

Vanessa Knobloch

ansätze FÜR MOBILITÄT UND NAHVERSORGUNG IM LÄNDLICHEN RAUM

Bedürfnisgerechte Lösungsansätze und
Anforderungen an Dienstleistungen im demografischen Wandel

Kurzfassung

Fehlende Mobilitätsalternativen sowie die zunehmende Schließung von Nahversorgungsangeboten im ländlichen Raum stellen Bürger*innen zunehmend vor Herausforderungen. Neben dem privaten Pkw gibt es kaum alternative Verkehrsmittel.

Dieser Beitrag zeigt alternative Mobilitätslösungen auf, die gemeinsam mit der Bevölkerung im Landkreis Freyung-Grafenau entwickelt wurden und sowohl die Mobilitäts- als auch Nahversorgungssituation verbessern sollen: eine „Suche-Biete-Plattform“, ein Gemeindebus sowie ein Mitfahrbanksystem.

Der Beitrag stellt Anforderungen der Bürger*innen dar und diskutiert Chancen und Hemmnisse neuer Mobilitätsangebote.

aus: Abt, Jan / Blecken, Lutke / Bock, Stephanie / Diringer, Julia / Fahrenkrug, Katrin (Hrsg.): Kommunen innovativ – Lösungen für Städte und Regionen im demografischen Wandel. Ergebnisse der BMBF-Fördermaßnahme. Berlin 2021.

Einleitung

Fehlende Mobilitätsvielfalt sowie eine teils geringe Dichte an Nahversorgungsangeboten prägten die Ausgangssituation im Landkreis-Freyung Grafenau im Projekt „iMONA“. Am Beispiel der Gemeinde Neureichenau kann ein für den ländlichen Raum stereotypisches Bild skizziert werden: Neben dem privaten Pkw werden kaum alternative Verkehrsmittel genutzt. Mehr als die Hälfte der Befragten in einer Haushaltsbefragung beschrieb, dass sie sich mit dieser Situation arrangiert hätte, jedoch Verbesserungspotenziale für die Mobilität in der Region sehe. Weiterhin zeigt die Befragung, dass viele ältere Menschen nicht mehr mit dem eigenen Auto fahren wollen, aber keine andere Option haben.

Potenzielle Lösungsansätze gibt es zur Genüge: Bürgerbusse, Mitfahrbänke, rollende Supermärkte, Lieferdienste, wirtschaftlich oder gemeinschaftlich-organisiertes Car- und Bikesharing, Nachbarschaftshilfen oder die Mitnahme von Gütern im Linienverkehr. Die Herausforderung besteht darin, die für die jeweilige Region und deren Bewohner*innen passende(n) Lösung(en) zu identifizieren und umzusetzen. Dabei stellt sich vor allem die Frage, welche alternativen Angebote die Bewohner*innen als sinnvoll erachten und nutzen würden. Hier setzte das Projekt „iMONA“ an.

Ziel des Projekts war eine Verknüpfung bestehender und neuer, maßgeschneiderter Mobilitäts- und Nahversorgungslösungen, die zusammen mit Bürger*innen entwickelt wurden. In Beteiligungsformaten mit zahlreichen lokalen Akteuren wurden alternative und ergänzende Mobilitäts- und Nahversorgungslösungen entwickelt: eine Suche-Biete-Plattform, ein Gemeindebus sowie ein Mitfahrbanksystem. Die Ausführungen in diesem Beitrag stellen die alternativen Mobilitätslösungen und damit verknüpfte Anforderungen vor.

Alternative Mobilitätslösungen

Die gemeinsam entwickelten Lösungsansätze werden im Folgenden beschrieben. Dabei liegt der Fokus auf den konkreten Anforderungen der Bürger*innen sowie identifizierten Stolpersteinen.

Suche-Biete-Plattform

Eine Suche-Biete-Plattform schafft einen Überblick über die Mobilitäts- und Nahversorgungsangebote im Landkreis und dient als Buchungsmöglichkeit für diese Angebote.

Die Bürger*innen der Gemeinde Haidmühle äußerten den Wunsch nach einer Plattform, um situative Mitfahrgelegenheiten über den direkten Bekanntenkreis hinaus zugänglich zu machen. Bedenken wurden bezüglich der Mitnahme Fremder geäußert. Es war wichtig, eine spezifische Lösung für die Gemeinde zu entwickeln – eine Art Gemeindeapp. Zusammengefasst ergaben sich folgende Anforderungen an die Plattform: ein verpflichtender Fahrer*innenaccount, eine Patenschaft und Bewerbung der Plattform durch die Gemeinde sowie ein System aus digitalen und analogen Komponenten. Gemeinsam mit den Bürger*innen wurden modellartig Bedienoberflächen für eine digitale Anwendung gestaltet sowie analoge Informationskanäle identifiziert (beispielsweise Gemeindeblatt oder Touristinfo).

Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse entwickelten die Projektbeteiligten ein Konzept für eine Suche-Biete-Plattform, das der Gemeindeverwaltung präsentiert wurde. Es folgten Gespräche mit Anbietern, die für eine monatliche Pauschale eine IT-Anwendung für die Gemeinde bereitstellen. Es wurde ein konkretes Angebot identifiziert und der Gemeindeverwaltung vorgelegt. In der Projektlaufzeit wurde dazu jedoch kein Beschluss in der Gemeinde gefasst.

Das Projekt

„iMona – Eine Region verknüpft Personenverkehr und Nahversorgung zu zukunftsfähiger Mobilität“ ist ein Vorhaben der BMBF-Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“.

„iMONA“ macht Mobilität und Nahversorgung in ländlichen Regionen zukunftsfähig. Gemeinsam mit Dresdner Verkehrswissenschaftlern entwickelt der bayrische Landkreis Freyung-Grafenau dafür ein tragfähiges Verkehrs- und Versorgungsnetz.

weitere Informationen zum Projekt:

» www.kommunen-innovativ.de/imona

Knobloch: Ansätze für Mobilität und Nahversorgung im ländlichen Raum

Anschließend wurde die Idee in einer Zukunftswerkstatt mit Expert*innen im Landkreis diskutiert. Es wurden weitere Stolpersteine für die Umsetzung einer Suche-Biete-Plattform identifiziert: die regelmäßige Mitnahme könnte als eine Verpflichtung bzw. sozialer Druck empfunden werden, die Mitnahme im privaten Pkw findet in einem sensiblen persönlichen Bereich statt, eine Plattform sollte auch auf kurzfristige Angebote bzw. Anfragen schnell reagieren. Nach Einschätzung der Expert*innen könnte die Idee der Plattform um den Anwendungsbereich „Nahversorgung“ erweitert werden. Eine solche Plattform „Mobilität + Nahversorgung“ kann regionale Wertschöpfungsketten stärken, den Bekanntheitsgrad regionaler Produzenten erhöhen und einen Überblick des regionalen Angebots geben.

Gemeindebus

Ein Gemeindebus ist ein Kleinbus, der durch die Gemeinde betrieben wird. Er bietet ergänzende Fahrten zum Linienverkehr an und versorgt auch schlechter angebundene Standorte.

Mit den Bürger*innen in der Gemeinde Mauth wurden folgende Anforderungen an einen Gemeindebus identifiziert: Abstimmung der Fahrzeiten zwischen ÖPNV und Gemeindebus, Verankerung der Zuständigkeit in der Gemeindeverwaltung, Festlegung von konkreten Wegstrecken und Fahrtzwecken mit einem Liniennetz „quer durch die Gemeinde“, das auch nachts bedient wird, aber auch die Möglichkeit von flexiblen Fahrten zum Arzt oder Einkaufen.

In einer anschließenden Zukunftswerkstatt wurde die Idee eines Gemeindebusses mit den Expert*innen aus dem Landkreis diskutiert. Dabei wurden zahlreiche weitere Vorteile herausgestellt:

- Steigerung der Lebensqualität
- Möglichkeit der Haustürabholung
- Zubringerlösung zum ÖPNV
- Verbindung von Ortsteilen
- Anschluss abgelegener Ortsteile
- Stärkung des Einzelhandels fernab der Mittel- und Oberzentren
- Entgegenwirkung sozialer Isolation

- Anfahrt attraktiver Ziele nach Bedarf (Jugendtreff, Kino)
- Entlastung des „Mama-Taxis“
- Bedürfnisse von Jung und Alt abdecken.

Für die Organisation eines Gemeindebusses bedarf es der Kooperation der Gemeinde und ehrenamtlicher Fahrer*innen. Da Detailfragen des Betriebs teils sehr unterschiedlich zu beantworten sind (konkrete Ziele, Bestellvorgang, Festlegung der Verantwortlichen etc.), braucht es für jede Gemeinde spezifische und individuell zugeschnittene Konzepte. Für die Gemeinde Mauth resultierte aus der Zusammenarbeit mit den Gemeindevertreter*innen ein Gemeindebuskonzept, welches im Sommer 2020 durch den Gemeinderat im Grundsatz beschlossen wurde. Ab dem 01.01.2021 soll die geplante zweijährige Testphase des „MAUTHmobils“ starten.

