



OBEN
AN DER
VOLME

KONZEPT ZUR NACHHALTIGEN MOBILITÄT IN DEN VIER OBEN AN DER VOLME KOMMUNEN

ZUKUNFTSMOBILITÄT[®]
Nachhaltig mobil im Ländlichen Raum

Gefördert durch:



Europäischer Landwirtschaftsfond für die Entwicklung des ländlichen Raums: Hier investiert Europa in die ländlichen Gebiete unter Beteiligung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Inhalt / Kapitel

5	IMPRESSUM
6	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS
8	I. Summary
16	II. Einleitung
20	III. Projekt
28	IV. Anforderungsdefinition und Analyse
32	V. Zielgruppen und ihre Mobilitätsbedarfe
50	VI. Mobilitätskonzept Oben an der Volme
60	VII. Maßnahmen
68	VIII. Rahmen für Realisierung von Einzelprojekten
	IX. Ausblick



Abkürzungsverzeichnis

MIV	Motorisierter Individualverkehr
RIEHK	Regionales Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept
RES	Regionale Entwicklungsstrategie
NDL	Nahverkehrsverband Westfalen – Lippe
OadV	Oben an der Volme
LIS	Ladeinfrastruktur

IMPRESSUM

Auftraggeber, Konzept, Redaktion & Gestaltung mit Ansprechpartnern

Auftraggeber

LEADER-Region Oben an der Volme e.V.
Springerweg 21 (Raum 20)
c/o Rathaus Kierspe
58566 Kierspe

Frank Emde, Vereinsvorsitzender
Telefon: +49 (0) 23 59 / 66 14 44
Internet: www.leader-obenandervolme.de

Konzept & Gestaltung

Initiative Zukunftsmobilität ¹
Hohnerstraße 4/1
78647 Trossingen

Christian Klaiber, Leiter Initiative Zukunftsmobilität
Telefon: +49 (0) 74 25 / 94 00 79 20
Internet: www.zukunftsmobilitaet.de

Redaktion & Layout

econo Verlags-GmbH
Postfach 5028
78057 VS-Schwenningen

Dirk Werner, Chefredakteur / Geschäftsführer
Telefon: +49 (0) 80 0 / 78 07 80 3
Internet: www.econo.de

Fotos / Grafiken

LEADER-Region Oben an der Volme e.V., Initiative Zukunftsmobilität, bilderpool-suedwestfalen.de, Peter Kapperst, Sasche Hüttenhain, Paul Masukowitz, Adobe Stock, bizoo-n, mmphoto

Druck

Diese Broschüre wurde bei dieUmweltDruckerei GmbH, Hannover, auf Recyclingpapier und mit Ökostrom klimaneutral gedruckt.

Das entsprechende Zertifikat ist bei dem Dienstleister econo Verlags-GmbH hinterlegt.



Urheberrechtsvermerk

© Copyright Oktober 2018 – Alle Inhalte dieses Werks, insbesondere Texte, Fotografien und Grafiken sind urheberrechtlich geschützt. Alle Rechte, einschließlich der Vervielfältigung, Veröffentlichung, Bearbeitung und Übersetzung bleiben vorbehalten, Initiative Zukunftsmobilität. Jede Form der Verwertung ist ohne schriftliche Zustimmung unzulässig und strafbar. Wer gegen das Urheberrecht verstößt macht sich gem. §§ 106 ff UrhG strafbar, wird zudem kostenpflichtig abgemahnt und muss Schadensersatz leisten (§ 97 UrhG).



**KAPITEL I.
SUMMARY**

I. – Summary

Das vorliegende Konzept für Nachhaltige Mobilität Oben an der Volme macht Vorschläge für Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verbesserung der Mobilität in den vier Oben an der Volme Kommunen unter besonderer Berücksichtigung der Förderung der Elektromobilität. Dabei sollen durch die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen die vier OadV Kommunen in die Lage versetzt werden, die Region als einen innovativen und nachhaltigen Wirtschaftsstandort weiter zu entwickeln und bei den Zielgruppen und Akteuren zu positionieren. Insofern leistet die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen einen Beitrag zur nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes Oben an der Volme.

Eine umfassende Analyse der aktuellen Situation wurde in Workshops und Einzelinterviews durchgeführt. Als Ergebnis der Diskussion dieser bestehenden Situation präsentiert und diskutiert das Konzept in differenziert ausgearbeiteten Handlungsfeldern den Einsatz von Mobilitätslösungen wie Car- und Bikesharing, Mitfahrlösungen sowie der Aufbau einer zukunftsweisenden Mobilitätsinfrastruktur unter besonderer Berücksichtigung der Zielgruppe der Unternehmen.

In den abschließend erarbeiteten Steckbriefen konkretisiert die Konzeption ausgewählte Lösungen. Dazu gehören ein Initialworkshop mit ausgewählten Unternehmen, welche zu einem Pilotprojekt unter dem Thema „Nachhaltige Mobilitätslösungen für mehr Mitarbeiterattraktivität“ eingeladen werden, Maßnahmen zur Kommunikation und Vernetzung der Akteure sowie ein Vorschlag zum Aufbau von Mobilitätsstationen inklusive eines Verleih- und Sharingsystems entlang des Volmebandes als strukturierende Einheit.

Mit den Mobilitätsstationen und den damit verbundenen Sharinglösungen soll die Brücke geschlagen werden zwischen heute bereits umsetzbaren Mobilitätslösungen und einer absehbaren digital vernetzten Mobilität. Für die Finanzierung dieses langfristigen Projektes wird die Beantragung von Förderungen im Themenfeld „neue Mobilität“ im Rahmen der Regionale 2022 angestrebt.

Besonders erwähnt werden soll an dieser Stelle noch einmal die Diskussion der zukünftigen Rolle der ÖPNV-Anbieter, die zum Herzstück des Konzepts zählt. Vor dem Hintergrund aktueller Zukunftsszenarien, in denen das autonome Fahren eine zentrale Rolle spielt, macht die Konzeption einen konkreten Vorschlag, wie diese neue Rolle generell für ÖPNV-Anbietern im Ländlichen Raum aussehen kann. Demnach spricht vieles dafür, dass ÖPNV-Anbieter die derzeit vakante Rolle übernehmen sollten, bisher nebeneinander existierende Einzelsysteme der verschiedenen Akteure in ein intelligentes Gesamtsystem zusammenzufügen. So könnte der ÖPNV-Anbieter der Region die Chance zur Koordination der entstehenden Angebote ergreifen, die Betreiberrolle übernehmen und die Region im Schulterschluss mit den Kommunen langfristig in ihrer Entwicklung unterstützen.



**KAPITEL II.
EINLEITUNG**

II. – Einleitung

Die Leaderregion »Oben an der Volme« ist ein Zusammenschluss der Städte Halver, Kierspe und Meinerzhagen und der Gemeinde Schalksmühle, der im Rahmen der Regionale 2013 »Südwestfalen« im Jahr 2009 begonnen hat. In diesem Rahmen haben die vier Kommunen ihr »Regionales Integriertes Entwicklungs- und Handlungskonzept (RIEHK)« erstellt, das Ziele wie »Mehr Lebensqualität durch städtebauliche Veränderungen«, »Bessere Mobilitätsmöglichkeiten« und »Konzepte gegen den demografischen Wandel« aufgreift und ein vielfältiges Maßnahmenbündel umfasst.

II.1 – Ausgangslage

In den vier Kommunen leben rund 65.000 Menschen auf einer Gesamtfläche von 302 km². Die funktionalen Verflechtungen bestehen im „Volmeband“ mit der Bündelung von Infrastruktur entlang der Volme, der ähnlichen Wirtschaftsstruktur, der Historie der Industriekultur und einem starken produzierenden Gewerbe.

Die Reaktivierung der Bahnlinie, der Volmetal-Radweg, die Revitalisierung des Flusses Volme sowie eine interkommunale Kunst- und Kulturachse sind regional wirksame Projekte, die im Rahmen des RIEHK bereits umgesetzt werden konnten bzw. noch in Umsetzung sind. Ein Schwerpunkt der Aktivitäten lag und liegt dabei in der Aktivierung und Attraktivitätssteigerung der Stadtzentren.

Konzentrierten sich die Projekte des RIEHK bisher vor allem auf die Stadtzentren, wird nun verstärkt die Entwicklung der Ortslagen einbezogen und damit ein Entwicklungsprozess in die gesamte Fläche der Region gebracht: Die Region „Oben an der Volme“ mit ihren vier Kommunen gehört zu den für die Förderperiode 2014 – 2020 ausgewählten 28 LEADER-Regionen in Nordrhein-Westfalen. Mit dem LEADER-Programm sollen neue, regional wirksame Projekte für alle Bürgerinnen und Bürger der Region umgesetzt und die Identität und die Standortattraktivität der Region insgesamt erhöht werden.

Für die Region ist die Regionale Entwicklungsstrategie Oben an der Volme, RES eine Chance, den begonnenen Weg der gemeinsamen Zukunftsgestaltung weiter zu intensivieren und inhaltlich zu erweitern. Wichtige Themen in diesem Zusammenhang sind die Entwicklung der Dörfer unter Einbezug des bürgerschaftlichen Engagements, die Stärkung der Familien, die Erhöhung der regionalen Wertschöpfung und der Klima- und Ressourcenschutz.

Die regionale Entwicklungsstrategie Oben an der Volme bildet auch die Grundlage für die Projektförderung des hier vorgelegten Mobilitätskonzepts. Die Entwicklungsstrategie legt die Ziele und Handlungsfelder fest, die im Förderzeitraum bis 2023 bearbeitet werden. Die vier Handlungsfelder sind:

- Lebenswerte Städte und Dörfer OadV
- Neue Wertschöpfung durch Naherholung und Tourismus
- Innovativer, nachhaltiger Wirtschaftsstandort OadV
- Starke Kinder - starke Region!

Das hier vorgelegte Konzept / Strategiepapier wurde im Rahmen des Handlungsfeldes „Innovativer, nachhaltiger Wirtschaftsstandort“ erarbeitet. Dieses Handlungsfeld definiert, wie der Anteil einer nachhaltigen Mobilität durch ergänzende und alternative Mobilitätsangebote in der Region unter Berücksichtigung des Einsatzes elektrischer Antriebe insgesamt gesteigert werden kann.

Wirtschaftliche Leistungsfähigkeit

Ein Blick auf die sozioökonomischen Daten der Region macht deutlich, wo die Herausforderungen für ein Mobilitätskonzept liegen. In Bezug auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit steht die Region gut da: Die Arbeitslosenquote in den vier Kommunen liegt mit 6,5 % deutlich niedriger als in NRW (12,6 %), die Region kann als starker Wirtschaftsstandort mit Schwerpunkt im produzierenden Gewerbe charakterisiert werden. Kennzeichnend für die industrielle Prägung sind bei der Struktur der Wirtschaft der stark überdurchschnittliche Anteil der Beschäftigten im produzierenden Gewerbe und der unterdurchschnittliche Anteil im Dienstleistungssektor.

