

Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume

Seminarbericht 3/2006

Seminarbericht 3/2006

ISSN 1439-8419

Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume

**LEADER+ Fachseminar
17. – 19. Mai 2006, Buckow**

Gesamtorganisation und Durchführung

Deutsche Vernetzungsstelle LEADER+
in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
LAG Märkische Schweiz

Protokoll

Ausgearbeitet von

Silke Schmittmann
Technische Universität Berlin
Zentrum Technik und Gesellschaft
Hardenbergstraße 36
10623 Berlin

Tel.: 0 30 / 31 42 54 13, Fax: 0 30 / 31 42 69 17
E-Mail: schmittmann@ztg.tu-berlin.de

und

Anke Wehmeyer
Deutsche Vernetzungsstelle LEADER+
in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung
Deichmanns Aue 29, 53179 Bonn
Tel.: 02 28 /68 45-38 41, Fax: 02 28/68 45-33 61
E-Mail: leader@ble.de



Gefördert durch die Gemeinschaftsinitiative LEADER+
der Europäischen Union

INHALTSVERZEICHNIS

Programm.....	5
Einleitung	9
Einführender Vortrag	
Entwicklung und Perspektiven flexibler Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum – Organisationsmodelle im Vergleich <i>Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Fachbereich Freizeit- und Tourismusgeographie der Universität Trier</i>	11
Fallbeispiele	
Mobilität und Kultur, neue Wege für die Regionalentwicklung – ÖPNV, private und andere öffentliche Konzepte <i>Silke Schmittmann, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin und Friedrich Schindler, Regionalmanager, LAG Märkische Schweiz</i>	16
Aufdemlandmobil in Ostwestfalen – Ergebnisse des BMBF-Projektes <i>Swantje-Angelika Küpper, K+K Küpper-Konzept und Kommunikation, Bonn.....</i>	19
Fachimpuls	
Erfolgsfaktoren und Probleme bei der Entwicklung und Begleitung von Projekten im Bereich ländlicher Mobilität <i>Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Berlin</i>	22
Finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen öffentlicher Mobilität in der Region – Daseinsvorsorge bei leeren Kassen <i>Dr. Christoph Walther, PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe/Berlin.....</i>	24
Internationale und nationale Fördermöglichkeiten und –projekte der touristischen Mobilität in ländlichen Räumen <i>Dr. Arnd Motzkus, TÜV Management Systems GmbH, Köln.....</i>	28
Anleitung für die Gruppenarbeit	
Zentrale Bausteine einer Projektkonzeption <i>Jens Freudenberg, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin.....</i>	30
Ergebnisse der Arbeitsgruppen	
1. Bedarfsorientierte Linienführung in der Region Holzminden	32
2. Auszubildendenverkehr im Allgäuer Land	32
3. Visionen für die Verkehrsregion Ems-Jade	32
4. Touristenlinie Oberfranken-Thüringen	32
5 Gäste-Service im Landkreis Elbe-Elster	33
5 Mobilitätsstrategien in der LAG Wald- und Heideland	33
Anhang	
Teilnehmerliste	

Anmerkung:

Wir wissen, dass in der ländlichen Regionalentwicklung und insbesondere auch im LEADER-Prozess Frauen wie Männer gleichermaßen aktiv sind. Doch als Zugeständnis an die Lesbarkeit der Texte haben wir uns darauf geeinigt, alle Personengruppen in der männlichen Form anzugeben. Wir hoffen, dass sich damit auch alle Akteurinnen angesprochen fühlen.

LEADER+ Fachseminar

"Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume"

17. bis 19. Mai 2006, Buckow, Märkische Schweiz

Mittwoch, 17. Mai 2006

- 12.30 Begrüßungsimbiss am Tagungsort
- 13.00 Begrüßung und Vorstellungsrunde der Teilnehmer
Dr. Jan Swoboda, Deutsche Vernetzungsstelle LEADER+, Bonn
- Grußworte: Dr. Hans-Liudger Diendel
Zentrum Technik und Gesellschaft der Technischen Universität Berlin
- 13.30 Fachreferat: Entwicklung und Perspektiven flexibler Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum – Organisationsmodelle im Vergleich
Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Fachbereich Freizeit- und Tourismusgeographie der Universität Trier
- Anschließende Diskussion
- 14.30 Kaffeepause
- 15.00 Präsentation zweier Fallbeispiele
- Mobilität und Kultur, neue Wege für die Regionalentwicklung – ÖPNV, private und andere öffentliche Konzepte
Silke Schmidtman, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin und Friedrich Schindler, Regionalmanager LAG Märkische Schweiz
- Aufdemlandmobil in Ostwestfalen – Ergebnisse des BMBF-Projektes
Swantje-Angelika Küpper, K+K Küpper – Konzept und Kommunikation, Bonn
- Anschließende Diskussion
- 16.15 Aufteilung in zwei Arbeitsgruppen, Arbeit in Kleingruppen
Moderation: Bärbel Winkler-Kühlken, Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH, Berlin und Thomas Wude, PLA.NET, LAG Wirtschaftsraum Schraden
- Ist-Situation und Bedarf in den Regionen
 - Erste Grundlagen für eine Gebietsdiagnose: Probleme und Lösungen
 - Auswahl und Besprechung von Projektideen der Teilnehmer
- 17.00 Kaffeepause
- 17.30 Fortsetzung der Arbeitsgruppen

Programm

18.30 Abendessen im Hotel Bergschlösschen, Abendprogramm in Buckow mit Führung und Besichtigung

Donnerstag, 18. Mai 2006

9.00 Fachimpuls: Erfolgsfaktoren und Probleme bei der Entwicklung und Begleitung von Projekten im Bereich ländlicher Mobilität

Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Berlin

9.30 Zentrale Bausteine einer Projektkonzeption – Anleitung für die Gruppenarbeit

Jens Freudenberg, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin

9.45 Fortsetzung der Arbeitsgruppen, Arbeit in Kleingruppen

Erarbeitung von Grobkonzepten anhand der ausgewählten Ideen und Ansätze aus den Regionen

10.30 Kaffeepause

11.00 Fortsetzung der Arbeitsgruppen

13.00 Mittagessen am Tagungsort

14.00 Impulsreferat: Finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen öffentlicher Mobilität in der Region – Daseinsvorsorge bei leeren Kassen

Dr. Christoph Walther, PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe/Berlin

14.45 Impulsreferat: Internationale und nationale Fördermöglichkeiten und –projekte der touristischen Mobilität in ländlichen Räumen

Dr. Arnd Motzkus, TÜV Management Systems GmbH, Köln

15.30 Kaffeepause

15.45 Vorstellung, Diskussion und Weiterentwicklung der Fallbeispiele im Plenum

17.45 Zusammenfassung der Ergebnisse und Ausblick

18.00 Gemeinsame Abfahrt am Fremdenverkehrsamt Buckow – Busfahrt zum Kloster Altfriedland

18.30 Führung durch das Gelände mit Besichtigung der Klosterkirche

19.00 Abendessen im Refektorium und Abendprogramm mit Musik im Zisterzienserklöster

Freitag, 19. Mai 2006

Exkursion

Im Rahmen der Exkursion werden für die besuchten Projekte Fragen zur Ideenentwicklung, zu Vorlaufzeiten und Kosten, aber auch zu Zielsetzung und erwarteten Wirkungen aus Sicht der Regionalentwicklung besprochen. Der Schwerpunkt liegt auf der Strategie für den Aufbau touristischer Mobilitätsangebote sowie verschiedener Servicestationen. Aufgrund der wechselnden Rahmenbedingungen weisen die verschiedenen Servicestationen auch verschiedene Betreiberstrukturen (öffentlich/privat), Finanzierungskonzepte und Angebote auf. Die Angebote sind in ein gemeinsames Netz integriert. Fragen können mit den Ansprechpartnern vor Ort diskutiert werden.

Exkursionsleitung: Friedrich Schindler, LAG Management Märkische Schweiz

- 8.50 Treffpunkt Fremdenverkehrsamt Buckow
- 9.00 Ein Knoten im Netz: Servicestation im Fremdenverkehrsamt Buckow; ein Zusammenschluss von Mobilitäts- und Tourismusinformationen und deren Vermarktung
Ria Sommerschu, Leiterin der Tourismusinformation Buckow
- 9.45 Ferienpark am Däbersee/Waldsiefersdorf: Servicestation, Freizeitpark mit Campingplatz, Fahrradverleih u.v.a.
Bernd Naujoks
- 10.30 Umnutzung eines Bahngebäudes, Touristenstation Rehfelde – vom Radverleih bis CarSharing
Michael Mora
- 11.15 Aufbau der Touristenbuslinie Märkische Schweiz: Erläuterung des Konzepts sowie der Dispatcherzentrale und des RBL (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem) bei der Verkehrsgesellschaft (Betreiber: Busverkehr Märkisch Oderland GmbH; Strausberg)
Arno Jaeschke, Geschäftsführer
- 12.30 Mittagessen bei der Lebens- und Arbeitsgemeinschaft ÖkoLeA in Klosterdorf, Besichtigung des nach baubiologischen Gesichtspunkten umgebauten Vierseithofes mit Atelier und Holzofenbäckerei
- 14.00 Ende des Seminars

Gesamtmoderation der Veranstaltung:
Dr. Jan Swoboda (Deutsche Vernetzungsstelle LEADER+, Bonn)

EINLEITUNG

Während in den Großstädten mancher daran zweifelt, zehn Minuten auf den Bus warten zu müssen, stellt sich auf dem Land immer häufiger die Frage, ob der Bus überhaupt noch fährt. Der Abbau des ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr) in ländlichen Regionen führt nicht nur zur Reduktion der Lebensqualität der Bewohner, sondern erschwert zum Beispiel auch die Erreichbarkeit für Touristen und gefährdet die Wettbewerbsfähigkeit und Existenzen kleiner Betriebe.

Im Sommer 2005 haben sich sechs Brandenburger LEADER+ Regionen – die LAG Märkische Schweiz e.V., Wirtschaftsraum Schraden e.V., Strittmatter-Land e.V., Wald- und Heidefeld e.V., Fläminghavel e.V. sowie Naturpark Westhavelland e.V. – zusammengeschlossen, um dem entgegen zu wirken. Begleitet durch das Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin werden im Rahmen des Projektes *mobikult* – Mobilität ist Kultur "Konzepte für eine nachhaltige Mobilitätskultur in ländlichen Regionen" entwickelt und deren Umsetzung im Rahmen von LEADER+ gefördert. Durch neue Kooperationsstrategien entstanden bereits innovative Konzepte für finanzierbare und nachfragegerechte Mobilitätsdienstleistung. Diese sind als Kooperationsprojekte aus klassischem ÖPNV, privaten und weiteren öffentlichen flexiblen Angeboten entstanden. Sie beziehen sich beispielsweise auf Tagestouristen und Urlauber, Pendler, Senioren sowie Schüler und Jugendliche. Denn verschiedene Zielgruppen brauchen eine individuelle Angebotsentwicklung. Es bedarf aber auch rechtlicher und finanzieller Rahmenbedingungen, um Verkehrsmittel intelligent zu kombinieren, Mobilitätssysteme zu vernetzen und flexibler aufeinander abzustimmen. Für die erfolgreiche Umsetzung sind viele Erfahrungen mit der Vorgehensweise und im Umgang mit Hemmnissen gesammelt worden.

Im Rahmen des dreitägigen Fachseminars unter dem Motto „Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume“ vom 17. bis zum 19. Mai 2006 diskutierten regionale Akteure, Dienstleister, Politiker, Verwaltungsvertreter, Wissenschaftler und weitere Fachexperten über die aktuelle Situation in verschiedenen Regionen. Es ging darum, wie diese erfasst und bewertet werden können. Außerdem wurden alternative Konzepte zu bestehenden Verkehrssystemen erarbeitet. Themen waren unter anderem:

- ▶ lückenlose Beförderungssysteme und deren barrierefreie Gestaltung
- ▶ die Schaffung dafür notwendiger Kooperationen
- ▶ Organisation von Bürgerbeteiligungen bei der Planung von Mobilitätsangeboten.

Der Tagungsort Buckow liegt inmitten der Leader-Region Märkische Schweiz (Brandenburg), etwa

dreißig S-Bahn-Minuten östlich von Berlin und ist für Kultur und Wellness, als Wohnort von Berthold Brecht sowie aus Balladen von Wolf Biermann bekannt. Eine Exkursion zu bereits umgesetzten Projekten rundet das Fachseminar am dritten Tag ab. Der vorliegende Tagungsband dokumentiert die wesentlichen Ergebnisse der Fachreferenten, Gruppenarbeiten, Diskussionen und Exkursion.

EINFÜHRENDER VORTRAG

Entwicklung und Perspektiven flexibler Mobilitätskonzepte im ländlichen Raum – Organisationsmodelle im Vergleich

Prof. Dr. Andreas Kagermeier, Fachbereich Freizeit- und Tourismusgeographie der Universität Trier

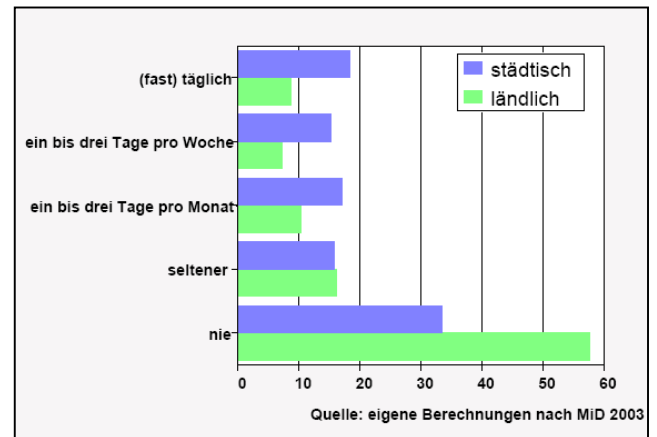
Entwicklung und Rahmenbedingungen des Personennahverkehrs in der Region

Dem häufig gut ausgebauten System des urbanen öffentlichen Verkehrs steht das klassische Bild des Gemeinschaftsverkehrs im ländlichen Raum entgegen. Angesichts niedriger Bevölkerungsdichten und dementsprechend geringer Verkehrsnachfrage, die auch nur sehr partiell punkt-axial ausgerichtet ist, dominieren im ländlichen Raum Nachfrageeigenschaften, die diametral zu den Stärken des traditionellen Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) stehen und wenig Bündelungsfähigkeit aufweisen. Die Bewohner der dünner besiedelten Räume haben sich mit entsprechend hohen Pkw-Verfügbarkeiten inzwischen auf die raumstrukturellen Gegebenheiten eingestellt. Aufgrund der hohen motorisierten Individualverkehr-Affinität rekrutieren sich die klassischen Kunden des ÖPNV – oder allgemeiner des Gemeinschaftsverkehrs – im ländlichen Raum vor allem aus den Captive Riders (Verkehrsteilnehmer, die aufgrund fehlender Alternativen auf die Benutzung des ÖPNV angewiesen sind und über keine Verkehrsmittelalternativen verfügen). So stellt der Schülerverkehr in vielen Kreisen Deutschlands oft mehr als 75 Prozent des Fahrgastaufkommens. Aus der niedrigen ÖPNV-Nachfrage außerhalb des Schülerverkehrs resultiert dann natürlich auch eine entsprechend geringe Auslastung von öffentlichen Mobilitätsangeboten, die zu relativ geringen Kostendeckungsgraden führt. Um das ÖPNV-Angebot aber zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen bereit zu halten, wurde angesichts sinkender Nachfrage das Angebot im ländlichen Raum sukzessive reduziert. Jede Nachfrageausdünnung induziert wiederum einen weiteren Nachfragerückgang, womit sich dieser Teufelskreis schließt. Verallgemeinert lassen sich zwei Raumkategorien skizzieren, die sich diametral gegenüberstehen: Auf der einen Seite gibt es die Verdichtungsräume und urbane Zentren, in denen aufgrund der Nachfragedichte ein entsprechend hochwertiges und konkurrenzfähiges ÖPNV-Angebot existiert. Auf der anderen Seite gibt es Siedlungsräume, in denen der ÖPNV nur noch die Funktion eines Vorsorgesystems erfüllt und das manchmal auch provokativ als „Autoland“ bezeichnet wird.