Mitfahrbänke

Mitfahrbänke können als Ausgangspunkt für spontane Mitfahrgelegenheiten auf kurzen Strecken dienen. Sie werden an öffentlichen Plätzen oder Straßen aufgestellt. Setzt sich eine Person auf eine solche Bank, signalisiert sie den Vorbeifahrenden ihren Mitfahrwunsch. Mitfahrbänke sind eine einfache, niedrighschwellige Möglichkeit für ländliche Gemeinden, um die Mobilität ihrer Bürger*innen zu verbessern.

Im Beteiligungsprozess mit den Bürger*innen wurde deutlich, dass Mitfahrbänke schnell greifbare und leicht verständliche Mobilitätslösungen sind. Die Bürger*innen der Gemeinde Neureichenau konnten sich eine Mitfahrbank vor allem für kurze Strecken vorstellen. Jedoch wurden auch zahlreiche Hemmnisse benannt: Angst, nicht mitgenommen zu werden, Unsicherheit gegenüber der Mitfahrt bei Fremden, ungeklärte Rückfahrt sowie Skepsis gegenüber der Funktionalität im Winter. Für das Gelingen einer Mitfahrbank muss ein System entstehen, das einfach und eindeutig gestaltet ist. Eine Vernetzung der Bänke und Werbemaßnahmen sind wichtige Instrumente, um eine Akzeptanz in der Bevölkerung zu erlangen.

Die Gemeindevertreter*innen sprachen sich im Projektverlauf dafür aus, die Idee

weiterzuerfolgen. Dabei sollten abgelegene Ortsteile an das Zentrum der Gemeinde angebunden und ein System aus verschiedenen Bänken errichtet werden. Als Zielgruppen wurden vorrangig ältere Personen und Jugendliche, also Personen ohne Führerschein und/oder eigenes Auto identifiziert. Zur Finanzierung ist ein Sponsoring über die regionale Werbegemeinschaft angedacht. Ein Gestaltungswettbewerb soll die Bevölkerung von Beginn an mit einbeziehen und mit der Idee vertraut machen. Das Konzept liegt der Gemeinde seit Frühjahr 2020 vor und soll nach den Corona-bedingten Einschränkungen (Hygiene- und Abstandsregelungen) weiterverfolgt werden.

Im Rahmen der Projektvorhaben wurde zudem ein Leitfaden für Mitfahrbänke entwickelt, um den identifizierten Hemmnissen zu begegnen.

Anforderungen an Mobilitäts- und Nahversorgungsdienstleistungen – oft unterschätzt!

Die Beteiligungsformate förderten bei der Entwicklung der einzelnen gemeindespezifischen Mobilitätslösungen eine Vielzahl grundlegender Anforderungen der Bürger*innen an alternative Mobilitätsangebote zutage.

Informationsbereitstellung

Die Informationsbereitstellung rund um ein Mobilitätsangebot wurde als zentraler Grundbaustein identifiziert. Dies schafft Transparenz und Vertrauen. Dieser Aspekt wird auch bei bestehenden Angeboten oftmals unterschätzt. Fehlende Informationen, wie z. B. eine unzureichende Kennzeichnung der Linienbusse, führen zu Unsicherheiten bis hin zu Ablehnung bei den Nutzenden, sodass sie ein Angebot gegebenenfalls nicht wahrnehmen. Ein Informationsmangel kann somit ein Grund dafür sein, dass alternative Mobilitätslösungen im ländlichen Raum nur zögerlich angenommen werden. Umso wichtiger ist es, diese Mängel zu beheben und auch bei neuen Ansätzen von Anfang an mitzudenken.

Qualität der Angebotsgestaltung

In den Beteiligungsverfahren wurden zahlreiche Anforderungen identifiziert, die unter dem Stichwort der Angebotsgestaltung zusammengefasst werden können. Die Anforderungen zielten auf eine Angebotsverbesserung im ÖPNV, u. a. Frequenz, Regelmäßigkeit, Takt, Verbindungen, Ziel und Dauer. Da im ländlichen Raum aus wirtschaftlicher Sicht die gewünschten Angebotsverbesserungen nicht immer umgesetzt werden können, sind alternative Mobilitätslösungen nötig. Durch den abgestimmten Einsatz von Zubringerlösungen kann auch der ÖPNV auf den Hauptachsen attraktiver werden. Verschiedene Angebote sollten daher miteinander betrachtet werden.