Hauptbranchen im produzierenden Gewerbe, gemessen am Anteil der Beschäftigten in der Region, sind die Herstellung von elektrischen Ausrüstungen, Gummi- und Kunststoffwaren und Metallerzeugnissen. Die Industriedichte der Region liegt über der der Verdichtungsgebiete! Die Betriebe sind vor allem durch mittelständische, familiengeführte Unternehmen geprägt, die Region weist einige Global Player und Weltmarktführer auf.

Der Anteil der Frauen an den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist mit rund 35 % zwar höher als im Märkischen Kreis (rund 30 %), aber deutlich unterdurchschnittlich zum Landesvergleich (rund 44 %).

Das verfügbare Einkommen der privaten Haushalte ist überdurchschnittlich hoch, in der Gesamtregion rund 20 % über dem Kreisdurchschnitt und sogar rund 40 % über dem Landesdurchschnitt. Der Wert kann jedoch nicht als repräsentativ für die Gesamtbevölkerung eingestuft werden, da die Region die höchste Millionärsdichte in NRW aufweist.

Die Region hat mit 20% einen deutlichen Auspendlerüberschuss zu verzeichnen, wobei bei Betrachtung der Zahlen deutlich wird, dass dieser Anteil bei den unter 25-Jährigen mit rund 42% besonders hoch ist und auch bei den 25- bis unter 35-Jährigen noch bei einem negativen Pendlersaldo von -20 % liegt.

Junge Menschen pendeln zwar auch in die Region ein, da mit den vorhandenen Betriebsstrukturen Ausbildungsplätze vorhanden sind. Das negative Pendlersaldo in dieser Altersgruppe ist aber vor allem auf Ausbildungspendler zurückzuführen (keine eigenen Hochschulstandorte, berufsbildende Schulen und wenige Ausbildungsangebote im Dienstleistungssektor)

Vor dem Hintergrund dieser Daten wird es daher von Bedeutung sein, mittels des Mobilitätskonzepts Impulse zu setzen, die dabei helfen, die Region insbesondere für jüngere Menschen so attraktiv zu gestalten, dass die Menschen zum Bleiben bzw. Rückkehren nach der Ausbildung motiviert werden.

Tourismus und Naherholung

Ein Blick auf die Zahlen der Region als Tourismus- und Naherholungsregion zeigt, dass die Übernachtungszahlen rückläufig sind; die Region also eindeutig als Naherholungsregion und nicht als Tourismusregion mit längeren Aufenthalten einzustufen ist. Aufgrund der starken industriellen Prägung fanden Naherholung und Tourismus bislang wenig Aufmerksamkeit, obgleich die Region mit einer attraktiven Kultur- und Naturlandschaft in räumlicher Nähe zu Ballungsgebieten aufwarten kann. Die Kommunen arbeiten daran, den Tourismus zu entwickeln und werden dabei im Rahmen von Leader unterstützt. So wurde die gemeinsame und durch Leader geförderte Stelle des Freizeit- und Naherholungsbeauftragten geschaffen, mit dessen Unterstützung bereits konkrete Maßnahmen der Tourismusförderung umgesetzt werden.

Die vier Orte bieten eine Vielzahl interessanter Naherholungsangebote mit Wander- und Radwegen, historischen Gebäuden und Industriedenkmalern, Seen und Talsperren mit entsprechenden Wassersportangeboten. Unmittelbar in der Region liegen die Talsperren Fürwigge, Jubach teilweise in der Region bzw. angrenzend liegen die Talsperren Bigge, Lister, Genke, Glör, Kerspe, Ennepe. Diese Schätze sind bislang jedoch oftmals unzureichend in Wert gesetzt und miteinander vernetzt. Das Obere Volmetal und seine Vielzahl an touristischen Kleinodien sind über die heimische Region hinaus bisher wenig bekannt. Auch von seinen Bewohnern wird die Aufenthaltsqualität unter den dargestellten Bedingungen wenig geschätzt.

Auch hier kann uns sollte das Mobilitätskonzept Impulse setzen und durch vernetzende, ergänzende und alternative Mobilitätsangebote unter Berücksichtigung des Einsatzes elektrischer Antriebe den Anteil einer nachhaltigen Mobilität insgesamt zu erhöhen.

Infrastruktur, Verkehr und Mobilität

Die Region ist über die Autobahn A 45 und die B 54 gut an die Ballungsgebiete der Region angebunden. Weitere Bundesstraßen und die nordwestlich liegende Autobahn A 1 ergänzen die gute verkehrstechnische Lage, die die Entwicklung zum Industriestandort begünstigt hat. Die Reaktivierung der Bahnlinie im Rahmen der Regionale 2013 (Fortsetzung der Bahnlinie von Gummersbach über Marienheide bis Meinerzhagen) hat einen Anschluss nach Köln und die Rheinschiene im Süden ermöglicht, allerdings mit einer durchschnittlichen Reisezeit von 90 Minuten. Über den Bahnhof Brügge ist die Anbindung an das Ruhrgebiet im Norden mit unter einer Stunde Fahrzeit gut. Die vorhandenen ÖPNV-Verbindungen decken die Erfordernisse der Schulerreichbarkeit ab, entsprechend der ländlichen Struktur und der verteilt lebenden Bevölkerung ist durch den ÖPNV darüber hinaus nur ein eingeschränktes Mobilitätsangebot vorhanden. Jedoch verfügen alle vier Kommunen über Bürgerbusse oder alternative Fahrdienste, um die Mobilitätsangebote zu ergänzen.

Aufgrund der Topografie spielt das Fahrrad in der Region als Verkehrsmittel nur eine untergeordnete Rolle, obwohl mit der Etablierung der Pedelecs und E-Bikes ein wachsendes Interesse – auch außerhalb der touristischen Nutzung – zu bemerken ist. Mit dem Volmetal-Radweg ist ein attraktiver Radweg in Planung und Bau. An einer insgesamt attraktiven Radinfrastruktur einschließlich Service- und Ladestellen sowie sicherer Abstellmöglichkeiten für E-Bikes mangelt es der Region jedoch.

Bevölkerungsstruktur und demografische Entwicklung²

Ein Blick auf die sozioökonomischen Daten der Region zeigt das Problem, vor dem die Region steht, sehr deutlich: Generell ist die Bevölkerungsentwicklung Oben an der Volme durch einen kontinuierlichen Rückgang gekennzeichnet. In den letzten 10 Jahren verringerte sich die Bevölkerung um rund 7,6 %.

Die Entwicklung der Altersstruktur zeigt, dass der demografische Wandel Oben an der Volme bereits in vollem Gange ist, und zwar in einem deutlich stärkeren Maße als im Landesvergleich. Dabei hat sich der Anteil der Personen im Alter von unter 18 Jahren an der Gesamtbevölkerung seit dem Jahr 2000 um rund 26 % verringert, während im selben Zeitraum auf Landesebene der Rückgang nur bei rund 16 % lag.

Ein großes Problem für die Region besteht auch in der Abwanderung junger Menschen zwischen 18-25 Jahren sowie in den Altersklassen der Berufstätigen von 25- bis 40 Jahren bzw. der 40- bis 65-Jährigen. Einzig bei den über 65-Jährigen wird in Zukunft noch eine Zunahme zu verzeichnen sein, wobei diese mit rund 29 % nur wenig stärker ausfallen wird als im Vergleich zum Land Nordrhein-Westfalen (28 %).

Dabei hat der Anteil der Menschen über 65 Jahre in den letzten 13 Jahren in der Region stärker zugenommen als im gesamten Bundesland. Es steht zu erwarten, dass sich diese Trends in der Bevölkerungsentwicklung in der Region Oben an der Volme in Zukunft verstärkt fortsetzen werden.

Bis zum Jahr 2030 wird ein Bevölkerungsverlust in Höhe von insgesamt rund 14 % prognostiziert (Landesvergleich rd. 4 %), die negativen Bevölkerungsprognosen für die Altersklasse der bis 18-Jährigen sind mit einem prognostizierten weiteren Verlust um rund 26 % besonders dramatisch.

Noch gravierender jedoch wird der Verlust bei den 18- bis 25-Jährigen ausfallen. Hier wird für die Region ein Rückgang um 38 % vorausgesagt. Diese Entwicklung betrifft die Bildungsinfrastruktur und die zukünftige Verfügbarkeit von qualifizierten Facharbeitskräften. Es ist damit zu rechnen, dass es zu einem Engpass in der Fachkräfteverfügbarkeit für die regional ansässigen Unternehmen kommen wird. Einzig bei den über 65-Jährigen wird in Zukunft noch eine Zunahme zu verzeichnen sein.

Diese Bevölkerungsentwicklung geht mit veränderten Ansprüchen an die Grund- und Daseinsvorsorge einher, zu denen auch die Mobilitätsversorgung gehört. Vor dem Hintergrund der Einsicht, dass Mobilität ein Grundbedürfnis ist, steht das Mobilitätskonzept vor der Aufgabe, einerseits den Bedürfnissen einer alternden Bevölkerung Rechnung zu tragen.

Andererseits, und das scheint vorrangig, sollte das Konzept das Ziel nicht aus dem Auge verlieren, über eine verbesserte Mobilität und innovative Mobilitätsangebote den Trend in den Bevölkerungsschichten mit einem besonders starken Personenrückgang (18-40 Jahre) zumindest abfedern zu helfen.

2 Quelle: Regionale Entwicklungsstrategie Oben an der Volme

II.2 – Ziel des Konzepts

Das generelle Ziel des Konzept zur Nachhaltigen Mobilität in den vier Oben an der Volme Kommunen besteht darin, die Mobilität in der Region zu verbessern, sie unter dem Aspekt der Nachhaltigkeit zu entwickeln und konkrete Vorschläge für realisierbare Maßnahmen zu erarbeiten.

Dabei sollen durch die Umsetzung dieser vorgeschlagenen Maßnahmen die vier „Oben an der Volme Kommunen“ in die Lage versetzt werden, die Region als einen innovativen und nachhaltigen Wirtschaftsstandort weiter zu entwickeln und als solchen bei den Zielgruppen und Akteuren zu positionieren. Insofern leistet die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen einen unmittelbaren Beitrag zu einer nachhaltigen Stärkung des Wirtschaftsstandortes.

Im Rahmen des Konzepts wird der Einsatz von aktuell diskutierten Mobilitätslösungen wie Car- und Bikesharing, Mitfahrlösungen oder der Aufbau einer zukunftsweisenden Mobilitätsinfrastruktur insbesondere vor dem Hintergrund dieser Zielsetzung diskutiert.