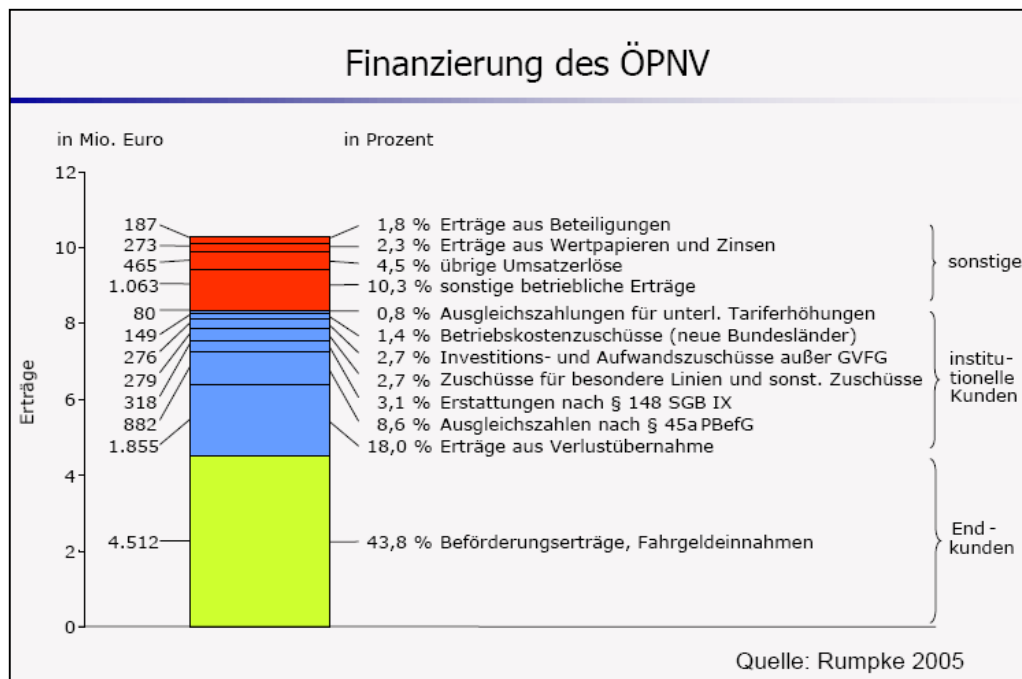
Der ÖPNV kämpft also in ländlichen Regionen mit ungleich schwierigen Bedingungen als in städtischen Räumen. In der Stadt ist der ÖPNV häufig eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV), welcher viele Innenstädte

bereits überlastet. Der städtische ÖPNV bietet zum Teil eine relativ hohe Angebotsqualität (z.B. Taktfahrplan, eigene Trassen) und ist somit im Gegensatz zum ländlichen Raum eine präzente Komponente in der Wahrnehmung. In der Region gibt es sowohl auf Angebots- wie auch auf Nutzerseite wenig überzeugende Argumente für den öffentlichen Verkehr. Da auf dem Land fast alle Wege mit dem Pkw erledigt werden, gibt es dort kaum eine intermodale Verkehrsmittelwahl.

Die unterschiedlichen Voraussetzungen führen natürlich zu entgegengesetzten Nutzerzahlen. In Städten fahren mehr als doppelt so viele Menschen täglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (18 Prozent) als auf dem Land (8 Prozent). Während die Städter zu zwei Dritteln zumindest gelegentlich Bus oder Bahn nutzen, fahren fast 60 Prozent der Bewohner ländlicher Gegenden nie ÖPNV.



Diese geringe Nachfrage und damit niedrige Kostendeckung führt letztendlich zu einer geringen Finanzkraft der ländlichen Aufgabenträger. Im Durchschnitt decken die Fahrgeldeinnahmen nicht einmal die Hälfte der Kosten. Die Finanzierung des ÖPNV setzt sich aus verschiedenen Quellen zusammen. Zu den Fahrgeldeinnahmen kommen noch institutionelle Zuschüsse (z.B. Ausgleichszahlungen und Regionalisierungsmittel) und sonstige Einnahmen. Die Abbildung zeigt die durchschnittliche Finanzierungszusammensetzung in Deutschland. Im ländlichen Raum sind die Fahrgeldeinnahmen und sonstigen Erträge in der Regel anteilig deutlich kleiner! Je nach Organisation und Kooperationen der Verkehrsunternehmen (z.B. Fahrzeugeinsatz, Personalkosten, Mitnutzung von Infrastrukturen), aber auch in Abhängigkeit der Siedlungsstrukturen können Kosten und Rentabilität der ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum sehr unterschiedlich sein.



Zusammen mit der Zersplitterung der Zuständigkeiten und der zunehmenden Liberalisierung und Eigenwirtschaftlichkeit ergibt sich somit eine große Herausforderung für den ÖPNV in ländlichen Räumen. Die rigiden Konzessionsbedingungen (z.B. langfristige Flächen- und Linienzuweisung) führen zu unflexiblen und nicht bedarfsgerechten Angeboten. In dieser Beziehung sind nicht nur kleinteilige Lösungen gefragt, sondern auch

Konzepte, die über Institutionen und Gebietskörperschaften hinausreichen. Das Konzessionssystem stellt alternative Mobilitätsangebote oft vor juristische Grenzen.

Perspektiven des ÖPNV im ländlichen Raum

Wie sehen die Entwicklungsperspektiven des ÖPNV im ländlichen Raum nun aus? Die Nachfrage nach öffentlicher Mobilität auf dem Land wird wohl noch sinken. Der Hauptgrund dafür ist die demographische Entwicklung. Während sich die Bevölkerungsabnahme bis zum Jahr 2005 nur in Teilen Ostdeutschlands bemerkbar machte, gehen die weiteren Prognosen auch von einer sinkenden Einwohnerzahl in vielen westdeutschen Landkreisen aus. Für die neuen Bundesländer sind die Vorhersagen geradezu dramatisch. Vielen ländlichen Kreisen wird eine Bevölkerungsabnahme von bis zu 20 Prozent vorhergesagt! Mit dem demographischen Wandel kommen noch weitere Aspekte dazu. Zum einen wird durch die immer geringere Zahl von Kindern und Jugendlichen mit dem Schüler- und Ausbildungsverkehr ein wichtiges Standbein des regionalen öffentlichen Verkehrs wegbrechen. Zum anderen wird die neue Rentnergeneration im Vergleich zur alten sehr viel mobiler und unabhängiger sein. Sowohl die männlichen Senioren, aber ganz besonders auch die weiblichen Senioren werden zunehmend im Besitz eines Führerscheins und in der Regel auch eines Autos sein.

Auch wenn in Zukunft Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung – wie allgemein prognostiziert – weiter wachsen werden, so bleiben Zuwächse beim ÖPNV aus.

Die unterschiedlichen Bedienformen

Prinzipiell gibt es drei Möglichkeiten, um den Betrieb zu flexibilisieren und eventuell Kosten einzusparen.

Die erste Stellgröße bietet das Fahrzeug, z.B. der Einsatz von Kleinbussen und Taxi. Dabei ist anzumerken, dass es betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll ist, zusätzlich zu einem vorhandenen Linienbus ein kleineres Fahrzeug für die Schwachlastzeiten vorzuhalten. Oft ist es eine politische Entscheidung, keine „heiße Luft“ zu bewegen.

Die zweite Möglichkeit ist die zeitliche Anpassung. Statt eines starren Taktes kann ein Mobilitätsangebot erst auf Nachfrage erfolgen. Diese Idee ist erst in den letzten Jahren aufgrund der technischen Entwicklungen (z.B. Mobilfunk, Disposition mit Navigation und handlicher Hardware) attraktiver geworden.

Schließlich ergibt sich noch die Möglichkeit, das Mobilitätsangebot räumlich zu streuen, z.B. abhängig von der Siedlungsstruktur. Man unterscheidet dabei neben dem normalen Linienbetrieb zwischen Richtungsband- und Flächenbetrieb. Bei einem Richtungsband kommt es zu einer Linienabweichung oder -aufweitung. Nach dem Einstieg an einer festen Haltestelle ist beispielsweise der Ausstieg in einem bestimmten Flächenkorridor möglich („Haustürservice“). Der Flächenbetrieb wiederum bedient ausschließlich bedarfsabhängige Haltestellen. Dies ist rechtlich und wirtschaftlich schwierig und eher eine theoretische Alternative. Das Linientaxi bietet normalen Linienverkehr, nur in kleine-

ren Fahrzeugen. Diese Anpassungsform wird auch in Städten zu Zeiten schwächerer Nachfrage eingesetzt. Der Bürgerbus ist eine Betriebsform mit dem wesentlichen Unterschied, dass die Fahrer ehrenamtlich, also ohne Bezahlung, arbeiten. Dieses System hat einige soziale Konsequenzen. Zum einen kann ein Bürgerbus die dörfliche Integration stärken, vor allem durch das Engagement und die Identifikationsfiguren der Fahrer. Andererseits bedeutet dies aber auch eine Konkurrenz zu Vollzeit Arbeitsplätzen – ein Problem das gerade in den neuen Bundesländern präsent ist. Der Taxibus / AnrufLinientaxi (ALT) ist ein Linientaxi, das nur bei Anmeldung eines Fahrtwunsches fährt. Bei der Umstellung zu AnrufLinientaxis können in der Regel sehr schnell Einsparungen von bis zu 50 Prozent gegenüber dem normalen Linienbetrieb erreicht werden. Allerdings wird durch dieses flexible Angebot auch Nachfrage generiert und mit der Zeit steigen die Kosten wieder. Beim Anruf-Sammeltaxi (AST) kommt zur zeitlichen die räumliche Flexibilität. Je nach Zielwünschen stellt der Fahrer oder eine Dispositionszentrale die Route zusammen. Der Rufbus verkehrt in seinem Bedienungsgebiet ohne Fahrplan- und Linienwegbindung. Dies ist rechtlich wiederum nicht so flexibel umsetzbar, wie gewünscht.

PNV Region als Innovationsprojekt

Auszuloten, welche Möglichkeiten für den Gemeinschaftsverkehr in der Region unter den skizzierten ungünstigen Nachfragebedingungen außerhalb der Verdichtungsräume bestehen und wo definitiv die Grenzen der Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit liegen, das war das zentrale Anliegen des 2001 gestarteten BMBF-Förderschwerpunktes „Personenverkehr für die Region“ (www.pnvregion.de).

Hintergrund vieler Aktivitäten, die im Rahmen dieses Förderschwerpunktes angestoßen wurden, ist sicherlich die in den 90er Jahren durchgeführte Regionalisierung, d.h. die Übertragung der Zuständigkeit für den ÖPNV im ländlichen Raum auf die kommunalen Gebietskörperschaften. Die Tatsache, dass hierdurch engagierte Gebietskörperschaften nun die Entwicklung des ÖPNV zu ihren Aufgaben machen und dabei Zuständigkeit sowie Mittel regional gebündelt einsetzen können, ist ein zentrales Moment dieser Reform und somit auch Anlass für viele Forschungsprojekte.

Auch die stärkere Betonung von Wettbewerbsaspekten im Zuge der angestoßenen Liberalisierung im ÖPNV hat sicherlich eine Reihe von Impulsen auf die Angebotsgestaltung gegeben. Dabei war es im ländlichen Raum – anders als in den Ballungsräumen während der 70er und 80er Jahre – nur begrenzt möglich, größere Investitionen in der Verkehrsinfrastruktur zu tätigen oder das ÖPNV-Angebot in erheblichem Umfang auszuweiten. Von Anfang an waren die Initiativen im ländlichen Raum damit konfrontiert, preisgünstige Angebotsalternativen zu entwickeln und gleichzeitig verstärkt auf die Kundenansprache zu setzen.

In den letzten Jahren wurden nun im ländlichen Raum eine Vielzahl von innovativen Angebotskonzepten initiiert und ausgetestet (vgl. Zusammenstellung bei Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie 20004). Diese reichen von

flexiblen Bedienformen und Car-Sharing-Angeboten bis hin zu Mobilitätsinformationen und Servicedienstleistungen. Für alle diese Ansätze besteht die prinzipielle Herausforderung, sich mit relativ schwierigen Rahmenbedingungen für einen Gemeinschaftsverkehr im ländlichen Raum auseinander zu setzen. Umgekehrt bedeuten relativ ungünstige Rahmenbedingungen aber auch, dass die entwickelten kostenoptimierten und kundenorientierten Lösungen sich durch ein hohes Maß an Kreativität auszeichnen und damit oftmals in hohem Maß innovativ sind. Somit spricht vieles dafür, dass Teilaspekte dieser Lösungen, die in den letzten Jahren im ländlichen Raum entwickelt worden sind, möglicherweise mittelfristig Modelcharakter aufweisen. Gerade auch für die Verdichtungsräume, in denen bislang oftmals mit erheblichem Mitteleinsatz aufwendige Lösungen entwickelt wurden. Unter dem Primat der knappen Kassen und der zunehmenden Rentabilitätszwänge kann es durchaus sein, dass die weniger aufwendigen, teilweise auch auf den ersten Blick weniger beeindruckenden Lösungen aus dem ländlichen Raum Vorteile bei den künftig immer relevanter werdenden Aspekten der Finanzierung und Wirtschaftlichkeit aufweisen. Die Erfolgsorientierung hat dabei oftmals auch zur Folge, dass angebots- und nachfrage-seitige bzw. technische und weichere Maßnahmen sehr viel stärker ineinander greifen als dies in den Verdichtungsräumen oft der Fall ist. Damit wird im ländlichen Raum teilweise bereits eine neue Form von Mobilitätsmanagement betrieben. Mittelfristig könnte von den aktuellen Ansätzen im ländlichen Raum – so klein und bescheiden sie heute teilweise auch noch sind – eine Innovation ausgehen. Dabei wird auf eine Reduzierung der bisherigen Dichotomie zwischen Verkehrssystemmanagement und den klassischen Mobilitätsmanagement abgezielt, indem diese beiden bisher getrennten Ansätze in einem integrierten Mobilitätsmanagement aufgehen.

Die Umsetzungen vom Mobilitätsmanagementmaßnahmen in ländlichen Räumen stehen unter einem extremen Kostendruck, da die Träger des ÖPNV auf Grund der geringeren Einwohnerzahlen und des aus politischer Sicht eher niedrigen Problemdrucks mit einem sehr viel geringeren Budget agieren müssen. Diese finanzielle Benachteiligung gegenüber den städtischen Räumen wird durch die starke Zersplitterung der Zuständigkeiten und die damit verbundenen höheren Kosten noch weiter verschärft. Auch die geringe Einwohner- und Siedlungsdichte und die damit verbundenen sehr viel höheren Kosten der flächendeckenden Erschließung belasten das Budget darüber hinaus. Diese Vielzahl von Kosten eröffnet keinerlei finanzielle Spielräume für weitere, über das klassische Angebot hinausreichende Aktivitäten. Diese können somit nur umgesetzt werden, wenn sie kostenneutral sind bzw. den möglichen Mehrausgaben auch entsprechende Mehreinnahmen – etwa in Form einer Steigerung der Fahrgastzahlen – gegen überstehen. Das Ziel der Steigerung der Fahrgastzahlen ist jedoch gerade im Umfeld der traditionell sehr MIV-affinen ländlichen

Regionen wohl nur sehr schwer zu realisieren. Das bedeutet wiederum, dass die Angebote sowohl in ihrer Konzeption als auch in ihrer Umsetzung eher dem Diktat der Kosten denn dem Wunsch nach einem optimalen Angebotes genügen müssen, um überhaupt die Chance einer Umsetzung zu ermöglichen.

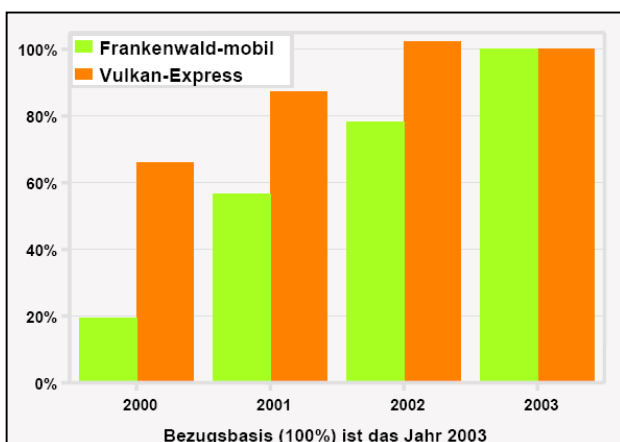
Praxisbeispiele aus dem Förderschwerpunkt PNV-Region

ÖV- Angebote im Alltagsverkehr

Der Taxibus Euskirchen ist ein Beispiel, wie durch ein abgestuftes Bedienkonzept eine höhere Frequentierung trotz geringer Kosten erreicht werden kann. Allerdings ergaben sich auch bei diesem Konzept im Laufe der Zeit wieder Kostensteigerungen. Bei den alternativen Verkehrsangeboten im Kreis Minden-Herford wurden zusätzlich Schwerpunkte auf systematische Verknüpfung und innovatives Marketing gesetzt. Im Landkreis Bentheim konnte erfolgreich eine Kombination mit Bike&Ride-Angeboten erprobt werden. Es hat sich gezeigt, dass sich die Kooperation von Anbietern – vor allem im ländlichen Raum – als vorteilhaft erweist, insbesondere bei Marketing und Service. Positive Erfahrungen konnten mit Stadtwerken, Sparkassen und Tourismusverbänden gewonnen werden.

ÖV- Angebote im Freizeitverkehr

Vor dem Hintergrund der wachsenden Bedeutung des Tourismus soll hier auch auf mögliche Angebote im Freizeitverkehr eingegangen werden. Prinzipiell ist der Freizeitverkehr in hohem Maße Pkw-orientiert. Andererseits gibt es eine Vielzahl von alternativen Angeboten, die insbesondere für Touristen attraktiv sind (z.B. Fahrradbusse, Event- und Ausflugslinien), darüber hinaus aber auch der Landbevölkerung zu Gute kommen. Bei der Einrichtung von Freizeitlinien ist eine Anlaufzeit von drei bis fünf Jahren (!) unbedingt einzukalkulieren. Das haben die Erfahrungen beispielsweise aus Bayern („Frankenwald-mobil“) und Rheinland-Pfalz („Vulkan-Express“) gezeigt.



Gerade den nur periodisch anreisenden Besuchern muss eine Kontinuität geboten werden, damit ein Umstieg vom Auto hin zum ÖPNV vermittelt werden kann.

