag zur Konferenz:

**„Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum:
Was die Umsetzung besserer Angebote erschwert“ (Di., 13.11.18, Hannover)**

von Thomas Brückmann

Vorab: Intention des Modellvorhabens:

1. Mobilität in ländlichen Räumen:
Alltagsfaktor für mehr Lebensqualität und Daseinsvorsorge
2. Erkenntnisse des Landkreises Wesermarsch aus dem Modellvorhaben
„Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“

Besondere Herausforderungen der Zukunft:

- Zukunftsfrage: 2 ½ Jahre lang befasste sich der Landkreis Wesermarsch mit der Frage: „Welche Strategien für eine zukunftsichere Daseinsvorsorge sich in einem peripher gelegenen ländlichen Raum eignen“
- Demografischer Wandel: Auswirkungen des demografischen Wandels:
„Wir werden älter, weniger, bunter und weiblicher“
- Verpflichtung der Kommunalverwaltung & -politik:
Lösungen ermitteln und umsetzen!
= entscheidend für die Lebensqualität der Menschen einer Region
- Chance zur nähergehenden Betrachtung durch Modellvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.
- Erarbeitung eines handlungsorientierten Zukunftskonzeptes:
 - durch Fachlichkeit, Politik, Verwaltung, Zivilgesellschaft
 - mit ihren verschiedenen Ziel- und Nutzergruppen
 - über 500 Teilnehmende brachten Wünsche sowie Wissen bei mehr als einem Dutzend Beteiligungsveranstaltungen ein

Besondere Herausforderungen für die Wesermarsch:

- siedlungs- und raumgeografische Lage:
langgestreckt + Siedlungsband längs der Weser + dünn besiedeltes binnenseitiges Flächenland
- Bevölkerungsstruktur nicht homogen:
rund 90.000 Einwohner verteilen sich auf eine Gebietsgröße von 822 Quadratmetern entsprechend nicht homogen, so dass die durchschnittliche Bevölkerungsdichte von 108 Einwohnern pro Quadratkilometer nicht die soziodemografischen Alltagsverhältnisse vor Ort widerspiegelt.
- Mobilitäts-Chancen sind heterogen:
 - Weser ist trennendes Element:
Verkehrsverflechtungen konzentrieren sich auf die Nord-Süd-Achse, da die Weser als Bundeswasserstraße ein stark trennendes Element darstellt, das auf Länge des Kreisgebietes nur über einen Tunnel (Wesertunnel) und über fünf Fährverbindungen überquerbar ist.
 - „Fluch und Segen“ der Oberzentren:
Der Landkreis Wesermarsch grenzt an drei starke Oberzentren an (Bremerhaven und Bremen im Osten sowie die Stadt Oldenburg im Südwesten), die für mobile Menschen Chancen für die Versorgung des nicht alltäglichen Bedarfs darstellen – aber gleichzeitig auch Kaufkraft aus dem Landkreis Wesermarsch abfließen lassen, was wiederum die Versorgungssituation schwächt.
- Prinzip „People-to-Service“:
 - dreistufiges Mobilitäts-Konzept mit ZVBN
Da für eine kurzfristige Verbesserung der Versorgungsinfrastruktur der Bevölkerung das Prinzip „People-to-Service“ schneller greift als das konträre Modell „Service-to-People“, bei dem mobile oder stationäre Versorgungsangebote zu den Menschen vor Ort „gebracht“ werden, hat die Wesermarsch innerhalb des Modellvorhaben in enger Zusammenarbeit mit dem Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN) ein dreistufiges Mobilitäts-Konzept entworfen, das

eng auf die regionalen Raum- und Verkehrsstrukturen abgestimmt ist.

3 Mobilitätsebenen:

1. Mobilitäts-Ebene:

- Radienerweiterung
- ÖPNV-Optimierung
- Verkehrsmittelverknüpfung

- *Bahnhofsumfelder und Haltestellen:*

Eine umfassende Analyse der Bahnhofsumfelder und die Ermittlung des Ist-Zustandes der Haltestellen zweier überregional bedeutsamer Buslinien in Verbindung mit Problembeschreibungen der lokal ansässigen Bevölkerung boten eine gute Grundlage, um diverse Verbesserungsmaßnahmen für die Infrastruktur von Haltestellen bzw. Haltepunkte auszuarbeiten.

- *Beispiele:*

E-Ladesäulen, abschließbare Fahrradboxen, Fahrradbügel, Überdachung, Beleuchtung, Wetterschutz, Sitzgelegenheiten.

- *Schwachstellen:*

Durch die Analysen wurden Schwachstellen aufgezeigt, die u.a. Einfluss auf die Intermodalität mit Verknüpfung Auto bzw. Fahrrad bzw. e-Bike mit dem ÖPNV zeigen.

- *Verbesserungen und deren Folgen:*

Durch Verbesserung der Haltestellen wäre die Erweiterung der „Anfahrtsradien“ zu erwarten.

2. Mobilitäts-Ebene: Aufsuchendes Mobilitätsmanagement

- **„Mobilitäts-Coaches“:**

- *Mobilitätsberatung /-schulung vor Ort:*

Als Erprobungsmodul wurde eine innovative, pro-aktive und aufsuchende Mobilitätsberatung beziehungsweise -schulung durch sogenannte „Mobilitäts-Coaches“ angeboten, die mit einem Linienbus Marktplätze oder Wochenmärkte anfahren, um vor Ort kostenlose und auf individuelle Bedürfnisse zugeschnittene Beratungen sowie Ein- und Ausstiegstrainings für Rollatoren anzubieten.