II.3 – Aufgabenstellung

Aufgabe des Strategiepapiers ist es, zu definieren, wie der Anteil einer nachhaltigen Mobilität durch ergänzende und alternative Mobilitätsangebote in der Region gesteigert werden kann. Dabei steht die Entwicklung hin zu Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben zwar im Fokus. Allerdings besteht die Aufgabe ausdrücklich nicht in der Erarbeitung eines Elektromobilitätskonzepts, sondern in der Erarbeitung eines Maßnahmenkataloges, mit dessen Hilfe eine insgesamt nachhaltige Mobilität gefördert wird. Durch das Konzept und durch die Verwirklichung der identifizierten Folgeprojekte soll ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden, indem für den Berufs- bzw. Alltagsverkehr der Umstieg vom heutigen MIV auf Fahrzeuge mit Elektroantrieb und alternative Fahrzeuge und Mobilitätsangebote, etwa das (E-) Rad erleichtert und attraktiver gestaltet wird. Gleichzeitig soll die Mobilität in der Region insgesamt verbessert werden. Neben dem Klimaschutz gehören auch die Steigerung der Lebensqualität in der Region sowie die Erhöhung der Attraktivität der Region für den Tourismus durch ein vielfältigeres Mobilitätsangebot zu den Aufgabenstellungen des Projekts.

Ein Blick auf die soziodemografischen Daten zeigt eine weitere Aufgabenstellung, die sich an das künftige Mobilitätskonzept stellt. Sie besteht darin, die entwickelten Maßnahmen darauf zu prüfen, ob sie helfen können, die Abwanderung jüngerer Menschen aus der Region zu stoppen. Bisher wird die Abwanderung junger Menschen nicht mit dem Thema Mobilität in Verbindung gebracht. Doch wer davon ausgeht, dass Mobilität als Grundbedürfnis auch für jüngere Menschen entscheidend ist, sollte im Blick haben, dass eine unzureichende Mobilität ein wichtiger Abwanderungsgrund sein kann. Und da besonders junge Menschen für die Entwicklung eines innovativen, nachhaltigen Wirtschaftsstandorts (siehe Handlungsfeld 3 des RES) entscheidend sind, ist dieser Teil der Aufgabenstellung von großer Bedeutung.

II.4 – Vorarbeiten

Die »Regionale Entwicklungsstrategie Oben an der Volme« (RES) ist gemeinsam mit engagierten Bürgerinnen und Bürgern, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der vier Kommunen sowie Wirtschafts- und Sozialpartnern entstanden. Mit der RES hat sich die Region um Aufnahme in das EU-Förderprogramm 2014 – 2020 beworben, um ein bereits initiiertes, gemeinsames Engagement der vier Oben an der Volme-Kommunen fortzuführen und zu stärken. Die Regionale Entwicklungsstrategie knüpft an Entwicklungen aus der Regionale 2013 an und trägt den Entwicklungsansatz für die Region in die Fläche und weitet ihn inhaltlich aus. Ziel ist es, Lösungsansätze für die demografische Entwicklung, struktur- und imagestärkende Maßnahmen sowie Ansätze für den Ressourcen- und Klimaschutz aufzuzeigen. Die RES ist eine ressortübergreifende Gesamtstrategie, die in vier Handlungsfeldern Zukunftsthemen behandelt und miteinander verknüpft. In einem der vier Handlungsfelder, dem Handlungsfeld Innovativer, nachhaltiger Wirtschaftsstandort OadV ist das vorliegende Konzept anzusiedeln.

In der Region Oben an der Volme sind bereits seit 25 bis 30 Jahren Bürgerbusse im Einsatz. Die Region ist damit einer der Vorreiter für diese Mobilitätsform und betreibt die Angebote erfolgreich in einer Kooperation zwischen ehrenamtlich getragenen Bürgerbusvereinen und dem regionalen ÖPNV-Betreiber, der sein professionelles Know-how in die Zusammenarbeit einbringt.

Auch in der Elektromobilität hat die Region bereits Aktivitäten vorzuweisen. So betreibt der regionale Energieversorger eine Ladeinfrastruktur in den Kommunen, die aktuell erweitert wird. Erste Unternehmen setzen Elektrofahrzeuge in ihren Fuhrparks ein und die Kommunalverwaltungen führen im Rahmen von Ersatzbeschaffungen ebenfalls in ihre Fuhrparks ein.

Freizeit und Erholungsgebiet
"Oben an der Volme"





KAPITEL III.
PROJEKT

III. – Projekt

Für die Erarbeitung des Konzeptes „Nachhaltig mobil oben an der Volme“ wurde durch die vier Oben an der Volme-Kommunen ein Projekt gestartet, welches unter Leitung des Vereins Regionalentwicklung Oben an der Volme steht. Das Leader geförderte Projekt wurde in der folgenden Projektstruktur bearbeitet.

III.1 – Projektvorgehen

Die Erarbeitung des „Konzeptes zur Nachhaltigen Mobilität in den vier Oben an der Volme Kommunen“ erfolgte in den folgenden Projektschritten:

1. Zieldefinition: Festlegung eines konkreten Projektziels
2. Anforderungsdefinition: Aufnahme und gemeinsame Festlegung der konkreten Anforderungen an die zu erarbeitenden Mobilitätslösungen inklusive Beteiligung.
3. Analyse/Recherche: Ist-Analyse: Welche einzubeziehenden Aktivitäten laufen bereits in der Region?
4. Konzeption: Untersuchung der in der Ausschreibung bereits benannten Themenfelder und Erarbeiten des Konzepts
5. Maßnahmenplan: Erarbeitung zielführender Maßnahmen auf Basis der vorhergehenden Projektarbeit. Erarbeiten von Vorschlägen für 3 Impulsprojekte
6. Dokumentation: Erarbeiten der Projektdokumentation in Form des vorliegenden Konzeptpapiers

III.2 – Terminplan

Für das Projekt wurde eine Projektlaufzeit von 6 Monaten geplant. Die Laufzeit wurde im Projektverlauf um einen Monat verlängert werden, so dass sich folgender Projekt- ablauf ergab:

Arbeitspaket	Benennung	Inhalte / Wo passiert was?	04/18	05/18	06/18	07/18	08/18	09/18	10/18
AP 1	Zieldefinition	Ziele, Erwartungen - was soll im Konzept beantwortet werden?	Kick-Off- Workshop 16.04.18						
AP 2	Anforderungsdefinition	Kick-off, Interviews - wer braucht was?							
AP 3	Analyse	Analyse IST-Situation - was gibt es bereits in der Region?							
	Recherche	Welche Potenziale & Hemnisse bestehen?			Experten- Workshop 27.06.18				
AP 4	Konzepterstellung	Wie kann eine Nachhaltige Mobilität in der Region aussehen?				Vorstellung Konz. Entwurf 10.07.18			
AP 5	Maßnahmenplan	Definition 3 Impulsprojekte - Welche Maßnahmen sind sinnvoll?						Vorlage Konzept 15.10.18	
AP 6	Dokumentation	Erarbeiten des Konzeptpapiers							Vorstellung Konzept 15.10.18

III.3 – Projektdienstleister

Mit der Erarbeitung des vorliegenden Konzeptes wurde die Initiative Zukunftsmobilität beauftragt, die im Folgenden kurz vorgestellt wird:

Initiative Zukunftsmobilität

Die im Jahr 2010 gegründete Initiative Zukunftsmobilität unterstützt Kommunen, Energieversorger und Unternehmen in allen Fragen der Mobilitätswende. Die Erarbeitung kommunaler Mobilitätskonzepte bildet dabei ebenso einen Schwerpunkt wie die Elektromobilität in all ihren Facetten.

Die langjährige Projekterfahrung der Zukunftsmobilitäts-Experten wird ergänzt durch die praktische Anwendung alternativer Mobilitätslösungen und multimodalen Anwendungen sowie Elektrofahrzeugen im Alltag. Die Initiative Zukunftsmobilität nutzt seit 2011 Elektroautos und hat 2014 ihren Unternehmensfuhrpark komplett auf Elektrofahrzeuge umgestellt.

Die Arbeitsschwerpunkte der in Deutschland, Österreich und der Schweiz tätigen Berater reichen vom Aufbau einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur bis zur Unterstützung von Kommunen bei der Entwicklung von Lösungen für Carsharing, Bürgerbusse und andere alternative Mobilitätskonzepte. In den letzten Jahren wurden so immer

wieder innovative Lösungen entwickelt, die als Pilotprojekte realisiert wurden. Beispiele dafür sind die in 2012 im Südschwarzwald installierte erste flächendeckende Ladeinfrastruktur in einer ländlichen Region, die 2015 in Baiersbronn im Schwarzwald in Betrieb genommene erste vollelektrische Buslinie im ländlichen Raum oder die Entwicklung des ersten grenzüberschreitenden Bike-Sharing-Systems zwischen Deutschland und der Schweiz.

Zu den Kunden der Initiative Zukunftsmobilität gehören Stadtwerke, Gemeinde-, Stadt- und Kreisverwaltungen sowie Industrieunternehmen und Fahrzeughersteller, Handwerks- und Tourismusbetriebe sowie das Land Baden-Württemberg.

Unterwegs im Gebiet "Oben an der Volme"





**KAPITEL IV.
ANFORDERUNGS-
DEFINITION UND
ANALYSE**

IV. – Anforderungsdefinition und Analyse

Grundlage des vorliegenden Papiers sind die Anforderungen, die zu Projektbeginn gemeinsam mit den Auftraggebern erarbeitet wurden. Informationsbasis dazu waren neben Literatur- und Internetrecherchen vor allem

- Gespräche und Workshops mit den Auftraggebern
- Interviews mit durch die Auftraggeber benannten regionalen Experten
- ein Experten-Workshop mit Akteuren aus der Region Oben an der Volme.

In den Workshops und den geführten Interviews wurde ermittelt, welche Zielgruppen es für das Konzept gibt und wer welche Anforderungen und Wünsche an das Thema Mobilität hat. Darüber hinaus wurde in dieser Form der Expertenbeteiligung auch eine Bestandsaufnahme der vorhandenen Mobilitätsangebote vorgenommen. Die Analysephase diente zudem der Potenzialermittlung sowie der Ermittlung der zu erwartenden Hindernisse und Schwierigkeiten bei einer Umsetzung der Maßnahmen.

IV.1 – Allgemeine Informationen / Umfeld

In einem Kick-Off Workshop am 16. April 2018 mit den Projektverantwortlichen und Auftraggebern des Projektes wurden Ziele und Anforderungen sowie Projektplan und Vorgehen verabschiedet. Diese wurden durch die Statements der Befragung bestätigt:

Bürgerbus

- alle Kommunen haben Bürgerbusse, Betrieb mit Vereinen, unterstützt (Fahrzeuge, Logistik, ...) durch Nahverkehrsverband Westfalen – Lippe
- Bürgerbusse werden mit Landeszuschüssen und Beförderungsgeld finanziert
- Bürgerbusse in Schalksmühle seit 30 Jahren, in Kierspe seit 25 Jahren in Betrieb
- Frage: ist eine Entwicklung zum Nachtbus / Jugendbus möglich? => Die Rekrutierung des Fahrpersonals wird als Problem gesehen

Infrastruktur

Seit Ende 2017 wurde der Bahnverkehr auf der Strecke Köln – Dortmund reaktiviert. Aktuell ist eine Taktverdichtung mit Elektrifizierung der Strecke sowie die Anbindung der bisher noch nicht angeschlossenen Kommunen geplant (z.B. Kierspe). Betreiber ist NDL (Nahverkehrsverband Westfalen – Lippe).