Der Erfolg von Tourismuslinien hängt letztendlich von der Beachtung der Rahmenbedingungen und Zielgruppen ab. Ein Mittel können beispielsweise Restriktionen für den MIV sein. So ist die Errichtung einer Ausflugslinie zu einem touristischen Ziel mit uneingeschränkter Zufahrt und eventuell kostenlosen Parkmöglichkeiten nicht sinnvoll. Werden diese Restriktionen nicht eingeführt – so haben Erfahrungen aus dem Bayerischen Wald gezeigt – liegen die Besetzungsgrade der Touristenlinie nur unter 20 Prozent. Auch bei bestimmten Zielgruppen wird ein öffentlicher Verkehr schwer bis gar nicht akzeptiert. Weder von Besuchern einer Motorsportveranstaltung noch von einer statusgeprägten Klientel (z.B. Segler, Golfer) ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsangebote zu erwarten. Bessere Akzeptanz ist bei Familien oder Aktivurlaubern zu erzielen.

Die Nutzung von Touristenlinien kann aber auch über die angestrebte Zielgruppe hinausgehen. So gab bei einer Befragung in der Touristiklinie im Kreis Lippe die Hälfte der Fahrgäste an, nicht zu touristischen Zwecken unterwegs zu sein. Auch die Führerscheinbesitzer im Bus hatten zu 62 Prozent einen anderen Fahrzeugzweck. Durch Kombitickets schließlich kann die Akzeptanz von Freizeitlinien deutlich erhöht werden, bei der Beteiligung an den Betriebskosten der Linie halten sich Privatunternehmen in der Regel leider zurück.

Fazit und Ausblick

Trotz der positiven Erfahrungen aus den Forschungsprojekten muss festgestellt werden, dass der Betrieb von alternativen Mobilitätsangeboten nur mit hohen Zuschüssen realisiert werden kann. Im Hinblick auf den Rückgang von Einwohnerzahlen und finanziellen Zuwendungen ist eine erhebliche Preissteigerung (z.B. durch Komfortzuschläge) zu erwarten. In sehr dünn besiedelten Regionen muss eine verstärkte Selbstorganisation der Mobilität stattfinden. Projekte zur Organisation von Mitnahmefahrten zeigten bisher entweder zu geringe Akzeptanz der Komforteinschränkung (Grafschaft Bentheim) oder hohe technische Investitionen (CAR LOS, Schweiz). Eine Alternative zu den bisher beschriebenen Verkehrsangeboten könnten auch eine Subjektförderung oder mobile Service- und Verkaufseinrichtungen sein.

Literatur, Vertiefung

Kagermeier, Andreas (Hrsg.): Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 10. Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum. Mannheim 2004.

FALLBEISPIELE

Mobilität und Kultur, neue Wege für die Regionalentwicklung – ÖPNV, private und andere öffentliche Konzepte

Silke Schmidtman, TU Berlin, Zentrum Technik und Gesellschaft und Friedrich Schindler, Regionalmanager LAG Märkische Schweiz e.V.

Eine neue Mobilitätskultur als Entwicklungsstrategie für ländliche Regionen

Mobilität und Kultur, das klingt nach zwei sich scheinbar fremden Begriffen, die aber tatsächlich wie Pech und Schwefel zusammengehören. Anders ausgedrückt: ohne Eisenbahn keine Industrialisierung und ohne Busanbindung in der Fläche kein Kino, Theater oder Wochenendtrip in die Lausitz. Mobilitätskultur bezieht sich aber nicht nur auf Verkehre an sich, das heißt ÖPNV, MIV und Wirtschaftsverkehr, sondern bezieht alle Menschen ein, die sich im öffentlichen Verkehrsraum bewegen, ob zu Fuß, mit Fahrrad oder mit einem motorisierten Transportmittel. Eine Mobilitätskultur spiegelt das Verhalten aller am Mobilitätsprozess beteiligten Akteure wieder. Genauso wie Betreiber Mobilitätsangebote organisieren, Politiker sie thematisieren, Planer sie konzipieren und Kunden sie letztendlich nutzen.

Sowohl das derzeitige Mobilitätsverhalten hin zu mehr Individualverkehr als auch die Bevölkerungsabnahme machen das klassische ÖPNV-Angebot gerade im ländlichen Raum nicht mehr bezahlbar. Ein Abbau an öffentlicher Mobilität macht den verbleibenden ÖPNV gänzlich unattraktiv und reduziert die Lebensqualität derjenigen, die über kein Auto verfügen können bzw. wollen. Mobilitätsabbau führt zugleich zu einem deutlichen Attraktivitätsverlust der Regionen für Unternehmer und Kunden.

Die Mobilitätskultur der Zukunft muss nachhaltig, d.h. ökonomisch sinnvoll, sozial ausgewogen und ressourcenschonend sein und soll die langfristigen Entwicklungen der Gesellschaft (z.B. Alterung, Schrumpfung der Bevölkerungszahl, etc.) berücksichtigen. Geeignete Rahmenbedingungen (fiskalisch, rechtlich, planerisch) für Mobilitätskultur und vor allem für Mobilitätsmanagement müssen verbessert werden. Bisherige Kriterien und Standards gelten nicht mehr uneingeschränkt und rechtliche Rahmenbedingungen werden der neuen Funktion öffentlicher Mobilität nicht mehr gerecht. Die Akteurs- und Interessensvielfalt für öffentliche Mobilität wird zukünftig noch vielfältiger.

Ein Grundsatz gilt für alle Akteure: Die Akzeptanz des Mobilitätsangebotes bestimmt letztendlich den wirtschaftlichen Erfolg. Dauerhaft tragfähig sind neue Angebote nur, wenn Sie für Kunden, partizipierende Branchen, Mobilitäts-

anbieter sowie Aufgabenträger einen deutlichen Mehrwert, also eine lukrative Alternative darstellen.

Der Teufelskreis von Nachfrage- und Angebotsrückgang ist also nur dann aufzubrechen, wenn den Akteuren positive Wirkungen flexibler Angebote verdeutlicht werden können, die Anlass für sofortiges Handeln sind. Mobilitätsanbieter sowie alle anderen Dienstleister und Organisationen sollen gemeinsam Mobilitätskonzepte entwickeln und kommunizieren. Gemeinsame Angebotsoptimierung, Ressourcenauslastung und Absatzförderung bieten individuellen Angeboten durchaus eine Chance und für alle Beteiligten einen Mehrwert. Öffentliche Mobilität der Zukunft fordert also eine Dienstleistungs- und Kundenorientierung, aber auch eine wirtschaftlich tragfähige Ausgestaltung öffentlicher Mobilität im ländlichen Raum. Hierfür muss ein lebenslanges Informieren, Lernen und Reflektieren in Kooperation mit allen Beteiligten angestrebt werden. Letztendlich das Mobilitätsverhalten zu lenken, zu steuern und zu beeinflussen, bedarf ein hohes Maß an Kommunikations- und Moderationsprozessen.

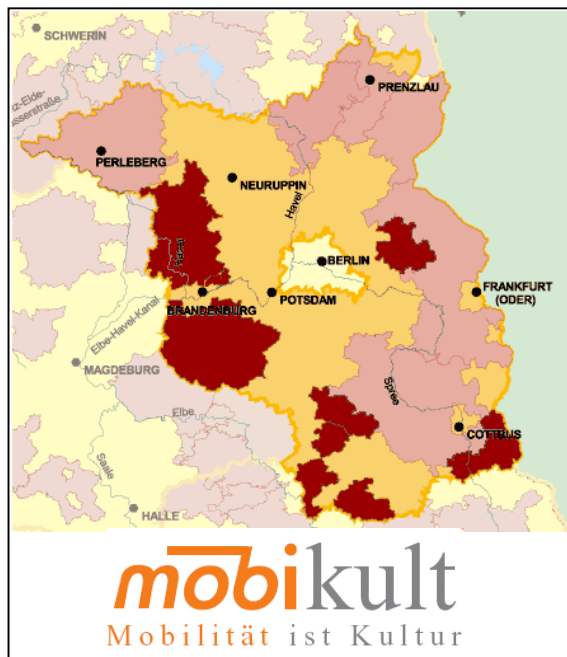
Diese Strategie einer kooperativen Planung und Umsetzung neuer Mobilitätsdienstleistungen für eine nachhaltige Mobilitätskultur in Brandenburg verfolgt das Projekt mobikult.

mobikult – Mobilität ist Kultur

Mittels neuer Kooperations- und Vermarktungsstrategien zeigt das über LEADER+ geförderte Projekt mobikult (www.mobikult.de), dass wirtschaftlich betriebene Fahrdienste (z.B. Touristenlinien, Shuttleverkehre), ehrenamtlich betriebene Fahrdienste (z.B. Bürgerbusse) und Serviceeinrichtungen (z.B. Servicestationen) mit neuen Partnerstrukturen eine lohnende Alternative darstellen. Begleitet wird das Projekt vom Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin und ist ein Kooperationsprojekt sechs brandenburgischer Leader+ Regionen:

Wirtschaftsraum Schraden e.V., Fläminghavel e.V., Märkische Schweiz e.V., Strittmatter-Land e.V., Wald- und Heideland im Elbe-Elsterkreis e.V. und Westhavelland e.V. Diese wurden beauftragt, Konzepte für eine nachhaltige Mobilitätskultur in diesen Regionen zu entwickeln und deren Umsetzung von Sommer 2005 bis Sommer 2007 zu begleiten. Wissenschaftler und LEADER+ Regionen haben gemeinsam Akteure verschiedener Branchen angesprochen und durch informierende und aktivierende Workshops Interesse für die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote geweckt. Im Rahmen von mobikult sollen diese Initiativen vernetzt und die neu entwickelten Mobilitätskonzepte im Rahmen der LEADER+ Initiative förderfähige Projekte überführt werden. In diesem Prozess werden darüber hinaus regionenübergreifende Kooperationen entstehen und Lernprozesse verstärkt.

Es baut auf der erfolgreichen Konzeption und Einführung flexibler Bedienformen im Rahmen des BMBF-



Verbundvorhaben „Impuls2005“ – das größte Vorhaben im Rahmen der Forschungsinitiative Personennahverkehr in der Region – auf, das die TU Berlin gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und weiteren 16 Partnern von 2000 bis 2004 durchgeführt hat.

Der gewonnene Forschungsbedarf im Bereich Kooperations- und Vermarktungsstrategien für öffentliche Mobilität wurde von mobikult aufgegriffen.

Im Rahmen des Leader+ Kooperationsprojektes mobikult – Mobilität ist Kultur –, wurden neue Branchenübergreifende Kooperationsformen für öffentliche Mobilität erarbeitet. Aus der Projektarbeit heraus sind neue Partnerstrukturen zwischen den Mobilitätsanbietern und Dienstleistern in den Projektregionen gewachsen.

ÖPNV, private und andere öffentliche Konzepte für die Märische Schweiz

Die Märische Schweiz gilt als ein Brandenburger Idyll 50 km östlich von Berlin, das Besucher, Künstler und Naturbegeisterte mit seiner bewegten Naturlandschaft anzieht. Nichts desto trotz muss sich die Region den Problemen stellen, die alle ländlichen Regionen Brandenburgs betrifft: Bevölkerungsabnahme und -alterung. An sonnigen Winterwochenenden strömen Scharen von Touristen, oft aus Berlin oder dem Umland in die Märische Schweiz – nicht nur mit dem Auto, sondern auch als Fahrradtouristen, mit der S-Bahn bis Strausberg Stadt oder mit der Regionalbahn von Berlin-Lichtenberg nach Müncheberg. Ein passender Busanschluss in die Region fehlte. Bisher konzentrierten sich die Busanschlüsse auf den Schüler- und Pendlerverkehr unter der Woche. Aufbauend auf den in Dorf-Anruf-Sammel-Taxi (DAST) erhobenen Nachfragedaten und den bisherigen Praxiserfahrungen wurde vom

Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin im Rahmen des Leader+ Kooperationsprojektes MOBIKULT ein integriertes Mobilitätsangebot für die Leader+ Region Märische Schweiz erarbeitet. Um den Mobilitätswünschen der Besucher und Dienstleistungsanbieter der Region entgegenzukommen, wurde die Einführung eines mehrstufigen integrierten Mobilitätskonzeptes vorgeschlagen. Das Konzept integriert alle im Leader-Gebiet operierenden Verkehrsträger, Bahnen, Busse und Schifffahrtsgesellschaften, aber auch den nichtmotorisierten Individualverkehr wie Fuß- und Radverkehr sowie den motorisierten Individualverkehr.

- ▶ Stufe 1: Touristenbuslinie 930 (West- und Ostschleife)
- ▶ Stufe 2: Servicestationen in der Region
- ▶ Stufe 3: Stich- und Shuttelfahrten in der Fläche, Car-Sharing im ländlichen Raum
- ▶ Stufe 4: Beschilderung von Fuß- und Fahrradwegen in der Fläche

Umsetzung der Stufe 1: Touristenbuslinie 930 (West- und Ostschleife)

Ab dem 28. Mai 2006 ermöglichen zwei Touristenbuslinien, die „Ost-Schleife“ (Müncheberg - Buckow - Müncheberg) mit erweiterter Strecke und erweitertem Fahrplan (47 km / 80 Minuten) sowie eine neue „West-Schleife“ (Strausberg - Buckow - Strausberg) (62 km / 106 Minuten) den Besuch von bisher unerreichbaren Highlights in der Region.



Touristenbus mit Fahrradhalterungen

Mit den Touristenbuslinien werden kulturelle Einrichtungen im Naturpark Märkische Schweiz für Gäste wie für die einheimische Bevölkerung wieder erreichbar und mit den umliegenden Bahnhöfen der Regionalbahn RB 26 und der S-Bahn S5 verbunden. Betreiber der Linie ist die Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH. Finanziert wird das neue Angebot vom Landkreis Märkisch Oderland. Busse beider Linien werden mit Fahrradhalterungen ausgestattet sein und den Besuchern der Region die Fahrradmitnahme ermöglichen. Täglich werden jeweils fünf Fahrten angeboten, die mit den Ankunftszeiten von S-Bahn, Regionalbahn sowie den Fahrzeiten der Buckower Kleinbahn abgestimmt sind.

Umsetzung der Stufe 2: Servicestationen in der Region

Um den individuellen Anforderungen an Mobilitätsdienstleistungen, Wünschen und Fragen nach Informationen bzw. Dienstleistungen im Mobilitäts- und Tourismusbereich nachzukommen, ist der Aufbau von Servicestationen zu einem zentralen Anlaufpunkt, einer nachhaltigen Investition und zu einem Schwerpunkt der Projektarbeit gewachsen.

entierter und wirtschaftlicher zu gestalten und zu vermarkten. Die integrierten Aufgaben einer Servicestation gehen weit über die Möglichkeiten klassischer Mobilitäts- und Tourismusanbieter hinaus. Neben dem Verkauf von Fahr- und Veranstaltungstickets sowie integrierter Information unterstützen weitergehende Dienstleistungen, wie Fahrradverleih, Gepäckaufbewahrung sowie Gastronomie die Attraktivität der Servicestationen, damit insgesamt eine Wirtschaftlichkeit garantiert werden kann. Für den Betreiber stellen Servicestationen letztendlich eine zusätzliche Absatzmöglichkeit dar und für den Kunden einen Mehrwert. Sie bieten die Chance, Produkte derjenigen regionalen Anbieter, die Teil des Netzwerkes sind, zu verknüpfen und integriert zu vermarkten. Ihr vormaliges Einzelangebot ist als Teil eines Gesamtangebots wesentlich attraktiver. Im Ergebnis kann hierdurch der Absatzmarkt aller kooperierenden Unternehmen gesteigert werden. Servicestationen erreichen den höchsten Mehrwert, wenn sie miteinander vernetzt werden. Hierzu ist der Aufbau von räumlich miteinander verbundenen Servicestationen notwendig.

Fazit

Erfolgsaussichten resultieren im Wesentlichen aus dem Ansatz, bessere Angebote zu geringeren Kosten zu erbringen. Dieses Ziel steht im Einklang mit dem haushaltspolitischen Zwang, Ausgaben im öffentlichen Sektor zu optimieren oder gar zu senken, ohne dabei auf eine gute Versorgung mit Mobilitätsdienstleistungen zu verzichten und zusätzlich neue Arbeitsplätze zu schaffen sowie bestehende Arbeitsplätze zu sichern. Sowohl Aufgabenträger des ÖPNV als auch Verkehrsunternehmen können aus den weiterführenden Arbeiten im Projekt Nutzen ziehen.

Literatur, Vertiefung

www.mobikult.de

Schmidtman, Silke (2003): Neue Mobilitätskonzepte im Test, in: LEADERforum 3/2003, S.34f.

Förster, Marita; Koch, Stephan; Schmidtman, Silke (2003): Erreichbarkeitsmanagement in ländlichen Regionen Brandenburgs, in: Der Nahverkehr 11/2003, S. 65-68.

Eine Marke - Ein Standard !