- *Informationsfluss in beide Richtungen:*

Außer dem Informationsfluss von den Beratern an die Nutzer wurden auch umgekehrt Informationen zu deren Mobilitätsverhalten erhoben.

Speziell die nicht-internetaffine Zielgruppe der Senioren nahm dieses Angebot mit sehr positiver Resonanz an.

3. Mobilitäts-Ebene/ Piloträume: **Privates Mitnehmen, Fahrten, Wege teilen**

Problem: Kein Anschluss an regulären Linienverkehr aus wirtschaftlichen Gründen infolge der dünnen Besiedelung.

Lösung: Kollektiver Mitnahmeverkehr

- Erläuterung: Innerhalb des dritten Moduls befasste sich die Modellregion Wesermarsch mit dem kollektiven Mitnahmeverkehr. Hintergrund war, dass die dünn besiedelte Fläche auch in ferner Zukunft allein aus wirtschaftlichen Gründen nicht über den regulären Linienverkehr des ÖPNV angeschlossen werden wird.

Konkrete Lösungsansätze:

Innerhalb des Modellvorhabens wurden:

1. die Eignung von Mitfahrportalen analysiert bzw. erprobt;
2. die Prüfung zur Einführung eines Bürgerbusses in einer der kreisangehörigen Kommunen (Stadland) angestoßen;
3. Informationen gestreut über gute Beispiele von dörflichen Kollektivfahrzeugen

Gutes Beispiel Bürgerbus Stadland

Die nächsten Termine/ Stand der Dinge:

- Thema Bürgerbus steht am 21.11.18 auf Tagesordnung im Rathaus Stadland, Infrastrukturausschuss: Die hier zu erarbeitende Beschlussempfehlung könnte die grundsätzliche Zustimmung der Gemeinde und deren finanzielle Beteiligung an den Unterhaltskosten beinhalten.
= endgültige Entscheidung fällt der Gemeinderat am 29.11.18
- Ratsvertreter sind optimistisch, dass der Gemeinderat grünes Licht erteilt
- Trägerverein: Gründungsversammlung voraussichtlich am 28.11.18
- Satzungsentwurf wird vorbereitet

- Engagement auch aus Politik: z.B. Jürgen Janssen will im Vorstand Aufgabe der Öffentlichkeitsarbeit + Schriftführung übernehmen

Kosten & Finanzierung:

- Anschaffungskosten in Höhe von 92.000 Euro
- Barrierefreies Niederflurfahrzeug
- gut 70 Prozent trägt Landesnahverkehrsgesellschaft Nds. (LNVG)
- restliche Gelder von ZVBN + LK Wesermarsch in Aussicht gestellt
- Betriebskosten: Gemeinde Stadland jährlich mit ca. 18.000 Euro beteiligt; Refinanzierung z.T. durch Sponsoring und Werbung

Engagement der Bürger:

- mehr als 30 Stadlander Bürger haben Bereitschaft bekundet, als Fahrer für den 8-sitzigen Bürgerbus zur Verfügung zu stehen

Fahrplan: Route und Zeiten:

- 4 feste Hin- und Rückfahrten:
 - Montag bis Freitag
 - Abfahrt um 8.22 Uhr, 10.22 Uhr, 15.22 Uhr, 17.22 Uhr;
Route: Von Seefeld über Reitland, Schweieraußendeich, Norderschwei, Schwei zum Bahnhof Rodenkirchen (Ankunft: 8.45 Uhr; Fahrtzeit des Busses: 23 Minuten)
 - Von hier aus bestehen Anschlussmöglichkeiten in Richtung Nordenham und Bremen
 - Rückfahrt um 9.10 Uhr, 11.10 Uhr, 16.10 Uhr, 18.10 Uhr
 - Bei Bedarf wird der Bürgerbus auch Kleinensiel, Havendorf, Esenshamm, Helios-Klinik, Morgenland anfahren
= somit auch Anbindung an das Krankenhaus
 - Starttermin Bürgerbus: vermutlich Frühjahr 2019
 - Option Routenerweiterung: Zu einem späteren Zeitpunkt könnten auch Kötermoor und Achterstadt an die Fahrtroute des Bürgerbusses angebunden werden.

Fazit: Insgesamt war das Modellvorhaben für den Landkreis Wesermarsch ein voller Erfolg. Bei der abschließenden Podiumsdiskussion mit Staatssekretär Dr. Markus Kerber am 11. September in Berlin standen Ergebnisse, Chancen,

aber auch Stolpersteine für eine zukünftige Umsetzung der Konzeptionen aus den Modellregionen zur Debatte.

Die guten Ideen der Fachleute und Akteure aus den 18 Modellregionen können nur dann fruchten – und auch auf andere Regionen in Deutschland übertragen werden – wenn die politischen, personellen und finanziellen Rahmenbedingungen gegeben sind. Auf Ebene der Landkreise ebenso wie auf Ebene des Bundes und der Länder.

Weitere Informationen sind online unter www.wesermarsch-mobil.de abrufbar.