Tourismus

in Entwicklung als Freizeit- und Naherholungs-Tourismus, den Rahmen bilden die „Regionale 2013“ sowie Leader. Die Leader-Leitmaßnahme „Installation eines Freizeit- und Naherholungsbeauftragten“ für die Region Oben an der Volme ist seit 2017 realisiert.

SCHALKSMÜHLE

- Bahnhöfe werden reaktiviert, dort sollen auch Radstationen entstehen
- Zwei Firmen mit E-Mobilitäts-Produkten auch vor Ort
- Zwei Bahnhalte-Punkte auf der Strecke Lüdenscheid - Meinerzhagen
- Zwei WoMo-Stellplätze im Bau
- Fachkräftemangel als Thema: Stadt will Familien-Ansiedlung fördern
- Touristische Angebote: 19
- Touristen: 4.726 (Stand 2012)
- Einwohner: 10.388 (Stand 31.Dez 2016)
- Ansässige Unternehmen: 282
- Einpendler: 3.222 (Stand 2012)
- Auspendler: 3.832 (Stand 2012)
- Bahnhöfe: 1

HALVER

- Arbeitszeiten in Firmen sind teilweise auf ÖPNV-Fahrplan angepasst
- Leiharbeitsfirmen betreiben Werksverkehre
- zwei Bahnhöfe; aber es hält kein Zug!
- Oberbrücke ist größter Ortsteil, Tourismus-Verbindung mit Draisinen zum „Kulturbahnhof“
- „Wer mit dem Zug ankommt kommt nicht an“
- Radwege fehlen
- Bürgerbus fährt Kindergärten an und transportiert Schüler, vor allem ältere Menschen
- Lücken bestehen für die Mobilität junger Menschen
- Touristische Angebote: 8
- Touristen: 3.413 (Stand 2012)
- Einwohner: 16.128 (Stand 31.Dez 2016)
- Ansässige Unternehmen: 396
- Einpendler: 4.243 (Stand 2016)
- Auspendler: 4.243 (Stand 2016)

KIERSPE

- 2/3 der Arbeitsplätze der Region in Industrie, Branchen: Kfz-Zulieferer, Elektro, Medizintechnik
- ÖPNV in der Region: 400 qkm, 65TW mit kreiselgenen Bussen
- Radwegnetz ist in Konzeption als Teil des NRW-weiten Netzes (Volmetal-Radweg)
- Touristische Angebote: 42
- Touristen: 2.598 (Stand 2012)
- Einwohner: 16.210 (Stand 31.Dez 2016)
- Ansässige Unternehmen: 310
- Einpendler: 3.254 (Stand 2016)
- Auspendler: 5.263 (Stand 2016)
- Bahnhöfe: 1

MEINERZHAGEN

- Jugendliche orientieren sich nach Wipperfürth
- Rufbus/Anruf-Sammeltaxi: in Außenbereich vorhanden (ALF)
- Busse: es gibt keine Schnellbusse, Sozialticket vorhanden
- Touristische Angebote: 51
- Touristen: 25.760 (Stand 2012)
- Einwohner: 20.406 (Stand 31.Dez 2017)
- Ansässige Unternehmen: 405
- Einpendler: 5.810 (Stand 2016)
- Auspendler: 5.190 (Stand 2016)
- Bahnhöfe: 1

Unternehmen

- Einschätzung ist positiv, Firmen können eingebunden werden. Mittelstand in Familienhand mit der Region verbunden.
- Zugang zu den Firmen haben die Kommunen
- Es gibt eine gemeinsame Ausbildungsbörse der 4 Kommunen im Bereich Stadtmarketing mit den Firmen zusammen
- Regelmäßiges Unternehmerfrühstück mit ca. 15 Firmen in Schalksmühle und Kierspe

Elektromobilität

- Kierspe
Hier steht eine Ladestation bei den Stadtwerken, die erneuert werden soll. Zudem bietet ein Unternehmen eine Ladestation für Mitarbeiter. Zusätzlich erstellen die Stadtwerke ein Konzept für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur.
- Schalksmühle
Eine öffentliche Ladestation befindet sich bereits am Rathaus, zusätzlich sind drei in Unternehmen installiert. Die Planungen sehen die Anbringung von weiteren Ladestationen an den beiden Bahnhöfen vor. Unabhängig davon steht die Ersatzbeschaffung eines Fahrzeug für das Bauamt an, das ein E-Fahrzeug werden soll.
- Halver
Es ist eine Ladestation in der Stadt vorhanden und zusätzlich weitere private bei Unternehmen. Der Raiffeisenmarkt plant ebenfalls die Installation einer Ladestation. Seit 2018 ist das einzige Fahrzeug der Stadtverwaltung elektrisch angetrieben.
- Meinerzhagen
Im Umfeld des Rathauses sowie am Rande der Innenstadt sind jeweils eine Normladesäule vorhanden. Hier ist der Betreiber der Anbieter mark E. Im Fuhrpark der Stadtverwaltung sind bereits erste Elektrofahrzeuge im Einsatz.

Freizeitgebiete / Ziele

Freizeitziele, die in der Region Oben an der Volme:



OBEN
AN DER
VOLME

FREIZEIT & NAHERHOLUNG

SCHALKSMÜHLE

MEINERZHAGEN



HALVER

KIERSPE

Aktiv zwischen Wald und Wiesen	Alpaka bis Waschbär - tierisch um die ganze Welt	Kultur zum Entdecken	Spiel & Spaß für die ganze Familie
<ul style="list-style-type: none"> ① Bikepark (Pumptrack) ② Badestellen Listertalsperre ③ Biogolfanlage ④ Draisinebahn ⑤ Fußballplatzanlage ⑥ Golfclub Gelstern ⑦ Golfclub Varnett ⑧ Kletterwald ⑨ Lehrpfad Förwiggeltalsperre ⑩ Naturlehrpfad Eichelkamp ⑪ Sauerland Höhenflug ⑫ Skaterpark ⑬ Skilift Collenberg ⑭ Skilift Hardenberg ⑮ Trimm-Dich-Pfad ⑯ Zorbingball 	<ul style="list-style-type: none"> ① Alpaka-Farm Inti ② Alpaka Hof Blomberg ③ Bergwaldhof (Kuhkuscheln) ④ Ponyhof Isenburg ⑤ Wildgehege Mesekendahl <p style="background-color: #00a09a; color: white; padding: 5px; margin-top: 10px;">GEWÄSSER</p> <ul style="list-style-type: none"> ① Fürwiggeltalsperre ② Genkeltalsperre ③ Glörtalsperre ④ Jubachtalsperre ⑤ Kerspeltalsperre ⑥ Listertalsperre ⑦ Volmequelle und Volme 	<ul style="list-style-type: none"> ① Aussichtsturm Karlshöhe ② Aussichtsturm Wienhagen ③ Bakelitmuseum ④ Bauernhaus Wippekühl ⑤ Fritz-Linde-Museum ⑥ Heesfelder Mühle ⑦ Hist. Brennerei Rönsahl Rönsahler Brauenerlebnis ⑧ Jagdmuseum ⑨ Jesus-Christus-Kirche ⑩ Knochenmühle ⑪ Krim Meinerzhagen Krugmann Brennererlebnis ⑫ Löhrmühle ⑬ Meinhardus Matteschützen ⑭ Schleiper Hammer ⑮ Villa Wippermann ⑯ Wasserschloss Badinghagen 	<ul style="list-style-type: none"> ① Freibad Meinerzhagen ② Freibad Valbert ③ Minigolf Meinerzhagen ④ Minigolfhalle ⑤ Planwagenfahrten Hist. Brennererlebnis ⑥ Planwagenfahrten Wildgehege Mesekendahl ⑦ Hallenbad Rückepött ⑧ Sterngolf ⑨ VolmeFreizeitPark ⑩ VolmePark ⑪ Waldfreibad Hérapine <p style="text-align: right; margin-top: 10px;">visit.oben-an-der-volme.de</p>

IV.2 – Beteiligung

Die Region Oben an der Volme hat ihre Regionale Entwicklungsstrategie auf Basis einer breit angelegten Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, dem Einbezug regionaler Akteure und Experten sowie Abstimmungsrunden der beteiligten Kommunen erstellt. An diese „neue Tradition“ des Beteiligungsprozesses konnte auch die hier vorgelegte Konzeption anknüpfen und davon profitieren.

Experteninterviews

So wurden im beschriebenen Kick-Off-Gespräch von den Auftraggebern und Projektverantwortlichen nicht nur die Ziele und Anforderungen sowie der Projektplan und das Vorgehen verabschiedet, sondern es wurden auch Experten benannt, die als Zielgruppenvertreter Auskunft über die Wünsche und Bedürfnisse der von den Mobilitätsengpässen betroffenen Zielgruppen Auskunft geben sollten. In telefonischen Einzelinterviews wurden diese Zielgruppenvertreter befragt und die Ergebnisse dokumentiert.

Weil die Beteiligung der Unternehmen von den Auftraggebern als wichtig erachtet wurde, wurden aus allen vier Kommunen Unternehmensvertreter als Interviewpartner benannt, von den Bürgermeistern angesprochen und auf das Interview vorbereitet.

Zu bemerken ist an dieser Stelle, dass drei der vier Unternehmer sich zwar zu einem Interview bereitklärten, jedoch einen „Rückzieher“ machten. Genannt wurden zeitliche Gründe wie auch „kein Interesse“. Lediglich einer von vier Unternehmern stand letztendlich für ein Interview zur Verfügung. Der Einladung zum „Expertenworkshop“ folgte keines der Unternehmen.

Dieser Umstand der mehr als zurückhaltenden Beteiligung der Unternehmer ist für die weitere Konzeptentwicklung entscheidend. Denn durch das Konzept soll ja einen Mehrwert im Handlungsfeld Innovativer, nachhaltiger Wirtschaftsstandort OadV erzielt werden. Dazu braucht es die Beteiligung der Unternehmen. So gibt der „Rückzieher“ der Unternehmer bereits einen wichtigen Hinweis auf einen strategischen Engpass, mit dem bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu rechnen ist; insbesondere wenn die Maßnahmen auf Unternehmen zielen und deren Beteiligung voraussetzen.

Wenn die Unternehmer schon im Vorfeld keine Zeit oder kein Interesse für das Thema Mobilität bekunden, obwohl sie von erfolgreichen Maßnahmen stark profitieren würden, ist kaum damit zu rechnen, dass sie sich ohne Weiteres für die Maßnahmen eines Mobilitätskonzepts einsetzen, die i.d.R. Interesse und einiges Engagement erfordern.

Da dies im Vorfeld deutlich wurde, konnten die Konzeptverantwortlichen diesen zu erwartenden strategischen Engpass in die Strategie und die Maßnahmenplanung einbeziehen.

Kernaussagen aus den Experteninterviews

Die folgenden Kernaussagen der Experteninterviews waren Diskussionsgrundlage für den Expertenworkshop.

„ Wir treiben das Thema elektrische Mobilität weiter voran und hoffen, dass die Fördermittelgeber funktionieren.

„ Die täglichen Staus und das Fehlen einer Alternative ist für unser Unternehmen zum echten Standortnachteil geworden. Potenzielle Mitarbeiter entscheiden sich aufgrund der Mobilitätssituation häufig gegen das Unternehmen. Hier braucht es dringend eine innovative Lösung.