Weitere Informationen erhalten Sie unter: www.mobikult.de



Die Strategien basieren im Wesentlichen auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Servicestationen bieten die Chance, mittels Kooperationsstrategien zwischen Mobilitätsdienstleistern und Dienstleistern partizipierender Branchen aber auch durch neue Vermarktungsstrategien öffentliche Mobilitätsangebote kundenori-

IMPULSREFERAT

Aufdemlandmobil in Ostwestfalen – Ergebnisse des BMBF-Projektes

Swantje Angelika Küpper, K+K Küpper-Konzept und Kommunikation, Bonn

Ausgangssituation

Das Nahverkehrsangebot in der Fläche ist oft am Schülerverkehr orientiert. Die darüber hinaus gehenden Angebote sind überwiegend nicht vertaktet, die Streckenführung ist von Tageszeit zu Tageszeit oftmals verschieden und Abendangebote sind selten oder nicht vorhanden. Viele Landkreise begegnen dieser Situation mit einem bedarfsorientierten Verkehrsangebot unterschiedlicher Prägung: Bedarfsverkehr oder Rufbus. Abgesehen davon sind die wenigen Angebote im ländlichen Raum der Bevölkerung nur unzureichend bekannt. Die klassischen Informationen am Fahrkartenschalter, direkt am Bus oder per Telefon reichen nicht aus, dieses Informationsdefizit auszugleichen. Mobilitätszentralen sind außerhalb der Städte in der Regel nicht vorhanden. Es gilt also, den Bekanntheitsgrad zu erhöhen.

Auf dem Weg zu mehr Mobilitätsinformation und Beratung

Aus der Kommunikationswissenschaft ist bekannt, dass die Aufmerksamkeit erhöht wird, wenn Informationen auf bislang unbekannt Art die Menschen erreicht – unabhängig davon, ob ein Produkt neu ist oder bereits vorhanden, aber bislang nur unzureichend wahrgenommen wird. Für die Vermarktung von Nahverkehrsangeboten im ländlichen Raum bedeutet dies, neue Informationswege für und in der Mobilitätsberatung zu beschreiten. Die Erkenntnisse, dass bei bestimmten Altersgruppen Fahrgastpotentiale vorhanden sind und viele Angebote nur unzureichend bekannt sind, führen zur These, dass der Erhalt von Infrastruktur und öffentlichen Verkehren auch in ländlichen Räumen möglich ist. Ausgehend von dieser These wird der Fokus auf folgende drei Aspekte gelegt:

- ▶ Einbindung von Zielgruppen
- ▶ Information für Infrastruktur – Infrastruktur für Information
- ▶ Kombination von Trägern und Dienstleistungen

Es sollen nun mögliche Erfolgswege und Hemmnisse auf dem Weg zur Realisation aufgezeigt werden.

Das Projekt „Auf dem Land mobil“

Von 2001 bis 2005 wurde der Forschungsverbund „aufdemland.mobil“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) im Rahmen des Förderschwerpunktes „Personennahverkehr in der Region“ (PNVRegion) gefördert. Die Vorhaben aus dem Projekt „aufdemland.mobil“ wurden in den beiden Landkreisen „Minden-Lübbecke“ (Nordrhein-Westfalen) und „Grafschaft Bentheim“ (Niedersachsen) realisiert. Obwohl die zwei Landkreise eine unterschiedliche Bevölkerungsdichte und Siedlungsstruktur aufweisen, gibt es große Ähnlichkeiten bei Verkehrsgewohnheiten und Wahrnehmung des ÖPNV. So waren nach einer Arbeitsstättenbefragung im Kreis Minden-Lübbecke im Jahr 2002 bei 78 Prozent der Befragten sämtliche Informationsmöglichkeiten über die Angebote der Verkehrsgesellschaften (z.B. Internet, Hotline) unbekannt. Der Berufs- und Freizeitverkehr wird vorwiegend mit dem Pkw getätigt. Häufig übernehmen die Frauen Fahrdienste für Kinder und Senioren.

Das Vorhaben „Neue Informationswege der Mobilitätsberatung“ ist ein Teilprojekt vom Projekt „aufdemland.mobil“. Das Projekt, sowie Nachfolgeprojekte verfolgen das Ziel, die Mobilitätsberatung zu verbessern. Sie treffen auf eine entwicklungspolitisch schwierige Phase, da in ländlich geprägten Regionen seit einiger Zeit ein steter Rückgang der lokalen Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen zu verzeichnen ist. Damit verschärft sich die Situation bezüglich der täglichen Versorgung und führt zu einem erhöhten individuellen PKW-Verkehr für die Bewältigung der Alltagsaufgaben. Dies ist zunächst einmal unabhängig vom Alter, trifft aber die Altersgruppen in unterschiedlichem Maße. Im ländlichen Raum führt das bei einem geringeren Anteil berufstätiger Frauen zu zahlreichen „Familiendienstfahrten“ und zu einem enormen Anstieg der PKW pro Familie. Familien mit drei und mehr PKW sind beispielsweise in den Modellregionen Minden-Lübbecke und Grafschaft Bad Bentheim keine Ausnahme. Obwohl der demografische Wandel längst im Gang ist, werden die Auswirkungen erst nach und nach sichtbar. Vor allem in ländlichen Regionen werden zunehmend noch mehr Infrastruktureinrichtungen geschlossen und nicht mehr bedient. Diese Situation erhöht zusätzlich den Informationsbedarf und stellt neue Anforderungen an die Informationswege und die verbliebenen Einrichtungen.

Aus der Praxis

Im Rahmen des Projektes „Neue Informationswege der Mobilitätsberatung“ wurden viele Erfahrungen gesammelt und Vorhaben in die Praxis umgesetzt. Exemplarisch für ein neues Beratungs- und Informationskonzept stehen die Vorhaben ColumBus, Mobilcafé und Serviceagentur.

ColumBus

Der „ColumBus“ ist ein mobiles Informationsbüro der in Ostwestfalen operierenden Verkehrsunternehmen. Der umgebaute Lkw ist ausgestattet mit einem Internetanschluss sowie einer Vielzahl von Informationsmaterialien zu Tarifen, Fahrplänen, Tickets, Service und zum Teil auch touristischen Angeboten. Eine Mobilitätsberaterin hilft beim Überblick über ein unübersichtliches und oft abschreckendes Tarif- und Organisationssystem in der Region. Neben der allgemeinen Beratung auf öffentlichen Plätzen und Veranstaltungen findet auch eine zielgruppenorientierte Beratung z.B. in Schulen, Betrieben und Verwaltungseinrichtungen statt. Der „ColumBus“ ist ein erfolgreiches Vorhaben und hat dazu beigetragen, dass der ÖPNV von der Bevölkerung überhaupt wahrgenommen wird. Die mobile und dezentrale Beratung stellt auch in Zukunft ein wichtiges Marketinginstrument dar.



Der „Columbus“ in einer Fußgängerzone

Mobilcafé

Das „Mobilcafé“ ergänzt mit einer stationären Informationssäule das Angebot des „ColumBusses“. Über einen Berührungsbildschirm können Informationen abgefragt werden. Der Platzbedarf ist gering und es ist kein Personaleinsatz nötig. Abhängig vom Aufstellort sind spezifische zielgruppenorientierte Zusatzinformationen denkbar. Die Aufstellung dieser Säulen in belebten Gebäuden gewährleistet in einem gewissen Maße Sauberkeit und Schutz vor Vandalismus.



„Mobilcafé“: Infosäule im Krankenhaus

Serviceagentur

Die Serviceagentur ist eine Informations- und Beratungsstelle für den Nahverkehr, die von lokalen Partnern in kleinen Orten betrieben wird. Solche Partner können öffentliche Stellen oder Vereine sein, aber auch privatwirtschaftliche Händler und Dienstleister. Durch einen erhöhten Publikumsverkehr besteht dabei die Chance, den eigenen Umsatz zu verbessern. Gleichzeitig haben die Bewohner einen Ansprechpartner und Vermittler zum Thema ÖPNV.

Durch die Verankerung der Vorhaben an ortsansässige Betreiber und die Entwicklung von Dienstleistungsbündeln kann die lokale Infrastruktur gestärkt und ein Mindestangebot an Versorgungseinrichtungen in kleinen Ortschaften erhalten werden.

Erfahrungen und Ergebnisse

Einbindung von Zielgruppen

Die Zielgruppen müssen konkret angesprochen und in die Erstellung und Vermittlung von Mobilitätsangeboten einbezogen werden. Engagierte Gruppen und Vereine sollten die Umsetzung unterstützen, denn häufig stellen diese auch eine Zielgruppe dar. Beispielsweise wurden zwei von den drei entstandenen Serviceagenturen in der Grafschaft Bentheim vom Landfrauenverband organisiert, die dritte Serviceagentur von einer Kirchengemeinde.

Information durch Infrastruktur

Information und Marketing sind sehr wichtig, müssen sich aber an lokalen Strukturen und Empfindungen orientieren. Zu klären sind Fragen wie:

- ▶ Werden die Organisatoren von der Verwaltung der Bevölkerung unterstützt?
- ▶ Welche ortspezifischen Dienste können angeboten werden (z.B. Mitfahrdienste, Paketservice)?
- ▶ Sind die Informationen verständlich aufbereitet? Wer hilft bei der Bekanntmachung (z.B. Hausarzt, Amtsblatt)?
- ▶ Wo ist ein geeigneter Standort und ist dessen Dimensionierung wirtschaftlich?

Das Angebot einer Serviceagentur muss gelegentlich überprüft und angepasst werden. So muss natürlich von allen Seiten ein partnerschaftliches Verhältnis zwecks Austausch und Rückkopplung aufgebaut und unterhalten werden.

Kombination von Trägern und Dienstleistungen

Eine Serviceagentur muss nicht zwangsläufig von ehrenamtlich tätigen Enthusiasten betrieben werden. Durch eine Kopplung an lokale Betriebe können Infrastruktur, Dienstleistungen und einzelne Arbeitsplätze

auch in kleinen Orten erhalten oder geschaffen werden. Eine Integration in ein bestehendes Geschäft steigert die lokale Verbundenheit, senkt das Investitionsrisiko und kann über die schwierige Anlaufphase helfen. Auch die Serviceagentur Neugnadenfeld (Grafschaft Bentheim) bietet mehr als Fahrscheine.

Fazit

Interessant ist, dass in den Modellregionen nicht vordergründig die Finanzen für das Scheitern von Projekten verantwortlich waren. Ausschließlich waren persönliche Schicksale (z.B. Trennung, Trauerfall) damit verknüpft. Der Erfolg hängt also sehr stark an den Personen, die diese Projekte betreiben.

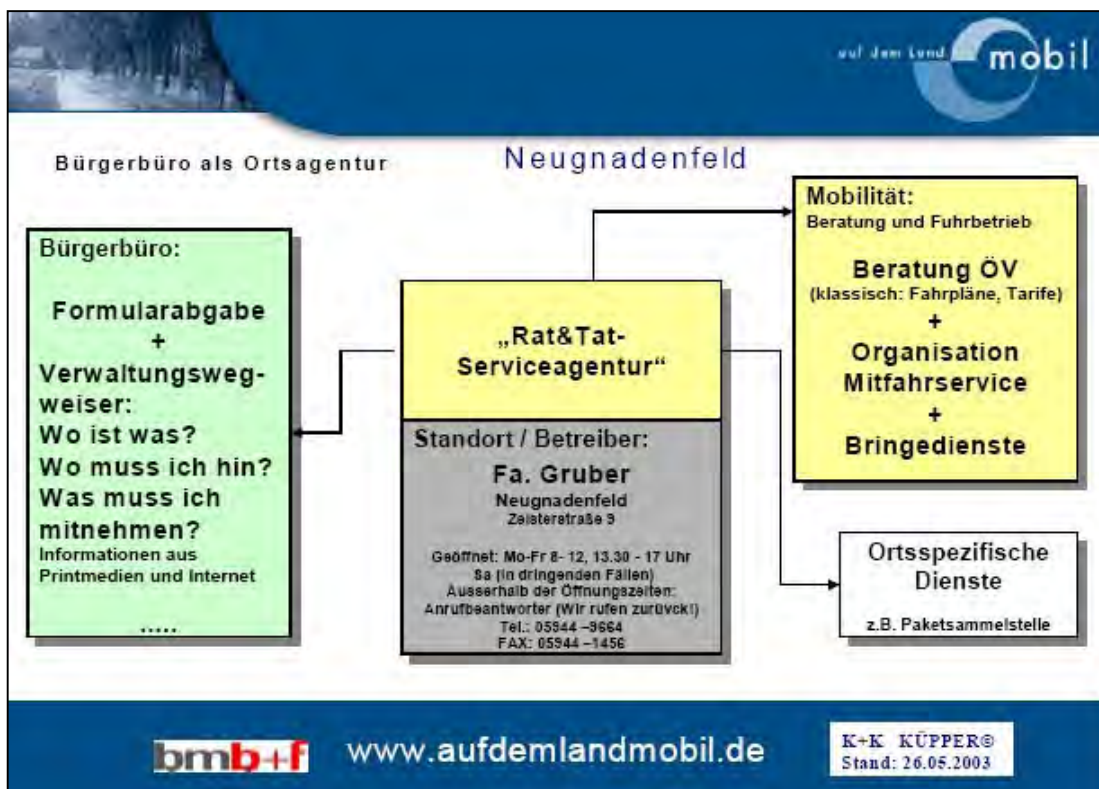
„Auf dem Land mobil“ hat festgestellt, dass für eine erfolgreiche Umsetzung ein Moderator oder eine Koordinierungsstelle benötigt wird. Es sollte Werbematerial sowohl für den Prozess, als auch für das Projekt erstellt werden. Weiterhin müssen Verwaltung und Verkehrsunternehmen diese Projekte unterstützen. Gerade diese Partner müssen in Zukunft bei alternativen Mobilitätsangeboten eine größere Verpflichtung sehen und mehr Kompetenz zeigen.

Literatur, Vertiefung

Arbeitskreis Mobilitätszentralen pnv-region: Finanzierung einer Mobilitätszentrale – Möglichkeiten und Nutzen von Kooperationen. 2004 (Eigendruck, zu beziehen zum Selbstkostenpreis bei K+K Küpper, Bonn)

Kagermeier, A.; Küpper, Sw-A.; Sippel, L.: Mobilitätsberatung im ländlichen Raum: Anforderungen an Infrastruktur und Akteure. V+T 2005, H5, S. 175-179.

www.aufdemlandmobil.de



Die Serviceagentur Neugnadenfeld (Grafschaft Bentheim) bietet nicht nur Fahrscheine

IMPULSREFERAT

Erfolgsfaktoren und Probleme bei der Entwicklung und Begleitung von Projekten im Bereich ländlicher Mobilität

Petra-Juliane Wagner, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Berlin

Entwicklungsprobleme im Verbundraum Berlin-Brandenburg

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) ist mit ca. 30.000 km² flächenmäßig einer der größten Verkehrsverbände Europas. So nutzen täglich 3,8 Millionen Fahrgäste die öffentlichen Verkehrsmittel, davon allein 3,3 Millionen in Berlin. Als ein Verbund der Aufgabenträger (43 öffentliche und private Verkehrsunternehmen) ist der VBB verantwortlich für Planung, Koordinierung und Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen, sowie Vertragsmanagement, Werbung und Fahrgastinformation. Wichtig sind das einheitliche Tarifsystem und Marketing. Weiterhin koordiniert der VBB den Vertrieb und die Einnahmeaufteilung, die Öffentlichkeitsarbeit und das Qualitätsmanagement.

Im Verbundraum Berlin-Brandenburg bestehen erhebliche regionale Unterschiede, die es nach Möglichkeit mit einem qualitativ hochwertigen und für alle Regionen gleichermaßen ausreichenden Angebot zu überwinden gilt. Innerhalb des Verbundes besteht ein extremes Ungleichgewicht zwischen dem Großraum Berlin und den peripheren Regionen Brandenburgs. Trotz dieses Ungleichgewichts sollen entsprechend den verkehrspolitischen Leitlinien der Landkreise auch in den dünner besiedelten Teilen des Landes Brandenburg ausreichende öffentliche Mobilitätsangebote vorgehalten werden. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg hat sich die Aufgabe gestellt, Konzepte zu entwickeln, wie trotz des demografischen Wandels noch öffentliche Mobilität angeboten werden kann. Wie wird die Zukunft aussehen? Es ergibt sich ein Teufelskreis: dort, wo die Einwohnerzahlen sinken, gibt es in der Regel auch eine geringere Nachfrage nach Mobilität; andererseits verlassen mobile Menschen vor allem die Regionen, in denen kein oder nur ein unzureichendes Mobilitätsangebot vorhanden ist. Die Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung in Brandenburg zeigen auf, dass es zu starken Bevölkerungsverlusten kommen wird. Außerhalb des Großraums Berlin wird bis 2020 ein Einwohnerrückgang von mehr als 10 Prozent gegenüber heute erwartet, was erhebliche Probleme mit sich bringt. In Zukunft werden sich die Probleme, die aus dem demographischen Wandel resultieren, vor allem im ländlichen Raum verschärfen. Dies hat nicht zuletzt erhebliche finanzielle Konsequenzen für die Bereitstellung von ÖPNV-Angeboten. Darum hat der VBB sich in den vergangenen Jahren mit Alternativkonzepten

beschäftigt und einige Hemmnisse und Erfolgsfaktoren herausgearbeitet.