Flexibilität

Eng verbunden mit der Angebotsgestaltung ist die Flexibilität eines Angebots. Ein einfaches Beispiel: Während der Linienbus, wenn auch selten, aber immer zur gleichen Zeit fährt, kann bei der Nutzung einer Mitfahrbank die Abfahrt weniger geplant werden, auch wenn die Regelmäßigkeit der vorbeifahrenden Autos eigentlich viel höher ist. Die im Zuge einer ÖPNV-Umstellung im Landkreis Freyung-Grafenau eingeführten Rufbusse wurden aufgrund der notwendigen Bestellung (mindestens eine Stunde vor Abfahrt) von den Bürger*innen als zu unflexibel bezeichnet. Interessant ist dabei die negative Wahrnehmung der Bürger*innen, obwohl sich das Angebot teilweise deutlich verbessert hat (u. a. häufigere Fahrtmöglichkeiten). Unterschätzt wurde hierbei der Gewohnheitseffekt der Bürger*innen bezüglich der lang existierenden Angebote. Ziel eines Mobilitätsangebots sollte es sein, ein auf den vorherrschenden Bedarf abgestimmtes System aufzubauen und dennoch Flexibilität zu gewährleisten.

Eigenständigkeit

In den Diskussionen wurde häufig der Wunsch geäußert, ein Mobilitätsangebot zu schaffen, das es den Bürger*innen auch im höheren Alter ermöglicht, den Einkauf und Erledigungen selbstbestimmt und eigenständig durchzuführen. Dem Supermarkt oder Dorfladen als sozialer Treffpunkt kommt dabei eine hohe Be-

deutung zu. Die Bürger*innen bevorzugten Mobilitätslösungen, die sie zum Supermarkt bringen, gegenüber Lieferdiensten. Lieferdienste sollten daher eher als ein ergänzendes Angebot für Personen angesehen werden, die nicht mehr in der Lage sind, selbstständig einkaufen zu gehen. Ansätze wie Bürger- und Gemeindebusse oder zumindest Zwischenlösungen wie rollende Supermärkte können dazu beitragen, sozialer Isolation entgegenzuwirken.

Fazit

Bürger*innen müssen Vertrauen gegenüber neuen Mobilitätsangeboten aufbauen. Anderenfalls werden sie nicht genutzt. Dies kann nur über eine funktionierende Informationsbereitstellung und daraus resultierende Transparenz über das Angebot gelingen. Im Projekt „iMONA“ wurde deutlich, dass es bei der Einbindung der Bürger*innen in die Diskussion verschiedener Ansätze viel Fingerspitzengefühl bedarf. Wichtig ist vor allem, Lösungen an die Situation vor Ort sowie an die konkreten Anforderungen der Bevölkerung anzupassen. Dazu muss den Bürger*innen zugehört und ihre Anforderungen ernst genommen werden.

Zum Weiterlesen

- Knorr, Melanie / Lelanz, Stephanie (2018): Von der Mitfahrbank zur erfolgreichen Mobilitätsalternative, in: Nahverkehrs-praxis. Heft 7. Seite 65-67.
- Kreienberger, Magdalena (2021): Gemeinschaftsverkehre als Teil der Mobilitätsversorgung?, in: Abt, Jan / Blecken, Lutke / Bock, Stephanie / Diringer, Julia / Fahrenkrug, Katrin (Hrsg.): Kommunen innovativ – Lösungen für Städte und Regionen im demografischen Wandel. Berlin. Online verfügbar unter: www.kommunen-innovativ.de (zuletzt geprüft 01.02.2021).
- Lelanz, Stephanie (2018): Alternative Mobilitäts- und Nahversorgungsservices im ländlichen Raum – Was nimmt der Bürger an und was ist er bereits dafür zu zahlen?, in: Verkehr und Technik. Heft 10. Seite 359-363.
- Lelanz, Stephanie / Knobloch, Vanessa (2018): Mehr Mobilität in ländlichen Regionen. Ganzheitliche Mobilitäts- und Nahversorgungskonzepte zur Stärkung des regionalen ÖPNV, in: Internationales Verkehrswesen. Heft 4. Seite 65-67.
- Knorr, Melanie (2020): Leitfaden Mitfahrbank. Mitfahrbanksysteme als spontane und ergänzende Mobilitätslösung im ländlichen Raum. Online verfügbar unter: <https://kommunen-innovativ.de/leitfaden-mitfahrbank> (zuletzt geprüft 18.12.2020).

Die Autorin

Vanessa Knobloch; wissenschaftliche Mitarbeiterin, Technische Universität Dresden, Professur für Kommunikationswirtschaft; vanessa.knobloch@tu-dresden.de