„ Wir werden weiter versuchen, das Thema Mobilitätsmanagement auszubauen, auch wenn derzeit noch die Unternehmer fehlen.

„ Soziale Vereinsamung schreitet besonders bei Menschen, die nur noch eingeschränkt mobil sind, sehr schnell voran und zwar bei den Betroffenen selbst und bei den Angehörigen! Es muss jetzt etwas passieren.

„ Welches System eignet sich für Jugendliche und wie kann es gelingen, dass es angenommen wird?

„ Wenn das Mobilitätsangebot selbst eine „Attraktion“ wäre, könnte das der Region Anziehung verleihen.



Expertenworkshop – Beschreibung und Ergebnisse

Im Expertenworkshop wurden die Ergebnisse der Interviews präsentiert, diskutiert und auf die wesentlichen Ziele und Aussagen reduziert. In einem ersten Schritt wurden die Anforderungen an die Mobilitätslösung vonseiten der einzelnen Zielgruppen noch einmal konkretisiert. Die Anforderungen an eine Mobilitätslösung für die Region Oben an der Volme:

- eine innovative Lösung für Berufspendler, die, in einem Leuchtturmprojekt realisiert, andere Unternehmen zum Einsteigen motiviert
- eine niedrighschwellige Lösung, die Jugendliche animiert, sie zu nutzen und sie zu teilen
- eine einfache Lösung, die barrierefrei in Kommunikation und Nutzung ist , vor allem mit Blick auf die älteren Menschen
- eine Lösung, die die Region für Besucher attraktiv macht und mit der touristische Ziele erreicht werden können, die man heute nicht erreicht
- eine Lösung, die neuen oder bekannten Akteuren wie Stadtwerk oder ÖPNV-Anbieter neue Rollen zuweist (bspw. die eines Mobilitätsanbieters)
- eine Lösung, die sich mit dem ÖPNV verweben lässt
- eine Lösung, die durch eine konsequente Nutzung / Einbindung vorhandener Ressourcen Mobilität neu denkt



**KAPITEL V.
ZIELGRUPPEN/
MOBILITÄTS-
BEDARFE**

V. – Zielgruppen und ihre Mobilitätsbedarfe

Nachhaltige Mobilitätsangebote sollen den Nutzern helfen, ihren Alltag in einer ökologisch und sozial ausgewogenen Weise zu bestreiten, sie müssen für alle Beteiligten bezahlbar sowie für die Akteure ökonomisch vertretbar sein. Um ein entsprechendes Konzept zu erarbeiten ist es deshalb erforderlich, sich zunächst mit den Nutzern auseinanderzusetzen. In den Arbeitsterminen, insbesondere in dem Expertenworkshop, wurden die nachfolgend benannten Zielgruppen definiert und ihr jeweiliger Mobilitätsbedarf bzw. ihre Anforderungen an eine Nachhaltige Mobilität Oben an der Volme ermittelt.

V.1 – Berufspendler und Unternehmen

Zu den Berufspendlern gehören sowohl Menschen aus der Region als auch Einpendler, die aus weiterem Umfeld an ihren Arbeitsplatz zu den Unternehmen in den vier Oben an der Volme Kommuneneinpendeln. Eine passende Mobilitätslösung

- muss es Pendlern ermöglichen, flexibel und unabhängig unterwegs zu sein.
- muss einen Beitrag dazu leisten können, dass sich Arbeitnehmer für einen Arbeitgeber in der Region entscheiden und dabei nicht durch derzeit vorhandenen Mobilitätseinschränkungen wie bspw. schlechte bzw. teilweise nicht vorhandene ÖPNV-Verbindungen (bei ÖPNV-Nutzung) oder lange Staus (bei MIV-Nutzung) eingeschränkt zu sein.
- sollten die Mobilitätskosten für diese Arbeitnehmer insgesamt senken, beispielsweise, indem sie es ermöglicht, dass der Arbeitnehmer auf einen Zweitenwagen verzichten kann.

V.2 – Unternehmen

Unternehmen sollen ebenfalls vom Mobilitätskonzept profitieren, indem sie

- ihre Attraktivität für Mitarbeiter steigern und dadurch gegenüber Wettbewerbern aus anderen Regionen wettbewerbsfähiger werden
- perspektivisch die in den Unternehmen vorhandene MIV-bedingte Infrastruktur reduzieren können, zumindest aber, diese nicht weiter ausbauen müssen,
- dazu motiviert werden, ihre betriebliche Mobilität ebenfalls nachhaltiger zu gestalten.

Für die Unternehmen der Region sollte eine Mobilitätslösung einen Beitrag leisten, sich gegenüber Berufspendlern als innovativer Arbeitgeber zu profilieren und Kosten, insbesondere für Parkraumbereitstellung, einzusparen. Eine künftig Nachhaltige Mobilität Oben an der Volme soll Unternehmen unterstützen, einen Wettbewerbsvorteil am Fachkräftemarkt zu entwickeln.

V.3 – Junge Menschen

Für junge Menschen, die in den vier Oben an der Volme Kommunen leben, ist es heute oft problematisch, zwischen den Kommunen und in der weiteren Umgebung eigenständig mobil zu sein. Sie sind vielfach auf das ÖPNV-Angebot oder Fahrdienste beispielsweise von Eltern angewiesen.

- Junge Menschen (ohne Führerschein) sollen künftig in der Lage sein, ihren Ausbildungsbetrieb problemlos und pünktlich zu erreichen.
- Sie sollen darüber hinaus in der Lage sein, private Ziele anzu steuern zu können ohne auf Fahrer wie das „Mamataxi“ angewiesen zu sein.
- Die Nutzung dieser Mobilitätslösung sollte nicht auf Arbeitszeiten beschränkt sein, sondern die Lösung sollte zu allen gewünschten Zeiten zur Verfügung stehen und sie sollte auch für die Jugendlichen in abgelegenen Ortsteilen verfügbar sein.
- Die entstehende Mobilitätslösung sollte insbesondere von Jugendlichen und jungen Erwachsenen als attraktiv und innovativ wahrgenommen werden, so dass sie sie gern nutzen und teilen.

V.4 – Ältere Menschen

Vor allem ältere Menschen profitieren von den Bürgerbussen Oben an der Volme. Allerdings erscheint das Angebot nicht für alle Bedarfssituationen ausreichend zu sein.

Ältere Menschen sollen durch das Konzept befähigt werden, selbstbestimmt am öffentlichen Leben teilhaben zu können. Dazu braucht es niedrighwellige Mobilitätsangebote und einen entsprechenden Service, der neben technologischen Lösungen (z.B. Smartphone-App) auch Möglichkeiten für eine persönliche Ansprache (z.B. Telefon) bietet.

V.5 – Tourismus (Tagestouristen)

Die vier Oben an der Volme Kommunen haben das Ziel, den Tourismus weiter zu fördern. Auch dieses Ziel zählt auf die Gestaltung der Region als ein innovativer nachhaltiger Wirtschaftsstandort ein. Primäre Zielgruppe ist dabei die der Tagestouristen, die bisher vor allem mit dem Pkw anreisen. Nicht zuletzt die reaktivierte Bahnlinie schafft die Voraussetzung dafür, die Region Oben an der Volme ohne Nutzung des Pkw zu erreichen. Durch nachhaltige Mobilitätsangebote soll die derzeit fehlende Anschlussmobilität in der Region geschaffen werden. Generelle Anforderungen:

- Die touristischen Ziele in der Region sollen durch die Vorschläge dieses Konzeptes auch ohne eigenes Auto erreichbar sein.
- Eine einfache Information und Nutzung der Mobilitätsangebote in der Region gehört dabei zu den Kernanforderungen.
- Mobilitätsangebote sollen so attraktiv sein, dass sie selbst zu einer Attraktion werden, und Gäste in die Region Oben an der Volme locken.
- Mobilitätslösungen müssen „entlang der Mobilitätskette“ entwickelt werden, damit sie für Tagestouristen so einfach und attraktiv ist, dass sie den Ausflug in die Region Oben an der Volme gern ohne Auto vornehmen. („Ich bin doch nicht blöd und fahre mit dem Auto an die Volme ...“).
- Dazu müssen Mobilitätslösungen aktiv in das Tourismusmarketing bzw. die Ansprache der Zielgruppen eingebunden werden.



**KAPITEL VI.
MOBILI-
TÄTSKONZEPT
OBEN AN DER
VOLME**

VI. – Mobilitätskonzept Oben an der Volme

Wie die meisten ländlichen Regionen ist auch die Region Oben an der Volme MIV-geprägt: Familien sind für ihre täglichen Besorgungen auf das Auto angewiesen, Minderjährige werden zu ihren Destinationen gefahren und wer keinen Fahrer hat, läuft. Pendler erreichen ihre Arbeitgeber per MIV, die meisten von ihnen sitzen Tag für Tag alleine im Auto. Die Arbeitgeber ihrerseits müssen für ihre Mitarbeiter Parkplätze vorhalten, was teuer ist und Flächen verbraucht, die nicht mehr für die Wertschöpfung des Unternehmens zur Verfügung steht.

Hinzu kommt, dass die Region auf dem Weg ist, sich für Tagestouristen aus dem Umland besser aufzustellen, was wiederum mehr MIV erzeugen wird, sofern keine Mobilitätsalternativen entwickelt und angeboten werden. Das Mobilitätskonzept steht also vor der Gesamtaufgabe, Mobilität mit weniger MIV und weniger Emissionen zu gestalten.

Ein sehr gutes Beispiel, wie das bereits gelungen ist, sind die Bürgerbusse in den vier Kommunen: Wer kein eigenes Fahrzeug zur Verfügung hat, kann in der Region den Bürgerbus nutzen. Zu den häufigsten Nutzern gehören vor allem ältere Menschen. Doch obwohl das Prinzip Bürgerbus OadV im Vergleich zu anderen Regionen eine lange Tradition hat und sehr gut funktioniert, ist seine Existenz doch immer bedroht: Bürgerbusse brauchen ehrenamtliche Fahrer. Fehlen diese, ist die Bürgerbus-Initiative schnell am Ende.

Ein Blick in die Unternehmen zeigt, dass einige der traditionsreichen Unternehmen Fuhrparks haben, die innerhalb der Arbeitszeiten genutzt werden. Abends und am Wochenende bleiben diese Ressourcen ungenutzt.

Der ÖPNV-Anbieter in der Region, MVG, ist innovativ und bereit, in die Mobilität der Zukunft zu investieren und sich als Vorreiter für innovative Mobilitätsangebote zu profilieren. Aber die Region Oben an der Volme ist nicht das Ruhrgebiet und innovative Mobilitätsangebote, die in Ballungsgebieten funktionieren, sind nicht automatisch auch im Ländlichen Raum erfolgreich. Und so stellt sich einerseits die Frage nach funktionierenden Mobilitätsangeboten, die die Herausforderungen der Region aktuell und mit Blick auf die Zukunft lösen. Andererseits stellt sich die Frage nach einer möglichen zukünftigen Rolle des ÖPNV-Anbieters Oben an der Volme – und generell im Ländlichen Raum.