Auswirkungen auf die öffentliche Mobilität

Das Land Brandenburg setzt hinsichtlich der Wirtschaftsentwicklung vor allem auf naturnahen Tourismus. Etwa 50 % der Berliner Haushalte verfügen über einen Pkw, können somit die touristischen Ziele nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichen. Sind diese nicht mehr vorhanden, kann sich der Tourismus nicht wie gewünscht entwickeln. Ländliche, öffentliche Mobilität ist zum größten Teil Schülerverkehr; mit dem dramatischen Rückgang der Schülerzahlen wird das Rückgrat des ländlichen ÖPNV angegriffen. Von 1995/96 bis 2009/10 wird die Schülerzahl (inkl. Berufsschüler) in der Uckermark um fast 61 Prozent zurückgehen (von 30.721 auf ca. 12.000). In extrem dünn besiedelten Regionen steigen die Aufwendungen der Aufgabenträger pro beförderte Person für den ÖPNV. Insgesamt gehen die Zuschüsse für den öffentlichen Nahverkehr ohnehin mit der geplanten Kürzung der Regionalisierungsmittel zurück. In dünn besiedelten Regionen fehlen oft Ansprechpartner für Mobilitätsfragen, auch Netzwerke für Gemeinschaftsprojekte sind nicht vorhanden. Der Pkw wird bei mangelnden öffentlichen Verkehrsangeboten bis ins hohe Alter genutzt, dadurch steigt das Unfallrisiko. Ältere Menschen, die nicht über einen PKW verfügen, vereinsamen.

Erfolgsfaktoren und Chancen

Es gibt glücklicherweise Akteure, die in der Lage sein können, Wege aus der aufgezeigten Problemlage zu finden. Dazu gehören aktive private oder kommunale Verkehrsunternehmen, engagierte Landkreise als Aufgabenträger, der Verkehrsverbund, der als „Ideenschmiede“ koordinierend und unterstützend in der Region anerkannt ist, sowie leidenschaftliche Bürgermeister und Lokalpolitiker. Einige Beispiele aus Brandenburg machen Mut für die Zukunft, den ländlichen Raum als Lebensraum zu erhalten, wie beispielsweise der Theaterbus in der Uckermark, Rufbusse in verschiedenen Landkreisen des Landes Brandenburg, Bürgerbusse und Eventverkehre. Die Erfolgsfaktoren für die genannten Beispiele sind die konsequente Ausrichtung der Zubringerverkehre auf die Bahn und Mobilitätsangebote, die auf die Bedürfnisse der Nutzer zugeschnitten sind. Weiterhin ist eine enge und dauerhafte Zusammenarbeit aller Beteiligten nötig. Zudem sollte sich ein „starker Verantwortlicher“ aus der Region engagieren. Der ÖPNV muss sich also zukünftig auf eine neue Rolle in dünn besiedelten Regionen einstellen. Er ist Teil eines Mobilitätsverbundes, der auf die Interessen der Nutzer ausgerichtet sein muss.

Erfolgreiche Konzepte für öffentliche ländliche Mobilität

In Brandenburg gibt es bereits einige Ansätze alternativer Bedienformen im Personenverkehr. Insbesondere durch das Kooperationsprojekt „Impuls 2005“ wurden einige interessante Projekte erprobt, die zum Teil bis heute bestehen.

In Zusammenarbeit mit den Uckermärkischen Bühnen in Schwedt/Oder gibt es den „Theaterbus Schwedt“. In einem relativ großen Einzugsgebiet werden Theaterbesucher abgeholt und nach der Vorstellung nach Hause gebracht. Dieses Angebot wird immerhin von ca. 16 Prozent der Besucher in Anspruch genommen (Jahr 2006). Das partnerschaftliche Konzept wird weiterentwickelt und angepasst. Zunächst war der Theaterbus ein normaler Rufbus; öffentlich finanziert, zuzüglich eines Komfortzuschlags pro Fahrgast. Inzwischen ist in allen Theaterkarten ein Zuschlag für den Theaterbus enthalten; er hat sich in der Region etabliert.

In der Uckermark gibt es eine Buslinie „Biberbahn“, die Besucher zum Naturschutzbund-Zentrum Blumberger Mühle bei Angermünde bringt. Die Besonderheit ist das Fahrzeug, mit Panoramafenstern und Baumstamm-Design. Die Busfahrt wird somit zu einem Erlebnis.



Die Biberbahn

Aus dem Projekt „Impuls 2005“ stammt ebenfalls die Initiierung eines Bürgerbusses für das ländliche Brandenburg. Bei einem Bürgerbus werden die Fahrten ehrenamtlich von Mitgliedern eines Bürgerbusvereins durchgeführt. Rechtlich und konzessionell ist der Betrieb durch den Auftrag einer Verkehrsgesellschaft abgesichert. Die Busfahrer erhalten keinen Lohn, die Tageseinnahmen werden bei der Verkehrsgesellschaft abgeliefert. Dennoch wird ein normaler, vom Landkreis bezahlter Busverkehr mit Fahrplan geboten.

Der erste Bürgerbusverein Brandenburgs entstand in Gransee. Dort fährt seit 2005 die Linie 835 als Bürgerbus. Sechzehn ehrenamtliche Fahrer fahren in der Woche täglich fünf Touren in Gransee und Umgebung. Jede Tour dauert etwa eine Stunde und ist ca. 40 Kilometer lang. Der Bürgerbus Gransee hat im Monat ca. 300 Fahrgäste (Jahr 2006).



Bürgerbus Gransee

Der VBB hat in Zusammenarbeit mit dem Zentrum Technik und Gesellschaft (ZTG) der TU Berlin ein Handbuch für Bürgerbusse erstellt. Es beinhaltet rechtliche und verkehrliche Rahmenbedingungen sowie Checklisten zu Verein, Fahrdiensten, Finanzierung, Versicherung und Marketing. Im Rahmen des LEADER-Kooperationsprojektes „mobikult“ entstand ein zweiter Bürgerbusverein in Brandenburg. Seit September 2006 gibt es den Bürgerbus „Hoher Fläming“, der das Gebiet um die Stadt Belzig bedient.

Weitere flexible Nahverkehrsangebote in Brandenburg sind beispielsweise die Busverkehre zu Veranstaltungen des Bauernmarkts Oberhavel in Schmachtenhagen oder der Velobus in der Uckermark.

Fazit

Wichtig ist letztendlich eine dauerhafte Lösung zur Sicherung von flexiblen Verkehrsangeboten. So sollte die Umsetzung neuer Angebote in enger Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern und den Landkreisen vorbereitet werden. Nach einer Anschubfinanzierung müssen die Angebote dann in den regulären Linienverkehr hinübergehen, um eine finanzielle Sicherheit über Regionalisierungsmittel zu bekommen.

Literatur, Vertiefung

Gipp, Christoph; Schmidtman, Silke; Wagner, Petra-Juliane (2004): Die Brandenburger Lösung – Genehmigungen im bestehenden Rechtsrahmen, in: Kagermeier, Andreas (Hrsg.): Verkehrssystem- und Mobilitätsmanagement im ländlichen Raum, Mannheim 2004. S. 317-330 (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Bd. 10).

Wagner, P.-J., Schenk, E, Bürgerbusse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

www.impuls-2005.de

www.buergerbus-gransee.de

www.vbbonline.de

IMPULSREFERAT

Finanzielle und rechtliche Rahmenbedingungen öffentlicher Mobilität in der Region – Daseinsfürsorge bei leeren Kassen

Dr. Christoph Walther, PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe/Berlin

Schon unter heutigen Bedingungen gestaltet sich die Daseinsfürsorge im ländlichen Raum schwierig. In Zukunft werden neben den finanziellen Engpässen auch demographische und soziale Veränderungen auftreten. In vielen Regionen werden die Einwohnerzahl und damit der Bedarf an öffentlichen Verkehrsangeboten eventuell sinken. Der Führerscheinbesitz nimmt stetig zu, bald gibt es bei Erwachsenen diesbezüglich kaum noch Unterschiede bei Alter und Geschlecht. Und schließlich schrumpft die Zahl der Kinder und Auszubildenden; bis heute das Rückgrat bei der Finanzierung und Rechtfertigung des ÖPNV.

Der Staat wird zukünftig das Grundrecht auf Mobilität stärker diskutieren. In einigen Punkten werden sich Bürger und Wirtschaft beispielsweise auf selbst organisierte Mobilität und mobile Verkaufseinrichtungen einstellen müssen. Für die restlichen Personen mit Bedarf nach öffentlichem Verkehr müssen alternative Lösungen gefunden werden.

Eine personenbezogene, direkte Bezuschussung für Mobilität scheint zwar finanziell sinnvoll zu sein, eine solche Subjektförderung geht aber einher mit neuer Bürokratie und vermehrter Datenerfassung. Zudem müssen Kriterien erarbeitet werden, die we-

der Missbrauch noch Ungleichbehandlungen den Weg bereiten.

Da die öffentlichen Haushalte zur Zeit stark unterfinanziert sind, die Regionalisierungsmittel und die Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz-Förderung (GVFG-Förderung) in den nächsten Jahren stark gekürzt werden, ist es notwendig, neue Wege aufzuzeigen, mit denen der Daseinsvorsorge bei günstiger Kostenstruktur Rechnung getragen werden kann.

Finanzielle Rahmenbedingungen – Grenzen der Finanzierbarkeit

Heute wird vor dem Hintergrund knapper Mittel der ÖPNV in Frage gestellt. Dabei war der ÖPNV in der Bundesrepublik Deutschland noch nie rentabel. Schon in den Nachkriegsjahren – der Monopolphase des ÖPNV – wurden keine Maßnahmen ergriffen, die den veränderten Bedingungen durch den stark anwachsenden Autoverkehr gerecht wurden. Bis in die 70er Jahre wurde der ÖPNV als Unterstützung für Bedürftige, die sich kein eigenes Auto leisten konnten, gesehen und bezuschusst (Sozialphase). Danach folgte die

Betriebsform	Fahrplan	Anmeldung	Zu- und Abgang			
			Haltestelle		Haustür	
			Einstieg	Ausstieg	Einstieg	Ausstieg
Linie	mit	ohne	Linien-Bus			
Bedarfslinie	mit	mit	L-Bus			
Richtungsband	mit	mit	R-Bus*			R-AST
			R-AST			
Fläche	Ohne	mit			F-Bus**	
					Taxi	
* in Einzelfällen auch Bedienung von abgelegenen Gehöften ** Sonderform in Gardelegen: Abholung an Haltestelle AST = Anruf-Sammeltaxi					Kombination nicht existent oder relevant	

Systematisierung alternativer Bedienungsformen

Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume

Ökophase. Die brachte dem ÖPNV zwar ein neues Image (Umweltfreundlichkeit), aber keine bedeutenden Fahrgastzuwächse. So ist die Geschichte des ÖPNV die Geschichte einer Bezahlbarkeitskrise und die Suche nach Alternativen ist schon längere Zeit aktuell.

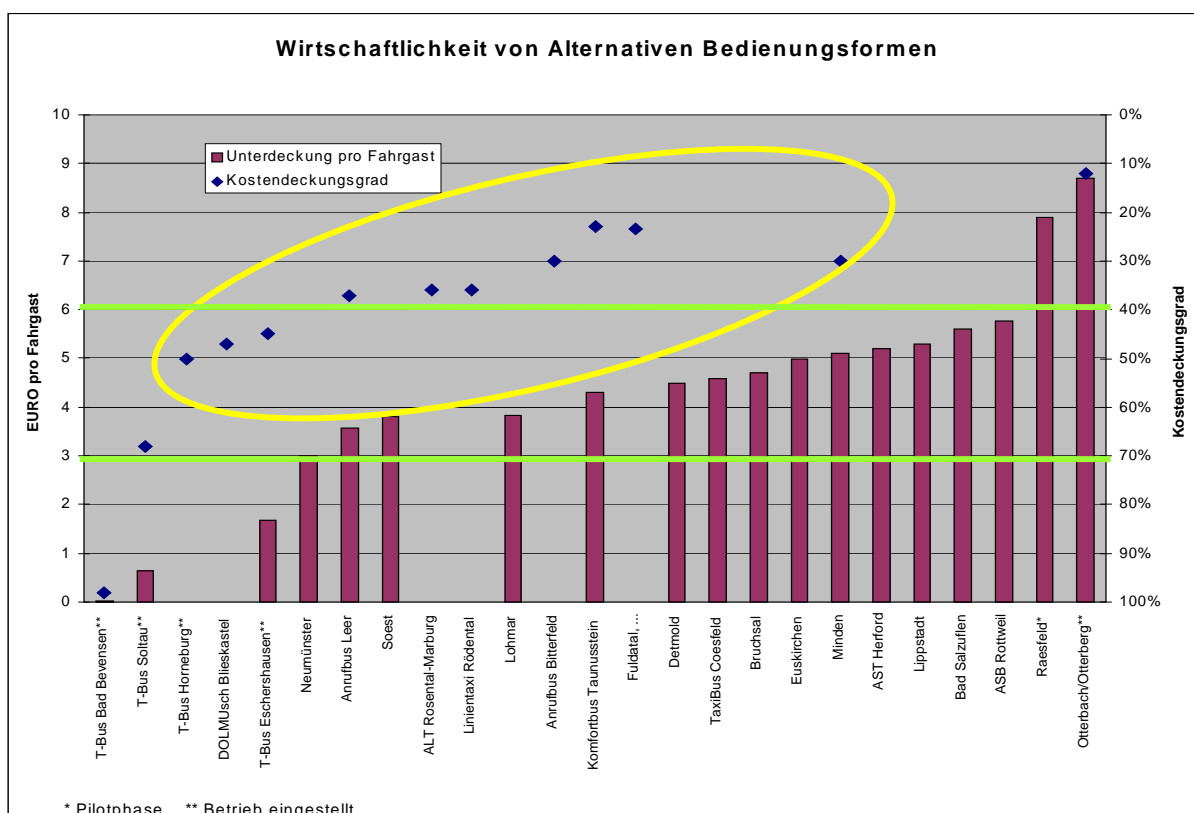
Bei den alternativen Bedienformen gibt es eine Vielzahl von Produkten, welche bei Definitionen und damit bei Ausschreibungen Schwierigkeiten bereiten. In dem Forschungsprojekt AMABILE (Ausschreibung und Modellierung von Alternativen Bedienungsformen in Form von Teilnetzen unter Integration traditioneller Linienverkehre, im Rahmen der PNV-Initiative vom BMBF gefördert) wurden die alternativen Bedientypen systematisiert und zusammengefasst. Die Auswahl reicht vom klassischen Linienbus bis zum so genannten Flächenbus.

Der Flächenbus gilt oft als Aushängeschild alternativer Bedienformen. Es gibt weder Fahrplan, noch Haltestellen, es erfolgt eine individuelle Bestellung und Fahrtroute. Damit besitzt der Flächenbus überhaupt kein Merkmal einer Linie, wie sie nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zur Finanzierung durch Regionalisierungsmittel eigentlich vorgeschrieben ist. Zudem führt diese absolute Flexibilität zu geringen Besetzungsgraden (durchschnittlich 1-2 Fahrgäste) und damit zu einem unbezahlbaren Individualverkehr mit dem ÖPNV!

Bei AMABILE wurde auch die Wirtschaftlichkeit von alternativen Beförderungsmethoden untersucht. Durchschnittlich hatten die Verkehrsmittel einen Kostendeckungsgrad

zwischen 20 und 50 Prozent und einen öffentlichen Kostenzuschuss zwischen drei und sechs Euro pro Fahrgast und Strecke! Dies führte zu der Annahme, dass der Kostenzuschuss bei flexiblen ÖPNV-Angeboten höher wäre als wenn man die Fahrgäste zum Buspreis das Taxi benutzen ließe. Verschiedene Modellrechnungen bestätigen diese Vermutung: Ein Flächenbus im ländlichen Raum verursacht an einem durchschnittlichen Wochentag Kosten von ca. 620 Euro pro Tag (Fahrzeughaltung, Fahrer, Betrieb). Bei Einnahmen von etwa 30 Euro am Tag (20 Fahrgäste) bedeutet dies einen Kostendeckungsgrad von ca. fünf Prozent und einen Zuschussbedarf von 590 Euro pro Tag! Würden die 20 Fahrgäste stattdessen das Taxi zum gleichen Preis benutzen, beliefen sich die Zuschusskosten auf 280 Euro am Tag, gut die Hälfte der ÖPNV-Subvention! Eine höhere Frequentierung würde dabei die Kosten nicht senken. Zwar steigen der Erlös und der Kostendeckungsgrad etwas, die absoluten Kosten und Zuschüsse wachsen aber mit jedem weiteren Fahrgast. Diese Beispielrechnung verdeutlicht das Dilemma des ÖPNV in der Fläche; es ist aber fraglich ob überhaupt das Taxigewerbe in allen Regionen wirtschaftlich angeboten werden kann!

Bei den Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den ÖPNV muss auch bedacht werden, dass in naher Zukunft erhebliche Kürzungen bei den Fördermitteln anstehen. Zum einen werden die Regionalisierungsmittel in den Jahren 2007 bis 2010 um über drei Milliarden Euro



Wirtschaftlichkeit von alternativen Bedienungsformen im Projekt AMABILE

gegenüber einem gleichlangen früheren Zeitraum gesenkt. Weiterhin sollen die Mittel, die das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) bereitstellt, zwischen 2013 und 2020 komplett eingespart werden!

Ein positives Beispiel für die Übergangszeit ist die Anreiz bezogene Finanzierung in Brandenburg. Ein Verteilungsschlüssel mit Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten berücksichtigt regionale Besonderheiten und Initiativen. Die wenigen Mittel können somit effizienter und gerechter verteilt werden.