Ein klärendes Licht auf diese mögliche neue Rolle des ÖPNV wirft die Roland Berger-Studie „Urbane Mobilität 2030“. Zwar fokussiert diese Studie den urbanen Verkehr 2030, doch lassen sich einige Ableitungen aus der Analyse und Prognose der Studie ziehen, die für die Rollenbeschreibung des ÖPNV der Zukunft auch im Ländlichen Raum aufschlussreich sind. Die Studie geht davon aus, dass autonomes Fahren, Elektrifizierung und die Sharing Economy den Stadtverkehr von morgen bestimmen wird. In modifizierter Form trifft diese Aussage sicher auch für den ländlichen Verkehr von morgen zu. Und genau hier stellt sich die Frage nach der Rolle des ÖPNV in diesem vernetzten, koordinierten (ländlichen) Verkehrssystem. Die zentrale Herausforderung des ÖPNV wird in einem solchen Szenario darin liegen, seine Wettbewerbsfähigkeit gegenüber anderen Mobilitätsanbietern sowie von neuen Diensten, die etwas autono-

me Fahrzeuge nutzen, aktiv zu behaupten. Das kann nur gelingen, indem er innovative Mobilitätsangebote bzw. autonome Fahrzeuge in sein eigenes Angebot integriert!

Die Berger-Studie 2030 geht heute davon aus, dass autonome Fahrzeuge im deutschen Verkehrssystem 2030 insbesondere deshalb eine wichtige Rolle spielen werden, weil Deutschland in diesem Bereich eine technologische Vorreiterrolle einnimmt. Für den ländlichen Raum gilt diese Aussage sicher ebenfalls, möglicherweise aber wird sich hier ein anderes Bild zeigen, indem durch die Technologie heutige Alternativen zur Konkurrenz des ÖPNV wird (z.B. Bürgerbusse statt Taxiflotten). Allerdings gilt in jedem Fall: Autonomes Fahren, egal ob per Taxi oder Bürgerbus, kann Kosten sparen; vor allem natürlich Personal- aber auch Betriebskosten (beim Bürgerbus hatten wir ja gesehen, dass genau diese Kosten es sind, die über Leben oder Sterben der Bürgerbus-Initiativen entscheiden). Durch die eingesparten Personalkosten verändert sich das Preisgefüge des Verkehrssektors insgesamt. Hier sind insbesondere autonome Taxiflotten in den Städten zu nennen, auf dem Land – und das kann eine Chance für eine neue Rolle des ÖPNV sein - werden diese autonom fahrenden Fahrzeuge weniger Taxiflotten sein, sondern sie werden voraussichtlich eher Bürgerbus-Charakter haben.

Für beide Szenarien gilt aber uneingeschränkt, dass diese Entwicklung den ÖPNV unter Druck setzen und gleichzeitig die Nutzung privater Pkw sowie heutiger Carsharing-Angebote infrage stellen wird. Dabei droht gerade dem ÖPNV ein Teufelskreis: Gehen die Fahrgastzahlen im ÖPNV zurück, weil immer mehr Menschen autonome Taxiflotten oder Bürgerbusse nutzen, führt das im ÖPNV mittelfristig zu steigenden Preisen, was die Wettbewerbsfähigkeit des ÖPNV weiter schwächt. Damit verbunden wäre eine weitere Zunahme des MIV plus längere Beförderungszeiten.

Aus Sicht der Roland Berger Studie 2030 ist nicht zu erwarten, dass „Ridesharing“ (gemeinsame Nutzung eines Fahrzeuges für den Transport von Personen von einem Ort zum anderen) allein diesen Trend kompensieren kann und zu einer signifikanten Nachfragebündelung führen wird. Deshalb gilt es, die bisher nebeneinander existierenden Einzelsysteme der verschiedenen Akteure in ein intelligentes Gesamtsystem zusammenzufügen. Derzeit ist aber noch unklar, welcher Akteur die notwendige koordinative Rolle spielen kann oder will.

Die Maßnahmenvorschläge dieses Konzeptes enthalten daher auch eine Idee, wie eine solche neue Rolle im Ländlichen Raum gestaltet werden kann- und wer sie übernehmen könnte. Dazu schlagen wir vor, dass der ÖPNV die Chance zur Koordination solcher Angebote ergreift und damit die Betreiberrolle übernimmt (vgl. X - Ausblick). Wichtig ist an dieser Stelle die Anmerkung, dass sich die Region entlang des Volmebandes erstreckt: Die Volme bietet eine räumliche Orientierung, an der entlang auch die reaktivierte Bahnlinie verläuft. Damit ist die Volme eine Art „natürliches Strukturierungs-Element“ sowohl für die Region wie auch für die Entwicklung der in diesem Konzept entwickelten Infrastrukturmaßnahmen. Diese Maßnahmen reihen sich wie Perlen an einer Perlenkette entlang der Volme auf.

VI.1 – Gesamtbild Nachhaltiger Mobilität Oben an der Volme

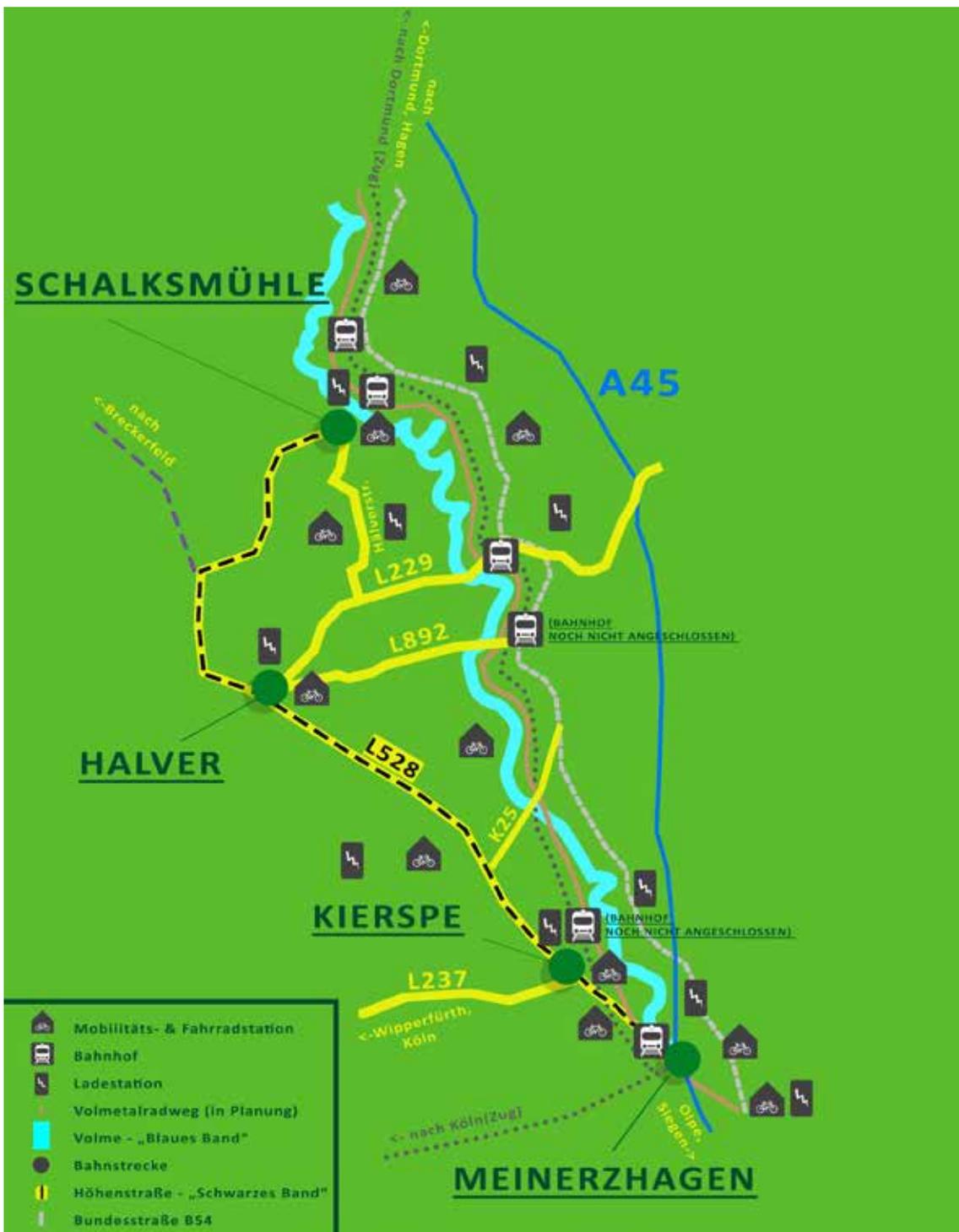
Um Nutzer erfolgreich für den Umstieg vom MIV auf andere Mobilitätsangebote zu gewinnen müssen verschiedene Voraussetzungen erfüllt sein:

1. Die erforderlichen Mobilitätsangebote müssen vorhanden sein.
Ziel ist es, Bürger und Besucher zum Umstieg auf alternative Mobilitätsangebote zu bewegen. Dazu müssen die für die lückenlose Abbildung der jeweiligen Mobilitätsketten erforderlichen Mobilitätsangebote so installiert werden, dass die angesteuerten Ziele komfortabel erreicht werden können.
2. Die Angebote dürfen aus Sicht des Nutzers nur eine geringe Komplexität aufweisen.
Die Nutzung sowie die Kostenverrechnung müssen für die Nutzer leicht verständlich und transparent sein.
3. Die Angebote müssen einfach zugänglich sein.
Der Nutzer muss einen unkomplizierten Zugang zu den Mobilitätsangeboten haben. Idealerweise besteht beispielsweise nur ein Zugangssystem für unterschiedliche Angebote. Dies könnte beispielsweise eine Mobilitäts-App sein, mit der sowohl Leihfahrräder, Carsharing-Autos, der ÖPNV etc. zugänglich sind.
4. Die erforderliche Infrastruktur muss vorhanden sein.
Ein Umstieg kann nur gelingen, wenn sowohl erforderliche Verleih- oder Mobilitätsstationen als auch Radwege, Ladeinfrastruktur etc. vorhanden sind. Dieses Konzept schlägt daher zunächst den Aufbau der erforderlichen Infrastruktur vor. Um Fehlinvestitionen zu vermeiden und eine hohe Akzeptanz der Angebote zu erzielen müssen die künftigen Nutzer in die Planungen eingebunden werden.

Das vorliegende Konzept berücksichtigt diese Randbedingungen und ordnet die Maßnahmen in die Kategorien kurz- mittel- und langfristiger Maßnahmen ein. Zusätzlich macht das Konzept einen Vorschlag, der die künftige Rolle des ÖPNV hinterfragt.

Schematische Anordnung von Mobilitätsangeboten und -infrastruktur

Die folgende Grafik zeigt das Ineinandergreifen der unterschiedlichen Mobilitätsangebote und Infrastruktur-Elemente, die im Rahmen des Projektes erarbeitet wurden.