Rechtliche Rahmenbedingungen

Der §1 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs verankert die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und begründet damit das Engagement der öffentlichen Haushalte für den ÖPNV in der Fläche. Diese müssen somit eine Lücke schließen, wo privates Kapital sich nicht rentiert.

Um innerhalb der Rechtsbedingungen des PBefG eine zumindest linienähnliche Genehmigung zu bekommen sind bisher verschiedene Kunstgriffe nötig, z.B. Deklaration eines Testbetriebs, Ausweisung von Haltestellen an jedem Haus. Um die flexiblen Verkehrsangebote rechtlich abzusichern, wäre eine Erweiterung des PBefG nötig. Paragraph 42a, der alternative Bedienformen den Linienverkehren gleichstellt, ist aber wettbewerbsrechtlich umstritten.

Eine andere zeitnahe Möglichkeit stellt die Beschränkung der Verwaltungsvorschriften bei der Genehmigung bedarfsorientierter Verkehre nach §58 PBefG dar. Hierbei würde es sich aber nur um eine Regelung behördlichen Handelns halten, womit keine Rechtsverbindlichkeit gewährleistet wäre.

Möglichkeiten durch die Ausschreibung von Verkehrsleistungen

Die Möglichkeiten durch die Ausschreibung von Verkehrsleistungen Kosten einzusparen sind im ländlichen Raum aufgrund des rechtlichen Rahmens oft begrenzt. Es müssen Voraussetzungen wie beispielsweise die Formulierung eines konkreten Ausschreibungsgegenstands erfüllt werden. Dieser darf sich mit bestehenden Konzessionen und Laufzeiten nicht überschneiden. Die Verkehre müssen genehmigungspflichtig sein, was oben genannten Rechtsunsicherheiten entgegensteht. Um sowohl für den Betreiber, als auch für den Aufgabenträger ökonomische Konsequenzen abzuwägen und die Haushaltsstabilität zu gewährleisten, muss eine ausreichende, nachvollziehbare Datengrundlage vorhanden sein. Und nicht zuletzt muss der politische Wille für eine Ausschreibung vorhanden sein. Denn häufig gibt es vielfältige Gegenargumente für eine Ausschreibung (z.B. Gefährdung des Arbeitsmarktes, hoher Aufwand gegenüber geringem Nutzen, Schwierigkeiten in Verkehrsverbänden).

So gibt es im ländlichen Raum selten gute Voraussetzungen für eine Ausschreibung. Nach dem viel zitierten EuGH-Urteil von 2003 besteht auch keine einklagbare Pflicht zu Ausschreibungen. Bei folgenden vier Bedingungen kann die marktorientierte Direktvergabe erfolgen: Es liegt eine gemeinschaftliche Verpflichtung (Daseinsfürsorge) vor. Die Berechnungen der Kosten sind objektiv und transparent. Die Ausgleichszahlungen dürfen die Aufwendungen nicht überkompensieren und die Kostensätze entsprechen lokalen, marktwirtschaftlichen Durchschnittswerten. Diese Kriterien sind konkret schwer nachzuweisen und erhöhen die Rechtssicherheit nur bedingt.

Mögliche alternative Ansätze bei der Daseinsvorsorge

In dieser rechtlich und finanziell schwierigen Situation stellt sich die Frage nach einer alternativen Ausgestaltung der Verpflichtung zur Daseinsvorsorge in punkto Mobilität im ländlichen Raum.

Wieviel selbst organisierte Mobilität, d.h. Fahrgemeinschaften, private Mitnahmen, Bürgerbusse, kann man organisieren oder gar einfordern?

Wie kann das Angebot zur Nachfrage kommen: Mobile Bürgerbüros, Bibliotheken, Lebensmittelläden, E-Commerce etc.?

Subjektförderung

Ist Subjektförderung statt Objektförderung möglich? D.h., es wird kein ÖPNV mehr bis in den letzten Winkel angeboten, aber Personen ohne eigenen Mobilitätzugang erhalten Zuwendungen für Fahrten (z.B. mit dem Taxi) zum nächsten ÖPNV-Anschluss. Die Subjektförderung ist in anderen Bereichen der staatlichen Vorsorge deutlich bekannter. So besteht im Bereich der Bereitstellung von bezahlbarem Wohnraum die Alternative zwischen sozialem Wohnungsbau (Objektförderung) und der Auszahlung von Wohngeld (Subjektförderung). Für eine Subjektförderung im ÖPNV müssen Kriterien aufgestellt werden, die eine Berechtigung der Zuwendung nachweisen und einfach überprüfbar sind. Hierfür kommen die Merkmale: Haushalt ohne Automobil, keine oder keine ausreichende Versorgung mit ÖPNV-Angeboten sowie die Einkommenssituation in Frage. Für die Gewährung der Subjektförderung ist der Begriff der "ausreichenden Versorgung" im Sinne des Regionalisierungsgesetzes eindeutig zu fassen. Er könnte sich z.B. auf die Vergabe von Taxigutscheinen für Fahrten bis zum nächsten "regelmäßigen" ÖPNV-Anschluss beschränken. Die Einführung einer Subjektförderung birgt prinzipiell die Gefahr, neue Förderatbestände, gegebenenfalls über den ländlichen Raum hinaus, zu schaffen und benötigt ein eindeutiges Kriterienraster für ihre Gewährung. Die Subjektförderung bildet sowohl im Hinblick auf die Finanzen der öffentlichen Haushalte als auch im Hinblick auf das nachbarschaftliche Zusammenleben gegenüber privaten Mit-

Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume

nahmen die zweitbeste Alternative. Dabei ist unbestritten, dass es Situationen gibt, in denen die Bereitstellung von Taxifahrten billiger ist als die Vorhaltung einer noch so flexiblen Bedienungsform. Eine Gesamtschau möglicher Einsatzbereiche der Subjektförderung und ihrer Potentiale zur Konsolidierung der öffentlichen Haushalte ist in weitergehenden Untersuchungen herauszuarbeiten.

Die finanziellen und rechtlichen Rahmenbedingungen machen deutlich, dass die flexiblen Bedienungsformen von heute wahrscheinlich für die künftigen Herausforderungen nicht mehr flexibel genug sind, so dass neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume gefunden werden müssen. Hierzu kann die Tagung in Buckow einen wesentlichen Beitrag leisten.

Literatur, Vertiefung

www.amabile.ptv.de

Leitfaden für die Ausschreibung von Teilnetzen aus Alternativen Bedienungsformen und traditionellen Linienverkehren

www.pnvregion.de/pdf/2-5_Grenzen_der_Finanzierbarkeit.ppt

Dr. Christoph Walther: Konsequenzen aus der Daseinsfürsorge. Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen. 2004.

IMPULSREFERAT

Internationale und nationale Fördermöglichkeiten und -projekte der touristischen Mobilität in ländlichen Räumen

Dr. Arnd Motzkus, TÜV Management Systems GmbH, Köln

Die meisten touristischen Destinationen liegen im ländlichen Raum. Über die funktionale Eignung eines ländlichen Raumes als Tourismusgebiet entscheidet vor allem seine landschaftliche und kulturelle Attraktivität. Vor dem Hintergrund des gestiegenen Umweltbewusstseins der deutschen Urlauber ist eine intakte Umwelt eine essentielle Voraussetzung für eine langfristig ökonomisch erfolgreiche Entwicklung des Tourismus.

Reisemobilität der Deutschen

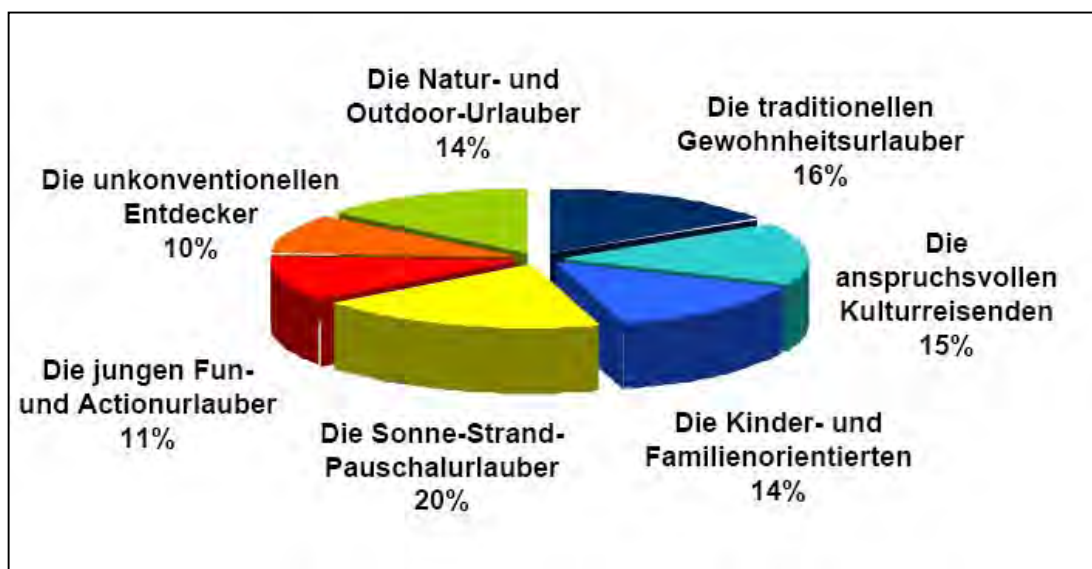
In den vergangenen Jahren gab es in der Reisebranche neue Trends, die sich auch in Zukunft fortsetzen werden. Bestimmte Produkte erlebten einen Aufschwung, z.B. Wellness und „All Inklusiv“. Aber auch Natur- und Aktivurlaube erfreuen sich wachsender Beliebtheit. Durch das neue Angebot von Billigfliegern gewinnen Städtekurzreisen an Bedeutung. Dieses Beispiel zeigt, das mitunter sehr schnell Veränderungen im Reiseverhalten hervorgerufen werden können; ein erheblicher Teil der Reisen mit Billigfluglinien ist ein preisinduzierter Verkehr, der nicht vordergründig aus einem von innen kommenden Mobilitätsbedürfnis erwächst.

Einst attraktive Urlaubsregionen in der Ferne sind zu zweit-

und drittklassigen Pauschalzielen des Massentourismus ohne geographische und soziokulturelle Identität abgestiegen. Ein wesentlicher Grund für den Identitätsverlust ist der individuelle „Kontrastraumbedarf“ einer neuen Zielgruppe, der Natur-, Kultur- und Gesundheit orientierten Urlauber. Neben dem Städtekurztrip oder dem All-Inclusive-Badeurlaub ist das Erleben von Natur und Kultur in Verbindung mit Erholung, Bildung, Gesundheit („Wellness“) und sportlicher Aktivität für viele Urlauber ein zunehmend wichtiges Reisemotiv. Das Verbundvorhaben des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) INVENT (Innovative Vermarktungskonzepte nachhaltiger Tourismusangebote) hat die Bedürfnisse und Wünsche der Urlauber im Massenmarkt analysiert. Es wurden differenzierte Zielgruppen herausgearbeitet, für die ein spezifisches Marketing von Angeboten und Dienstleistungen entwickelt werden sollte.

Zahlreiche Reiseveranstalter und Verkehrsunternehmen nutzen den Trend der aktiven Erholung in der Natur und setzen mehr und mehr auf umweltverträgliche Reise- und Mobilitätsangebote im Inland. Das Potenzial für eine umweltfreundliche Reisemobilität ist nicht zu unterschätzen: Neue Studien belegen, dass 25 Prozent der Urlauber ohne Auto anreisen. 50 Prozent der Urlauber, die mit dem Auto anreisen, nutzen ihr Auto im Urlaub nicht.

Veränderungen bei touristischen Verkehren werden sich auch mit dem demographischen Wandel ergeben. Schon heute gelten Senioren als Wachstumsmotor der Reisebranche. Die „neuen Alten“ besitzen häufig Freizeit und Wohlstand, zudem sind sie aktiver und mobiler. Die Senioren bilden eine erfahrene und anspruchsvolle Kundengruppe. Zusammen mit dem erhöhten Umweltschutzverständnis aller Bevölkerungsgruppen wird aus der ehemaligen Nische des Natururlaubs zunehmend ein Massenmarkt.



Die Touristen sind auf ihrer Reise sehr intermodal unterwegs. Dabei kann die Inanspruchnahme von Mobilitätsdienstleistungen in der Freizeit und im Urlaub auch zur Sicherung der Alltagsmobilität im ländlichen Raum beitragen.

Forschungsförderung und Projektbeispiele

Das Forschungsprogramm Stadtverkehr (FopS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) soll an konkreten regionalen Beispielen anwendungsbezogene und übertragbare Lösungen im Mobilitätsbereich liefern. Gemeinsame Angebote für eine nachhaltige Mobilität im Urlaub und Alltag werden durch verschiedene Förderprogramme und -projekte initiiert bzw. unterstützt. Beispielsweise sind aus einem durch das Bundesumweltministerium geförderten Projekt in Zusammenarbeit mit dem Verkehrsclub Deutschland zahlreiche Pauschalangebote für einen Urlaub ohne Auto hervorgegangen. Im Rahmen eines durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) geförderten Vorhabens wirbt auch die Deutsche Bahn AG in Zusammenarbeit mit ihrem Tochterunternehmen AMEROPA für eine autofreie Mobilität in Deutschland. Im Forschungsprogramm „Mobilität und Verkehr“ der Bundesregierung wurden zahlreiche Umsetzungsvorhaben für eine nachhaltige Gestaltung der Freizeit- und Alltagsmobilität im ländlichen Raum gefördert. Des Weiteren unterstützt das Forschungsprogramm „Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung (BMVBS) die Umsetzung eines nachhaltigen Verkehrs- und Mobilitätsmanagements auf der Insel Usedom-Wollin. Bei dem vorgestellten Projekt „Verkehrsplannung in der Region Usedom-Wollin“ wurde die Verkehrssituation der beiden Ostseeinseln systematisiert. Das bisher schon hohe Verkehrsaufkommen durch die Kaiserbäder zur Urlaubszeit könnte sich durch die vorgesehenen Grenzübergangsöffnungen für den Autoverkehr in Ahlbeck und Garz zu einem dramatischen Problem für Touristen und Einheimische verstärken. Es wurden Maßnahmen zur Verkehrsbeeinflussung entwickelt, elektronisch (z.B. belastungsabhängige Steueranlagen) und herkömmlich (Zugangsbeschränkungen für bestimmte Nutzergruppen). Daneben wurden auch weiter reichende Veränderungen diskutiert, beispielsweise die Umwidmung von Bundes- und Landesstraßen, sowie die Wiedererrichtung der südlichen Bahnverbindung über die Karniner Hubbrücke.

Der Nationale Radverkehrsplan des BMVBS fördert zudem Kampagnen und Forschungsvorhaben des Fahrradtourismus. Die Projekte „Reiselust – Neue Wege in den Urlaub“ (Bundesumweltministerium) und „Fahrtziel Natur“ (DB AG, BUND, NABU, VCD) entwickeln und vermarkten Pauschalangebote für einen Urlaub ohne Auto.

Darüber hinaus unterstützen auch die Länder (z.B. Radroutenplaner NRW, naldoland Baden-Württemberg) eine nachhaltige Mobilität in der Freizeit. Und auch im Rahmen der Gemeinschaftsinitiative INTERREG des europäischen Regionalentwicklungsfonds (ERDF) ist inzwischen das Nachfolgeprogramm von Alps Mobility II auf den

Weg gebracht worden. Sein Ziel: Gemeinsame Pauschalangebote für sanfte Mobilität im Tourismus zu entwickeln und unter dem Namen „Alpine Pearls – Perlen der Alpen“, zu vermarkten. Bereits Alps Mobility I hat zahlreiche Projekte im In- und Ausland zur nachhaltigen Mobilität gefördert (z.B. Alpine Awareness).

Fazit

Die Bundesregierung hat sich in ihrem tourismuspolitischen Bericht für die Förderung naturnaher Reisen mit umweltfreundlicher Mobilität ausgesprochen. Umweltfreundlicher Urlaub im eigenen Land ist auch jenseits der „Öko-Nische“ ein zunehmend attraktiver Volumen- und Massenmarkt. Um für diesen Nachfragemarkt zielgruppengerechte Angebote zu entwickeln, bedarf es enger Kooperationen zwischen den großen Reiseveranstaltern, lokalen und regionalen Tourismusorganisationen und -destinationen sowie überregionalen und lokalen Verkehrsträgern, insbesondere Bahnunternehmen im Sinne einer nachhaltigen „Urlaubs- und Reisedienstleistungskette“. Hier lohnt ein Blick in die benachbarte Schweiz. Die zahlreichen Kooperationsangebote zwischen Bahn, Bus und Schiff sowie zwischen den Verkehrsträgern und Zieldestinationen und das durch den Bund geförderte Programm „SchweizMobil“ können uns als Vorbild für gemeinsame Aktivitäten dienen.

Literatur und Vertiefung

www.fops.de,

www.invent-tourismus.de,

www.reiselust-deutschland.de,

www.fahrtziel-natur.de

INPUT ARBEITSGRUPPEN

Zentrale Bausteine einer Projektkonzeption

Jens Freudenberg, Zentrum Technik und Gesellschaft der TU Berlin

Anhand des Kooperationsvorhabens „mobikult“ wird die Herangehensweise an die Konzeption neuer Mobilitätsangebote in der Region exemplarisch erläutert. Es sei darauf hingewiesen, dass jede Region ihre regionalen Rahmenbedingungen und Spezifika hat; die Konzeption also nicht immer zu hundert Prozent übertragbar ist. Sehr wohl dient die Konzeption als Leitfaden für die Gruppenarbeit des LEADER-Workshops und für die praktische Arbeit der Akteure.

Die Konzeption von „mobikult“ besteht aus fünf Projektbausteinen, der Evaluation sowie Dokumentation bzw. dem Ergebnistransfer.

1. Ist-Analyse in der Region

Die Ausgangslage kann in verschiedenen Regionen erheblich voneinander abweichen. So gibt es sowohl Unterschiede bei dem strukturellen Angebot (Wege, Modelle, Information) als auch beim Kenntnisstand und Engagement der Akteure.

Die Analyse von regionalen Strukturdaten ist wichtig, sie darf aber nicht zu umfangreich ausfallen. In jedem Fall ist eine Fokussierung nötig, beispielsweise auf die Verkehrs-

und Touristikstruktur. In der ersten Projektphase müssen Akteure aktiv aufgesucht und beteiligt werden (z.B. Zielgruppenworkshops). Handlungsfelder sollen identifiziert und Ziele definiert werden.

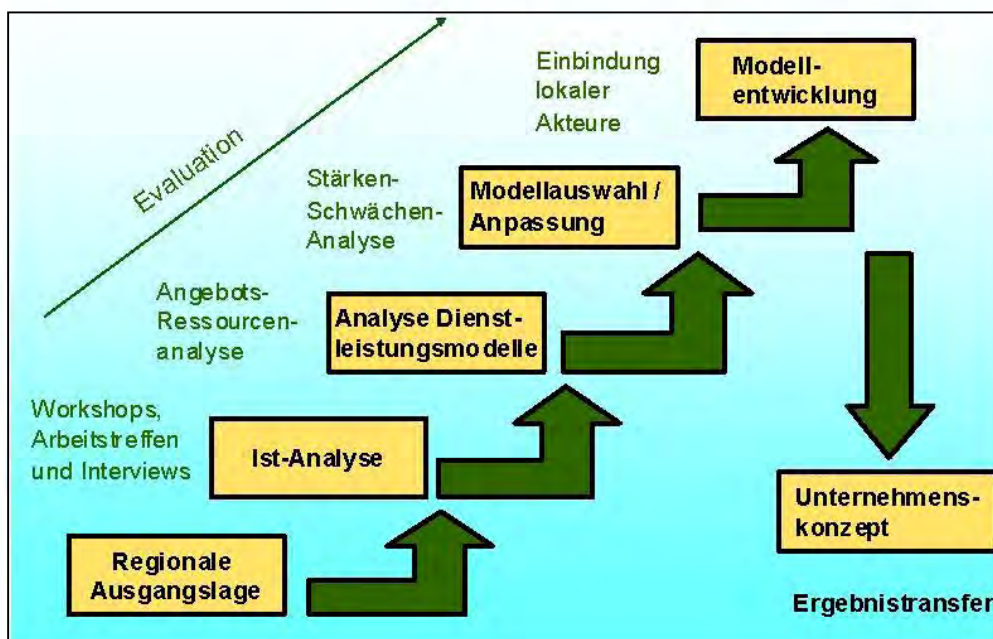
2. Analyse von regionalspezifischen Modellen anhand vorhandener Ressourcen

Die Akteursbeteiligung wird nahtlos fortgesetzt. Nach Identifizierung der Ziele und Zielgruppen sowie deren Angebote und Nachfragen erfolgt eine Angebots-Ressourcen-Analyse. Hier handelt es sich in erster Linie um die Analyse der technischen Infrastruktur, der Fahrzeuge und Einrichtungen, aber auch um bereits vorhandene Dienstleistungsunternehmen sowie deren personelle Ressourcen. Einen besonderen Stellenwert haben Rechtsrahmen und Finanzierungsmöglichkeiten.

Aus dieser Analyse lassen sich letztendlich die Chancen für neue flexible Mobilitätsdienstleistungen ableiten.

3. Auswahl und Anpassung von Mobilitätsmodellen für die Region

Die Ergebnisse der vorangegangenen Analysen werden nun in einer Stärken-Schwächen-Analyse bewertet und diskutiert. Daran wird recht schnell deutlich, welche Handlungsspielräume und Kooperationsmöglichkeiten sich ergeben. Im Vordergrund sollte die Entwicklung eines marktfähigen, dauerhaften und qualitätsorientierten Angebots unter Berücksichtigung der Nachfrage und der regionalen Rahmenbedingungen stehen.



Letztendlich wird ausgelotet, welche Stellschrauben noch betätigt werden müssen und können, um das Angebot zu optimieren. Hierzu ist die Beteiligung der potentiellen Kooperationspartner zwingend erforderlich, da ihre Akzeptanz und ihre Optimierungsmöglichkeiten den Erfolg bestimmen.

4. Modellentwicklung – Spezifizierung der Modelle unter Berücksichtigung potenzieller Betreiber

Nach Festlegung der Modelle werden diese mit den beteiligten Akteuren spezifiziert. Das betrifft die Entwicklung von Nutzungsstrategien, die Konzeptspezifizierung vor Ort und ggf. die Anpassung der Konzepte auf die weichen und harten Rahmenbedingungen (z.B. Konzessionen) in den Modellregionen. Prinzipiell sollte im Interesse der Dauerhaftigkeit angestrebt werden, dass die einzelnen Bestandteile sich soweit wie möglich selbst tragen und funktionieren.

5. Vorbereitung der Umsetzungsphase

Voraussetzung für die Umsetzung eines Mobilitätsangebotes ist ein Betreiber- und Betriebskonzept, das die Zuständigkeiten, Zeitabläufe und den dauerhaften Betriebsablauf regelt. Kommunikation, Schulung, Beratung und Marketing gehören genauso zu einem erfolgreichen Unternehmenskonzept (Businessplan) wie der Finanzierungsplan.

6. Evaluation

Bevor ein Projekt startet, liegt bereits eine Evaluation der Konzeptphase vor, die durch weitere Maßnahmen der Informationsbeschaffung ergänzt wird. Die Evaluation der Entwicklungsphase ist der eigentliche Kern der Evaluation und begleitet die Projektarbeiten kontinuierlich, um ständig Rückschlüsse auf den Projektverlauf ziehen zu können und ggf. Änderungen vorzunehmen. Diese Maßnahmen werden bei Akzeptanz und Anpassung der Modelle behilflich sein. Am Ende eines Vorhabens schließen sich Wirtschaftlichkeitsbewertung, Wirkungsanalyse und Erfolgskontrolle an. Die einzelnen Arbeitsschritte sollten kontinuierlich intern überwacht und evaluiert werden. Zur objektiven Bewertung ist die Durchführung von externen Evaluationsphasen zwingend erforderlich. Das kann u.a. durch Fachgremien sowie Expertenworkshops erfolgen

7. Dokumentation

Die Dokumentation erfolgt projektbegleitend und ex-post. Dokumentiert werden wichtige Absprachen, Arbeitsgespräche und Arbeitsergebnisse, die öffentlichkeitswirksame Aufarbeitung der Modellprojekte in den beteiligten Regionen, Hinweise und Empfehlungen zur Übertragbarkeit der Modellprojekte in andere (beteiligte) Regionen, Forderungen und Empfehlungen an die Regional-, Landes- und

Bundespolitik sowie Veranstaltungen und Workshops im Rahmen des überregionalen Erfahrungsaustauschs.

Die sieben beschriebenen Projektphasen lassen sich auf vier reduzieren und in einem Kreislauf zusammenfassen: Der Informationsbeschaffung, Entwicklung, Vorbereitung der Umsetzung geeigneter Maßnahmen sowie die summative Darstellung der Ergebnisse und Wirkungen. Während des Projektverlaufs wird dieser Kreislauf fortlaufend vollzogen um immer die Möglichkeit der Anpassung gewährleisten zu können.

ERGEBNISSE DER ARBEITSGRUPPEN

Arbeitsgruppe 1: Bedarfsorientierte Linienführung in der Region Holzminden

Im Mittelpunkt der Diskussionen der ersten Arbeitsgruppe stand die landkreisübergreifende Kooperation und Abstimmung der Nahverkehrspläne in der Region Holzminden. Durch eine bessere Vernetzung der ohnehin konzessionierten und geförderten Linien könnte eine größere Auslastung erreicht und das Defizit minimiert werden. Der Landkreis Holzminden befindet sich im südlichen Niedersachsen, an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen. Die Bewohner der Region haben vielfach lange Pendelwege in Richtung Hannover und Göttingen. Auf diesen Verbindungen bietet der Bus- und Bahnverkehr keine Alternative: Der Nutzer muss mehrere Fahrkarten lösen, die Anschlüsse sind schlecht, die Fahrzeiten daher inakzeptabel lang. Die Arbeitsgruppe liefert zwei Lösungsansätze. Zum einen wird in dem Korridor Holzminden-Alfeld-Hannover eine schnelle Linienverbindung mit wenigen Haltepunkten, aber gesicherten Anschlüssen angeregt. An diese Anschlusspunkte könnten dann z.B. P+R-Anlagen und Touristenlinien anknüpfen. Ideengeber dafür sind die erfolgreichen Touristen-Direktlinien Berlin-Ostsee, allerdings mit anderen Zielgruppen, denn in der Region Holzminden sollen vor allem Berufspendler angesprochen werden. Den Weg dahin könnte eine gemeinsame Projektgruppe aus den beteiligten Landkreisen, Verkehrsunternehmen und Gemeinden ebnen.

Arbeitsgruppe 2: Auszubildendenverkehr im Allgäuer Land

Die zweite Arbeitsgruppe widmete sich der Beförderung von Auszubildenden am Beispiel vom Allgäu. Diese Altersgruppe (15-18 Jahre) ist noch nicht im Führerscheinbesitz und muss doch weite Wege zurücklegen (z.B. nach Kempten, Füssen, Kaufbeuren oder sogar nach Österreich). In der unzureichenden Mobilität der Auszubildenden wird ein wichtiger Grund für die Abwanderung der Jugendlichen gesehen. Die disperse Siedlungsstruktur verhindert derzeit die Einrichtung wirtschaftlicher Verkehrsangebote. Die betroffene Gruppe besitzt keinen Einfluss und ist politisch uninteressant (kein Wahlrecht, kein Kapital), so die Workshopteilnehmer. Die Arbeitsgruppe entwickelte eine systematische Herangehensweise mit drei Stufen: Ist-Analyse, Schaffung eines Problembewusstseins, Lösungsmöglichkeiten. Es wurde festgestellt, dass zunächst Erhebungen notwendig sind, das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die gezielte Nachfrage (woher, wohin, wann) zu analysieren. Dazu wird u.a. eine Haushaltsbefragung vorgeschlagen. Nach deren Auswertung müssen Institutionen und Verwaltungen angesprochen werden, um ein Problembewusstsein zu entwickeln. Lösungen für Verkehrsangebote sollten dann gemeinsam mit den Akteuren auf lokaler Ebene gesucht werden (Bottom-up-Ansatz). Zu-

sätzlich müssen auch Lösungen zwischen Deutschland und Österreich gefunden werden. Auch hier bietet das EU weite Leader+ Programm eine Chance.

Arbeitsgruppe 3: Visionen für die Verkehrsregion Ems-Jade

In der dritten Arbeitsgruppe wurden die Probleme der Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ) diskutiert. Im ländlichen Raum der Nordseeküstenregion bildet der Schülerverkehr das Rückgrat des ÖPNV. Darüber hinaus werden bereits entlang relevanter Hauptachsen touristische Verkehre angeboten und bedarfsgestützte Systeme entwickelt. Mehr ist derzeit nicht drin, denn die finanziellen Mittel sind begrenzt, so ein Vertreter eines Verkehrsverbundes. Andererseits müssen die Verkehrsunternehmen aufgrund der langen Konzessionszeiträume auch in langfristigen Zeiträumen planen und können das System nicht kurzfristig umkrempeln. Der Verwaltungsaufwand ist nicht zu unterschätzen. Eine bessere Vermarktung von bestehenden Angeboten und eine bessere Kooperation aller Akteure, insbesondere eine Zusammenarbeit mit Touristenverbänden, ist ein erster Schritt. Das ÖPNV-Angebot ist der Bevölkerung weitgehend unbekannt, ein einheitliches Tarif- und Auskunftssystem fehlt bisher. Hier kann das Leader+ Programm helfen, auch in Form einer transnationalen Kooperation mit den Niederlanden.

Arbeitsgruppe 4: Touristenlinie Oberfranken-Thüringen

Die Arbeitsgruppe 4 hat sich verstärkt dem Handlungsprozess hin zu einem besseren ÖPNV-Angebot gewidmet. Für die erste Phase wird ein Initiativkreis Mobilität angeregt. Der kann sich in Form eines Arbeitskreises auf LAG-Ebene zusammenfinden. Nach einer Problemanalyse und Klärung von Mobilitätsbedürfnissen können neue Ideen in der Region entwickelt werden. Vorläufiges Ziel könnte eine Aktionskonferenz sein, auf der sich Akteure auf eine Arbeitsteilung einigen. Maßgebend für alle Aktionen ist natürlich der Bedarf. Sollte sich herausstellen, dass eine große Gruppe betroffen ist, erhöht sich auch der politische Handlungsbedarf. Die Region Coburg ist bundesland- und landkreisübergreifend (zwei Bundesländer, zwei Landkreise, mehrere Verkehrsunternehmen) aufgestellt. Daher sind viele Akteure einzubeziehen. Beispielhaft für eine landesübergreifende Kooperation wurde von der Region Coburg vorgeschlagen, das oberfränkische Bad Rodach – bisher Endpunkt einer Bahnlinie – mit dem nur wenige Kilometer entfernten Thüringer Gebiet zu verbinden. In Hildburghausen und Umgebung kann dadurch wieder ein Anschluss an die Werrabahn realisiert werden. Eine Verknüpfung mittels einer Freizeitlinie ist sinnvoll, da beide Gebiete touristisch geprägt sind; es gibt Thermalbäder, Kliniken und Baudenkmäler. Trotz aller Hemmnisse sollten Neuinvestitionen nicht gescheut werden, um Abwanderungen entgegenzuwirken.

Arbeitsgruppe 5: Gäste-Service im Landkreis Elbe-Elster

Frau Meißner aus der LAG Wirtschaftsraum Schraden im Süden Brandenburgs stellt den Teilnehmern der fünften Arbeitsgruppe das Konzept ihrer Servicestation vor, die sie demnächst mit zwei Partnern in Plessa betreiben wird. In Plessa befindet sich ein im Bauzustand von 1927 erhaltenes Kraftwerk, das als Industriedenkmal ein Projekt der Internationalen Bauausstellung 2000-2010 darstellt. Die ganze Region ist geprägt von über einhundert Jahren Industriekultur und Tagebauförderung. Mit der Rekultivierung dieser Landschaft ist die Hoffnung auf einen touristischen Aufschwung verknüpft. Die Servicestation Plessa soll Touristen und Einheimischen verschiedenste Dienstleistungen anbieten. Die Betreiberin hat bereits langjährige Erfahrungen als Gästeführerin sowie mit der Organisation von Ausflügen und der Vermittlung von Übernachtungsmöglichkeiten. Über das Projekt mobikult kamen weitere Anreize dazu, die Servicedienste im Rahmen einer Existenzgründung zu erweitern. Die Servicestation Plessa bietet nun umfassende Informationsdienste für die Region, u.a. auch Auskunft zu Mobilitätsangeboten der Verkehrsunternehmen. In Zusammenarbeit mit dem Anbieter „Oberlausitz per Rad“ gibt es einen Fahrradverleih. Dieser Mietverbund gewährleistet Instandsetzung, Zubehör, Transportdienste und problemlose Bereitstellung von bis zu 300 Fahrrädern. Organisiert wird auch ein Imbiss und die Bereitstellung von Verpflegungspaketen für Radler. Die Zusammenarbeit von drei Partnern erlaubt umfassende Öffnungszeiten. Eine Geschäftspartnerin betreibt noch zusätzlich einen Multimedia-Service, so dass auch Internet und Kommunikation bereitstehen. In Zukunft werden noch weitere Dienste, wie beispielsweise ein Fahrkartenverkauf, integriert. Investive Maßnahmen wurden über Leader zu 45 Prozent gefördert. Um beispielsweise die Rentabilität der Fahrradvermietung zu sichern, muss jedes Fahrrad mindestens einmal pro Woche vermietet werden. Die Broschüre „Finanzierung von Mobilitätszentralen“, die im Zusammenhang mit dem BMBF-Projekt „auf dem Land mobil“ im Rahmen von Personennahverkehr in der Region entstand, kann hier hilfreiche Anregungen geben.

ten. Es muss ein verlässlicher und praktikabler Fahrplan bestehen. Bei einem täglichen Betrieb sind Arbeitskräfte und Personal notwendig. Zielgruppenorientierte Marketingmaßnahmen sollen Servicestationen im Umkreis der Bahnstrecke übernehmen. Für die Servicestationen werden Standortkriterien, Finanzierung (Haupt-/Nebenerwerb, Förderprogramme), Ausstattung (Technik, Personal, Qualifikation) und Funktionen (z.B. Gastronomie, Fahrradverleih) systematisiert. Falkenberg und Schlieben sind bereits als Standorte geplant. Ein dauerhafter Erfolg ist aber nur durch eine branchenübergreifende Kooperation und Abstimmung gewährleistet.