VI.2 – Ansätze für den Einsatz neuer Mobilitätssysteme

Die vorstehende Skizze zeigt, wie mit Hilfe einer regionalen Mobilitäts-Infrastruktur die Mobilität entlang des Volmebandes (auch als „Blaues Band“ bezeichnet) neu ausgerichtet werden kann. Durch Mobilitäts- und Fahrradstationen, Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes bzw. Pedelecs sowie Radwege wie der Volmetalradweg oder Radverbindungen entlang den Verbindungsstraßen zwischen den vier Kommunen (Höhenradweg entlang des „Schwarzen Bandes“) wird die Infrastruktur geschaffen, die zur Nutzung von E-Bikes und Pedelecs, aber auch von anderen Verkehrsmitteln wie Elektro-Autos, E-Lieferfahrzeugen, E-Bussen (E-Bürgerbussen), E-Scooter und Freizeitfahrzeugen aber auch für regionale Sharing-Angebote mit Autos und Zweirädern erforderlich ist. Dabei sollen bestehende Infrastrukturelemente genutzt und bedarfsgerecht durch neue Komponenten ergänzt werden.

Durch moderne Mobilitätssysteme wird zugleich das Image einer innovativen und ressourcenbewussten Region Oben an der Volme unterstrichen.

VI.3 – Mobilitäts- und Fahrradstationen

Generell sind nicht die Fahrzeuge und Mobilitätssysteme der Ansatz für Lösungswege, sondern der Bedarf der Nutzer gibt den Impuls für neue Lösungen. Nutzer sind wiederum die Zielgruppen, die einen speziellen Mobilitätsbedarf haben. Entsprechend der Zielgruppen aus Kapitel V Zielgruppen und Ihre Mobilitätsbedarfe sollen hier noch einmal die Bedarfe der Zielgruppen vor dem Hintergrund der entwickelten Maßnahmenvorschläge aufgeführt werden.

Um die Akzeptanz neuer Mobilitätsangebote zu erreichen, müssen Verleih- und Mobilitätsstationen so installiert werden, dass sie die Mobilitätsketten der Nutzer lückenlos abbilden. Die sogenannten „Multimodalen Mobilitätsketten“ sind deshalb auf Verknüpfungspunkte angewiesen, die beispielsweise den Umstieg von individueller Mobilität auf den ÖPNV und umgekehrt ermöglichen. An diesen sogenannten „Mobilitätsstationen“ kann der Nutzer problemlos etwa von Bus und Bahn auf ein Verleih- oder Sharingsystem wechseln. Am Ende seiner Mobilitätskette findet er ein Pendant, an dem er die Fahrzeuge wieder abgeben und Mietvorgänge beenden kann.

Am Beispiel eines Berufspendlers könnte die Mobilitätskette wie folgt aussehen:

Der Weg von der Wohnung zur Bushaltestelle wird beispielsweise zu Fuß oder mit dem eigenen Fahrrad bestritten. An der Bushaltestelle müssen Abstellmöglichkeiten für das private Fahrrad existieren (z.B. Abstellanlage oder Einstellboxen). Für die Verbindung zwischen unterschiedlichen Kommunen wird der Bus genutzt. Am Endpunkt der Buslinie möchte der Nutzer auf ein Leih- oder Sharing-Fahrzeug umsteigen. Beim Arbeitgeber existiert eine Abgabemöglichkeit für das Leihfahrzeug. Hier kann der Nutzer auch seinen (kostenpflichtigen) Mietvorgang beenden.

Die Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind die infrastrukturellen Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Mobilitätsangeboten. Sie sind an der Volme. Sie

- beherbergen Fahrzeuge der Vermiet- bzw. Sharingangebote
- stellen die erforderliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zur Verfügung
- bieten sichere Abstellmöglichkeiten für private Fahrzeuge
- beherbergen soweit erforderlich weitere Serviceeinrichtungen, die anhand des zu identifizierenden Bedarfs geplant werden
- dienen als Treffpunkt für Fahrgemeinschaften
- werden wo möglich aus bestehenden Mobilitätsknotenpunkten entwickelt.

Um diese Anforderungen zu erfüllen sind Mobilitätsstationen modular aufgebaut und können je nach Erfordernis des jeweiligen Standorts konfiguriert werden. Je nach Standort werden Mobilitätsstationen mit ihren Mobilitätsangeboten durch unterschiedliche Zielgruppen genutzt. Um eine bestmögliche Kosten- / Nutzenrelation zu erreichen, muss ein Ausbaukonzept erarbeitet werden, das die künftigen Mobilitätsangebote Zug um Zug in die Region bringt. Auch ist ein „Infrastrukturbetreiber“ erforderlich, der vom Betreiber der Mobilitätsangebote abweichen kann.

Busbahnhof Meinerzhagen als Basis für eine Mobilitätsstation



In der Praxis ist zu erwarten, dass vor allem Berufspendler, Touristen und junge Menschen Nutzer von Mobilitätsstationen werden. Jugendliche werden vor allem dann die Mobilitätsstationen nutzen, wenn dort beispielsweise attraktive Pedelecs ausgeliehen werden können. Damit tragen die Stationen dazu bei, die Mobilität der Zielgruppe innerhalb der Region zu erhöhen, die Attraktivität von Unternehmen als Standorte und Partner des künftigen Mobilitätssystems einerseits und als Ausbildungsbetriebe andererseits zu steigern und so einen Beitrag dazu zu leisten, die Abwanderung junger Menschen aus der Region zu stoppen. Um eine durchgängige Akzeptanz aller beteiligten Akteure zu erreichen schlagen wir vor, in die Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätsstationen auch die Unternehmen als Unterstützer einzubinden.

In Verbindung mit den bereits geplanten Radstationen an Bahnhöfen entsteht so ein Netzwerk für ein niedrighschwelliges Mobilitätsangebot, das neben der touristischen Nutzung die Region auch für Arbeitnehmer attraktiver macht. Diese werden darüber hinaus in der Nutzung einer nachhaltigen Mobilität (ÖV und Zweirad) für sich einen Gewinn an Lebensqualität verzeichnen können.

Bike-Sharing

Die Erfahrung aus anderen ländlichen Regionen zeigt, dass Fahrradverleih- und Bike-Sharingangebote dann angenommen und genutzt werden, wenn sie Teil eines Gesamtangebotes für die Mobilität in einer Region sind. Zukunftsweisende Angebote werden weitgehend ohne feste Infrastruktur in einem Free-Floating-System betrieben, wodurch ein hohes Maß an Flexibilität gegeben ist. Je nach Betriebskonzept sind die Angebote mit einem geringen Administrationsaufwand zu betreiben, was gerade in einer ländlichen Region unabdingbare Voraussetzung ist.

Für ein solches Angebot ist ein Betreiber erforderlich, der das Angebot betreibt und vermarktet. Die Standorte der Zweiräder werden in Form eines Geschäftsgebietes definiert, das sowohl Lücken beinhalten (Bereiche in denen keine Räder abgestellt werden können) als auch Satelliten (damit können z.B. an Tourismuszielen, Mobilitätsstationen oder Unternehmen „Stationen“ eingerichtet werden) umfassen kann. Durch eine einfache Veränderung des sogenannten „Geofence“ (Definition des Geschäftsgebietes in einer digitalen Anwendung) können neue Bereiche erschlossen sowie nicht akzeptierte Gebiete verkleinert werden.

Der Fokus bei der Umsetzung eines Bike-Sharingangebotes liegt also weniger auf der Definition von Standorten als auf der Suche nach einem geeigneten Betreiber und der Verknüpfung des Systems (der App) mit anderen Mobilitätsangeboten in der Region (z.B. ÖPNV).

VI.4 – Radwege

Die Installation von Mobilitätsangeboten auf der Basis von Zweirädern setzt voraus, dass zumindest auf den Hauptrouten ausreichend sichere Radwege vorhanden sind. Eine solche Fahrradinfrastruktur ist heute in der Region Oben an der Volme kaum vorhanden, entlang des Volmebandes und damit parallel zur B54 jedoch in Planung. Um eine ausreichende Erschließung der Region für Fahrräder zu gewährleisten, erscheint eine weitere durchgängige Verbindung in Form eines „Höhenradwegs“ sinnvoll und erforderlich. Dieser sollte die vier Oben an der Volme Kommunen entlang der Landesstraße (L528, L868 bzw. Weststraße von Kierspe nach Meinerzhagen) erschließen. Aufgrund des für Fahrradfahrer geografisch anspruchsvollen Geländes müssen diese Infrastrukturmaßnahmen ausreichend dimensioniert werden, um sie auch mit E-Bikes bzw. Pedelecs nutzen zu können. Insgesamt wird damit die Region Oben an der Volme sowohl „entlang des blauen Bandes“, der Volme, als auch „entlang des grauen Bandes“, der Straßen für den Fahrradverkehr erschlossen.

VI.5 – Optionen für den Auf-/ Ausbau von E-Ladeinfrastruktur

Der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur wird in der Region Oben an der Volme bereits durch den regionalen Energieversorger (mark E) in Zusammenarbeit mit den Stadtwerken Kierspe vorangetrieben. Ziel ist es, dass es in jeder der vier Oben an der Volme Kommunen die Möglichkeit gibt, Elektroautos aufzuladen. Um dieses Ziel zu realisieren, hat die mark E Fördermittel für E-Ladeinfrastruktur beantragt, die auch bereits genehmigt sind. Das Unternehmen stellt zudem finanzielle Mittel bereit, um die Co-Finanzierung abzudecken. Insgesamt plant mark E auf diese Weise in ihrem gesamten Versorgungsgebiet bis zu 40 Ladestationen zu erreichen.

Sofern die Co-Finanzierung durch einen Partner, etwa ein Stadtwerk, eine Kommune oder ein Unternehmen getragen wird, die mark E mit der Installation von Ladestationen beauftragen kann das Unternehmen dies kurzfristig umsetzen. Dabei werden die Ladestationen über das Betriebs-, Zugangs- und Abrechnungssystem der mark E betrieben, wodurch ein regional einheitliches Ladesystem entsteht.

In den vier Oben an der Volme Kommunen sind bereits in folgenden Städten öffentliche Ladestationen vorhanden:

- Kierspe: Die vorhandene Ladestation wird durch die Stadtwerke nach dem Konzept von mark E ersetzt. Dabei handelt es sich um eine Anpassung an den technologischen Fortschritt. Eine weitere Ladestation soll in 2019 errichtet werden.
- Halver: bestehende Normalladestation der mark E.
- Meinerzhagen: mark E betreibt zwei Normalladestationen in Meinerzhagen.

Damit besteht bisher lediglich in Schalksmühle noch keine Möglichkeit ein Elektroauto aufzuladen.

Die vorhandenen Ladestationen nach dem Konzept der mark E werden im Roaming-Verbund von ladenetz.de betrieben. Sie können damit auch mit einer Vielzahl von Kundenzugängen genutzt werden, die über die Plattform ladenetz.de verbunden sind.