Arbeitsgruppe 6: Mobilitätsstrategien in der LAG Wald- und Heide-land

Für die Region Wald- und Heide-land wurde im Rahmen von mobikult bereits ein Mobilitätskonzept formuliert. Dessen Bestandteile sind die Bahnlinie „Elbe-Elster-Express“, Servicestationen und zusätzliche Shuttle-Verkehre. Die Bahnlinie „Elbe-Elster-Express“ ist bisher ein touristischer Ergänzungsverkehr der Deutschen Regionaleisenbahn (DRE); seit Sommer 2006 wird ein regelmäßiger Wochenendverkehr zwischen Falkenberg und Luckau-Uckro sowie ein gezielter Veranstaltungsverkehr angeboten. Wichtigstes Ziel für den „Elbe-Elster-Express“ ist die Sicherung eines dauerhaften Betriebes. Voraussetzung dafür ist zunächst eine bauliche Ertüchtigung auf einigen Streckenabschnit-

ANHANG

Teilnehmerliste

LEADER+ Fachseminar "Neue Mobilitätsstrategien für ländliche Räume"

17. - 19. Mai 2006, Buckow, Märkische Schweiz

Organisatoren	
<p>Deutsche Vernetzungsstelle LEADER+ in der Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung Deichmanns Aue 29 53179 Bonn Tel.: 02 28 / 68 45 – 39 56 Fax: 02 28 / 68 45 – 33 61 E-Mail: leader@ble.de Internet: www.leaderplus.de</p>	<p>Dr. Jan Swoboda: - 39 56 Anke Wehmeyer: - 38 41 Stefan Kämper: - 37 22</p>
<p>LAG Märkische Schweiz Ingenieurbüro für Architektur, Stadt- und Dorfplanung Willibald-Alexis-Str. 15 10965 Berlin Tel.: 0 30 / 6 91 43 18 Fax: 0 30 / 6 94 71 63 E-Mail: schindler.homann@gmx.de</p>	<p>Karl-Friedrich Schindler Christine Mösch Gabriele Krumm-Steinmetz</p>
<p>Technische Universität Berlin Zentrum Technik und Gesellschaft Sekretariat P 2-2 Hardenbergstraße 36 10623 Berlin Tel.: 0 30 / 31 42 54 13 Fax: 0 30 / 31 42 69 17 E-Mail: schmidtman@ztg.tu-berlin.de</p>	<p>Silke Schmidtman</p>

Referenten und Moderatoren

Jens Freudenberg
Technische Universität Berlin
Verkehrsweseneminar
Salzufer 17-19
10587 Berlin
Tel.: 0 30 / 31 42 58 43
Fax: 0 30 / 31 42 58 43
E-Mail: jens.freudenberg@vwsem.tu-berlin.de

Prof. Dr. Andreas Kagermeier
Universität Trier
Fachbereich VI Geographie/Geowissenschaften
Campus II - Behringstr.
54286 Trier
Tel.: 06 51 / 20 14 582
Fax: 06 51 / 20 13 813
E-Mail: Andreas.Kagermeier@uni-trier.de

Swantje-Angelika Küpper
K+K Küpper - Konzept und Kommunikation
Bundeskanzlerplatz 2/10 XIV
53113 Bonn
Tel.: 02 28 / 26 73 188
E-Mail: kplusk.kuepper@t-online.de

Dr. Arnd Motzkus
TÜV Management Systems GmbH
Forschungsmanagement - Projektbegleitung
BMVBS
Am Grauen Stein 33
51105 Köln
Tel.: 02 21 / 80 64 177
Fax: 02 21 / 80 63 946
E-Mail: arnd.motzkus@de.tuv.com

Petra-Juliane Wagner
Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Bereichsleiterin Planung und Konzeption
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin
Tel.: 0 30 / 25 41 42 10
Fax: 0 30 / 25 41 41 22
E-Mail: wagner@vbbonline.de

Dr. Christoph Walther
PTV Planung Transport Verkehr AG, Karlsruhe
Stumpfstraße 1
76131 Karlsruhe
Tel.: 07 21 / 96 51 164
Fax: 07 21 / 96 51 692
E-Mail: christoph.walther@ptv.de

Bärbel Winkler-Kühlken
IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik
GmbH
Lützowstraße 93
10785 Berlin
Tel.: 0 30 / 25 00 07 33
Fax: 0 30 / 26 29 002
E-Mail: winkler-kuehlken@ifsberlin.de

Thomas Wude
LAG Wirtschaftsraum Schraden
c/o PlanerNetzwerk PLA.NET
Hauptstr. 18
04928 Plessa / Elster
Tel.: 0 35 33 / 81 98 59 60
Fax: 0 35 33 / 81 98 61
E-Mail: wude@planernetzwerk.de

Teilnehmende LEADER+ Akteure aus ...	
... Bayern	
<p>LAG Auerbergland Josef Schuster Gemeinde Burggen Marktplatz 4 86975 Bernbeuren Tel.: 0 83 67 / 91 39 024 Fax: 0 83 67 / 91 3 025 E-Mail: j.schuster@lra-wm.de</p>	<p>Hubert Städtler LAG Initiative Rodachtal Ernststraße 1a 96476 Bad Rodach Tel.: 0 95 64 / 14 03 Fax: 0 95 64 / 80 98 20 E-Mail: h.staedtler.ibss@t-online.de</p>
... Brandenburg	
<p>Heiko Bansen LAG Fläming-Havel Schlossstr. 1 14827 Wiesenburg Tel.: 03 38 49 / 79 851 Fax: 03 38 49 / 79 852 E-Mail: lag@flaeming.net</p>	<p>Dr. Hans-Liudger Dienel LAG Wirtschaftsraum Schraden Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin Hardenbergstraße 36a 10623 Berlin Tel.: 0 30 / 31 42 14 06 Fax: 0 30 / 31 42 69 17 E-Mail: dienel@ztg.tu-berlin.de</p>
<p>Karsten Eschler LAG Märkische Schweiz Eberswalder Str. 142 15374 Müncheberg Tel.: 03 34 32 / 73 986 Fax: 03 34 32 / 73 987 E-Mail: karsten@eschler-net.de</p>	<p>Sabine Frost-Eichelkraut LAG Märkische Schweiz Sternwarte Märkische Schweiz Dahmsdorfer Str. 16 15377 Waldsiefersdorf Tel.: 03 34 33 / 57 557 E-Mail: sternwarte-maerkische-schweiz@gmx.net</p>
<p>Ernst Hudl LAG Wald- und Heide-land Projekt 50+ Roßmarkt 12 04924 Bad Liebenwerda Tel.: 03 53 41 / 47 869 Fax: 03 53 41 / 47 875 E-Mail: tp2.50plus@t-online.de</p>	<p>Arno Jaescke LAG Märkische Schweiz Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH Ernst-Thälmann-Straße 71 15344 Strausberg Tel.: 0 33 41 / 47 83 10 Fax: 0 33 41 / 47 83 11 E-Mail: info@busmol.de</p>

<p>Holger Jansen LAG Wirtschaftsraum Schraden Nexus-Institut Kooperationsmanagement und interdisziplinäre Forschung GmbH Otto-Suhr-Allee 59 10585 Berlin Tel.: 0 30 / 31 80 54 74 Fax: 0 30 / 31 80 54 60 E-Mail: jansen@nexus.tu-Berlin.de</p>	<p>Benjamin Klappoth LAG Märkische Schweiz Zentrum Technik und Gesellschaft, TU Berlin Hardenbergstr. 36a 10623 Berlin Tel.: 0 30 / 31 42 54 13 Fax: 0 30 / 31 42 69 17 E-Mail: klappoth@ztg.tu-berlin.de</p>
<p>Joachim Kretschmann LAG Oderland AFG Märkische Schweiz gGmbH Tempelberger Weg 16 15374 Müncheberg Tel.: 03 34 32 / 89 856 E-Mail: kretschmann@afgmaerkischeschweiz.de</p>	<p>Matthias Lohfink LAG Wald- und Heideland Verein Wald- und Heideland e.V. Drandorfhof Ritterstr. 8 04936 Schlieben Tel.: 03 53 61 / 89 99 33 Fax: 03 53 61 / 89 99 34 E-Mail: waldundheideland@t-online.de</p>
<p>Carola Meißner LAG Wirtschaftsraum Schraden Gästeservice Carola Meißner Karlstraße 20 04928 Plessa Tel.: 0 35 33 / 51 03 32 E-Mail: meissner@kraftwerkplessa.de</p>	<p>Norbert Mnich LAG Wirtschaftsraum Schraden Landkreis Elbe-Elster Ludwig-Jahn-Straße 2 04916 Herzberg Tel.: 0 35 35 / 46 26 72 Fax: 0 35 35 / 46 26 03 E-Mail: norbert.mnich@lkee.de</p>
<p>Dr. Meinhardt Ott LAG Märkische Schweiz Naturparkverwaltung Märkische Schweiz Lindenstr. 33 15377 Buckow Tel.: 03 34 33 / 15 848 Fax: 03 34 33 / 15 842 E-Mail: meinhard.ott@lua.brandenburg.de</p>	<p>Karsten Raderkopp Landesamt für Verbraucherschutz, Landwirtschaft und Flurneuordnung Dienststz Fürstenwalde Rathausstraße 6 15517 Fürstenwalde Tel.: 0 33 61/55 43 11 Fax: 0 33 61/55 44 44 E-Mail: Karsten.Raderkopp@LVLF.brandenburg.de</p>
<p>Horst Redak LAG Oderland OWF - Ostbrandenburgische Wirtschafts- förderungsgesellschaft mbH Tränkeweg 5 15517 Fürstenwalde / Spree Tel.: 0 33 61 / 5 66 - 02 12 Fax: 0 33 61/ 5 66 - 01 72 E-Mail: horst-redak@owf-ostbrandenburg.de</p>	<p>Andreas Schmidt LAG Oderland Lokale Aktionsgruppe Oderland e.V. c/o Ingenieurbüro Schmidt Am Hafn 2 16269 Wriezen Tel.: 03 34 56/7 10 55 Fax: 03 34 56/7 20 82 E-Mail: andreas.schmidt@ibs-wriezen.de</p>

Anhang

<p>Elke Schmidt LAG Wirtschaftsraum Schraden Multimediadesign Hohe Str. 8 01979 Lauchhammer Tel.: 0 35 74 / 46 63 92 E-Mail: esinfo2@gmx.de</p>	<p>Simone Schökel Landesamt für Verbraucherschutz, Landwirtschaft und Flurneuordnung Regionalstelle Luckau Karl-Marx-Straße 21 15926 Luckau Tel.: 0 35 44 / 40 31 66 Fax: 0 35 44 / 40 31 99 E-Mail: Simone.Schoekel@LVLF.brandenburg.de</p>
<p>Sabine Schulten LAG Zukunft Unteres Odertal Heegermühler Str. 75 16225 Eberswalde Tel.: 0 33 34 / 21 42 48 Fax: 0 33 34 / 21 48 66 E-Mail: oepnv@kvbarnim.de</p>	<p>Ria Sommerschuh LAG Märkische Schweiz Fremdenverkehrsamt Märkische Schweiz Wriezener Str. 1a 15377 Buckow Tel.: 03 34 33 / 57 500 Fax: 03 34 33 / 57 719 E-Mail: touristinfo@amt-maerkische-schweiz.de</p>
<p>Bernd Thomá Lag Wald- und HeideLand Projekt 50+ Roßmarkt 12 04924 Bad Liebenwerda Tel.: 03 53 41 / 47 869 Fax: 03 53 41 / 47 875 E-Mail: tp2.50plus@t-online.de</p>	<p>Stefan Wagner LAG Wirtschaftsraum Schraden nexus-Institut Otto-Suhr-Allee 59 10585 Berlin Tel.: 0 30 / 31 80 54 63 Fax: 0 30 / 31 80 54 60 E-Mail: s.v.wagner@web.de</p>
<p>Karin Weitze LAG Strittmatter-Land Regionalmanagement Strittmatter-Land Vorparkstr. 2 03042 Cottbus Tel.: 03 55 / 22 148 Fax: 03 55 / 49 39 359 E-Mail: regionalmanagement@strittmatter-land.de</p>	<p>Andre Wille LAG Strittmatter TUB-Zentrum Technik und Gesellschaft Harderbergstraße 36a 10623 Berlin Tel.: 0 30 / 31 42 54 13 Fax: 0 30 / 31 42 69 17 E-Mail: willer@ztg.tu-berlin.de</p>
<p>Hans-Joachim Wirth LAG Märkische Schweiz Am Tornowsee 4a 15377 Oberbarnim / OT Pritzhagen Tel.: 0172 / 93 85 877 Fax: 03 34 33 / 15 988 E-Mail: wirth-amsee@web.de</p>	

... Niedersachsen

Friedrich Mönkemeyer
LAG Vogler Region
Samtgemeinde Eschershausen
Raabestr. 10
37632 Eschershausen
Tel.: 0 55 34 / 99 010
Fax: 0 55 34 / 99 01 50
E-Mail: info@eschershausen.de

Heidi Narberhaus
LAG Elbtalaue
Regionalmanagement und Geschäfts-
stelle LAG Elbtalaue
c/o Samtgemeinde Dannenberg (Elbe)
Rosmarienstr. 3
29451 Dannenberg (Elbe)
Tel.: 0 58 61 / 80 81 16
Fax: 0 58 61 / 80 83 01 16
E-Mail: H.Narberhaus@dannenberg.de

Tilli Rachner
LAG Nordseemarschen
Verkehrsregion Ems-Jade (VEJ)
Terrasse 13
26441 Jever
Tel.: 0 44 61 / 91 91 800
Fax: 0 44 61 / 91 91 820
E-Mail: vej@friesland.de

Matthias Rohde
LAG Elbtalaue
Samtgemeinde Dannenberg (Elbe)
Rosmarienstr. 3
29451 Dannenberg (Elbe)
Tel.: 0 58 61 / 80 81 86
Fax: 0 58 61 / 80 83 01 34
E-Mail: m.rhode@dannenberg.de

Jürgen Schwarz
LAG Elbtalaue
Königsberger Str. 10
29439 Lüchow
Tel.: 0 58 41 / 12 05 02
Fax: 0 58 41 / 12 05 43
E-Mail: j.schwarz@luechow-dannenberg.de

... Sachsen

Bärbel Hauptmann
LAG Sächsische Schweiz
itv - Ingenieurbüro für Tourismus & Verkehr
Friedrichstr. 24
01067 Dresden
Tel.: 03 51 / 20 72 254
Fax: 03 51 / 20 72 259
E-Mail: hauptmann@itv-dd.de

Ulrike Klieboldt
LAG Osterzgebirge
Fahrdienst
Unterer Engen 26
09627 Bobritzsch
Tel.: 03 73 25 / 92 314
Fax: 03 73 28 / 23 066
E-Mail: grit.joerg@web.de

Angelika Thiel
LAG Westlausitzer Heidebogen
Landratsamt Riesa-Großenhain
Herrmannstraße 30-34
01568 Großenhain
Tel.: 0 35 22 / 30 38 11
Fax: 0 35 22 / 30 38 02
E-Mail:
wirtschaftsfoerderung@riesa-grossenhain.de

... Sachsen-Anhalt	
Karlheinz Mures LAG Mittlere Altmark Vgem Arendsee-Kalbe Am Markt 3 Tel.: 03 93 84 / 97 618 Fax: 03 93 84 / 23 18 E-Mail: sekretariatvgem@arendsee.de	
Sonstige Akteure aus ...	
... Berlin	
Christian Reuter PTV AG Hohenzollerndamm 150 14199 Berlin Tel.: 0 30 / 89 71 87 36 Fax: 0 30 / 89 71 87 24 E-Mail: christian.reuter@ptv.de	
... Nordrhein-Westfalen	
Thomas Wehmeier Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung Deichmanns Aue 31 53179 Bonn Tel.: 02 28 / 40 11 235 Fax: 02 28 / 40 12 315 E-Mail: thomas.wehmeier@bbr.bund.de	
... Sachsen	
Peter Geißler Gemeinde Stauchitz Thomas-Müntzer-Platz 2 01594 Staucha Tel.: 03 52 68 / 87 20 Fax: 03 52 68 / 87 269 E-Mail: gemeinde@staucha.de	

... Sachsen-Anhalt	
<p>Joachim Fehrig VG Elbe-Heide Magdeburgerstr. 40 39326 Rogätz Tel.: 03 92 08 / 27 445 Fax: 03 92 08 / 27 432 E-Mail: j.fehrig@elbe-heide.de</p>	
... Schleswig-Holstein	
<p>Bernd Wolfgang Hawel stadt & land gmbh Walkerdamm 14-16 24103 Kiel Tel.: 04 31 / 91 024 Fax: 04 31 / 97 88 33 E-Mail: stadt.u.land_kiel@t-online.de</p>	
... Thüringen	
<p>Mathias Wilde Institut Verkehr und Raum FH Erfurt Altonaerstr. 25 99085 Erfurt Tel.: 03 61 / 67 00 764 Fax: 03 61 / 67 00 757 E-Mail: wilde@fh-erfurt.de</p>	