Nutzung und Zielgruppen

Bei den bestehenden Ladestationen handelt es sich um sogenannte „Normalladestationen“, die mit einer Leistung von maximal 22 KW betrieben werden. Diese Standardtechnik kann von jedem Elektroauto genutzt werden. In der Praxis bedeutet diese Technik eine Ladedauer von in der Regel mehreren Stunden. Sie sind also primär für die Nutzungen sinnvoll, in denen das Auto ohnehin für mehrere Stunden abgestellt wird. Daraus ergeben sich Zielgruppen wie etwa Gäste, die zu einem Tagesausflug oder aus dem Umland zu Erledigungen in die Region Oben an der Volme kommen. Eine weitere potenzielle Nutzergruppe sind Bürger, die in Mehrfamilienhäusern wohnen und keine private Lademöglichkeit haben. Da die Ladestationen jedoch in der Regel in Zentrumsnähe installiert sind, ist die Nutzung für diese Zielgruppe mit einem relativ hohen Organisationsaufwand verbunden. Die öffentlichen Normalladestationen sind folglich primär auf Besucher ausgerichtete Bewohner von Einfamilienhäusern haben die Möglichkeit, ihre Elektrofahrzeuge auf dem eigenen Grundstück aufzuladen. Um die Ladeinfrastruktur praxisnah zu den Menschen zu bringen, ist daher die Erschließung von Standorten in Wohngebieten mit einer Mehrfamilienhausbebauung sinnvoll. Da die Fahrzeuge hier ohnehin lange abgestellt werden, sind geringe Ladeleistungen hier völlig ausreichend. Derzeit arbeitet der Bund zudem an einer Gesetzesänderung, mit der die Installation privater Ladestationen in Mehrfamilienhäusern erleichtert werden soll. Ansprechpartner dafür sind die Eigentümer der Wohnanlagen, wodurch der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur hier zusätzlich reduziert wird.

mark E bietet auch Unternehmen die Errichtung von Ladestationen auf dem Firmengelände an. Neben der privaten Ladung zu Hause wird damit der zweite Hauptladeplatz, der Arbeitgeber, abgedeckt. Die vier Oben an der Volme Kommunen könnten hier durch Moderation und Information unterstützen.

Weitere potenzielle Standorte für öffentliche Ladestationen sind die touristischen Ziele in der Region. Da die Aufenthaltsdauer dort ohnehin relativ lang ist, ist normales Laden mit geringen Leistungen in der Regel ausreichend.

Neben den Normalladestationen besteht ein öffentliches Ladesystem aus weiteren Leistungsebenen, den Schnellladestationen mit ca. 50 KW Leistung und sogenannten High-Power-Chargern im Leistungsbereich von über 100 KW. Schnellladestationen im Bereich von 50 KW werden dort eingesetzt, wo Fahrzeuge für ca. ein bis zwei Stunden abgestellt werden, weshalb dafür stadtnahe Standorte in Frage kommen (kurze Aufenthalte für Erledigungen in der Stadt). Auch Supermärkte installieren inzwischen häufig Schnelllader mit 50 KW, damit die Zeit des Einkaufens für das Aufladen der Autos genutzt werden kann.

High-Power-Charging (HPC) kommt immer dann in Frage, wenn an Standorten aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens oder durch sogenannte Ankernutzer (Taxi, Fahrschulen, Nutzfahrzeuge, Omnibusse etc.) eine schnelle Aufladung in wenigen Minuten erforderlich machen. HPC-Ladestationen werden in der Regel durch spezialisierte Anbieter mit langfristiger Investitionsperspektive erreicht, die teilweise mit regionalen Versorgern zusammenarbeiten.

Im Hinblick auf die Frage nach einer kommunalen Zuständigkeit fällt der Blick vor allem auf die Absicherung einer Grundversorgung an Ladestationen. Potenzielle Standorte sollten aufgrund der bereits laufenden Aktivitäten der mark E und der Stadtwerke Kierspe mit diesen Unternehmen erarbeitet und abgestimmt werden.

VI.6 – Carsharing

Das Teilen von Autos ist als alternatives Mobilitätsangebot in Deutschland politisch en vogue. Es wird häufig pauschal als Bestandteil neuer Mobilitätslösungen gesehen, in vielen Fällen sogar als DIE Lösung von Mobilitätsaufgaben. Um dem Trend zur Elektromobilität zu folgen, haben fast alle bestehenden Carsharing-Anbieter heute Elektroautos in ihre Flotte aufgenommen, einige neue Anbieter sind mit reinen E-Flotten an den Markt gegangen. Doch wie ist es tatsächlich um die Lösungsqualität des Carsharings bestellt? Welche Aufgaben lassen sich damit insbesondere in ländlichen Regionen lösen, welche nicht? Und was bedeutet das für die vier Oben an der Volme Kommunen?

Gerade für eine ländlich geprägte Region wie die Region Oben an der Volme kommen free-floating-Modelle, als Carsharing ohne feste Stationen, nicht in Frage. Der Grund: Solche Modelle brauchen eine große Fahrzeugdichte und sind damit, wenn überhaupt nur in großen Städten wirtschaftlich umsetzbar. Es bleibt also die „klassische Variante“ des stationsgebundenen Carsharings, wie dies bei allen Carsharingangeboten in ländlichen Regionen der Fall ist. Damit können theoretisch auch Elektrofahrzeuge zum Einsatz kommen, die einen festen Stellplatz benötigen, an dem eine entsprechende Ladeinfrastruktur installiert ist. Um die Einsatzfähigkeit der Sharing-Fahrzeuge zu gewährleisten sollte diese Ladepunkte auch exklusiv für das Carsharing zur Verfügung stehen.

Die nach wie vor übliche Form des Carsharings setzt darauf, Carsharing-Fahrzeuge zu installieren, sie zu bewerben und dann darauf zu hoffen, dass die Fahrzeuge ihre Nutzer finden. Ein wirtschaftlicher Betrieb ist auf diese Weise aber weder planbar noch zu erwarten. Der zwangsläufig entstehende Abmangel muss dann in der Regel (dauerhaft) von den Kommunen oder einem regionalen Energieversorger ausgeglichen werden. Um zumindest eine Grundaustattung zu erreichen, werden in vielen Fällen Kommunalverwaltungen dazu verpflichtet, die Fahrzeuge in ihrem Dienstalltag zu nutzen. Bei solchen angebotsgetriebenen Systemen werden also zusätzliche Ressourcen in Umlauf gebracht, für die im Anschluss ein Bedarf gesucht wird. Sie steigern die Anzahl der Fahrzeuge im Verkehr, statt diese zu reduzieren und haben keinen bedarfsorientierten Fokus. Insgesamt sind solche Anwendungen nicht als erfolgsorientiert im Sinne einer nachhaltigen Lösung zu bewerten.

Erfolgsorientierte Anwendungen lösen dagegen eine Aufgabe, die es wirklich gibt. Es lohnt sich also auch beim Carsharing ein Blick auf die Aufgabenstellungen, die Zielgruppen und deren Anforderungen. Blicken wir auf das Beispiel der Berufspendler: Sie nutzen ihr Auto, in vielen Fällen einen Zweitwagen, dafür, morgens zur Arbeit zu fahren und abends wieder zurück. Dazwischen steht das Auto (eine Ressource) auf einem Parkplatz ungenutzt herum und blockiert dort wertvolle Flächen (ebenfalls eine Ressource). Darüber hinaus belasten diese Autos in den Familien das verfügbare Budget und sie müssen nachts und am Wochenende auch in der Nähe der Wohnung abgestellt werden und blockieren dort ebenfalls private oder öffentliche Flächen.

Einmal angenommen, dieses Auto würde durch ein Sharing-Fahrzeug ersetzt, muss lediglich der Weg zur Arbeit und zurück anders organisiert werden. Hier könnte sowohl „Mitfahren Oben an der Volme“, als auch ein Fahrzeug genutzt werden, das ausschließlich für den Bedarfsfall des Arbeitsweges genutzt wird. Unter der Voraussetzung, dass der Arbeitgeber ebenfalls über einen Fuhrpark verfügt, der außerhalb der Arbeitszeiten ungenutzt bleibt, könnten diese Fahrzeuge auch für den Arbeitsweg der Mitarbeiter genutzt werden. Wenn diese dann nicht vor der Wohnung der Mitarbeiter, sondern beispielsweise an den Mobilitätsstationen abgestellt würden, könnte die bereits beschriebene multimodale Mobilitätskette realisiert werden: Indem die Fahrzeuge, die während ihrer Parkzeit für eine Drittnutzung freigegeben werden, entsteht ein Carsharing-Angebot, das die multimodalen Verknüpfungspunkte fokussiert und den ÖPNV in der Region stärkt. Und zwar OHNE zusätzliche Ressourcen (Autos) auf die Straße zu bringen, sondern lediglich durch eine intelligent organisierte, verbesserte Auslastung bestehender Fahrzeuge.

Die Lösung liegt also nicht darin, ein Carsharing-Angebot Oben an der Volme zu positionieren, sondern darin, Flottenbetreiber dafür zu gewinnen, ihre Fahrzeuge Dritten zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die Nutzer dafür zu sensibilisieren, anstelle des eigenen, privaten Pkw künftig Sharing-Fahrzeuge zu nutzen. Dann muss noch ein Betreiber installiert werden, der nicht zuletzt ein Buchungs- und Abrechnungssystem betreibt, das die entsprechenden Sharing-Prozesse abbildet. Wenn Elektroautos eingesetzt werden, muss zusätzlich an den Sharing-Standorten eine passende Ladeinfrastruktur errichtet werden.

Sofern entsprechende Dienstfahrzeuge vorhanden sind, können die vier Kommunalverwaltungen mit der Öffnung ihrer (E-)Dienstwagen hier eine Vorbildfunktion einnehmen. Die Nutzung kann stufenweise, in einem ersten Schritt auf den in der Verwaltung bzw. den Unternehmen bekannten Kreis der Mitarbeiter, in einem zweiten Schritt auf die Bürger und in einem dritten Schritt auf den Tourismus ausgeweitet werden. Damit bleiben nicht nur die Umsetzungsstufen beherrschbar, sondern auch das Angebot kann entlang der Prioritäten der Kommunen ausgerichtet werden.

VI.7 – Jobrad

Für die Nutzung von Fahrrädern, mit und ohne elektrischem Antrieb gibt es spezielle Angebote, die die Fördermöglichkeiten sowie steuerliche Aspekte kombinieren und letztlich für den Nutzer attraktive Möglichkeiten bieten, um vom Pkw auf ein so genanntes Jobrad umzusteigen. Die Angebote werden den Mitarbeitern in der Regel über die Arbeitgeber angeboten, weshalb für eine Umsetzung solcher Angebote zunächst immer die Arbeitgeber gewonnen werden müssen.

Das Jobrad ist sowohl als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzbar, als auch in Kombination mit dem ÖPNV für die letzte Meile. In diesem Fall müssen entlang der Bus- oder Bahn-Haltestellen ausreichende und gesicherte Abstellmöglichkeiten zur Verfügung stehen. In diesem Fall ist die Kombination eines Jobrads mit einem speziell abgestimmten Jobticket denkbar, um Arbeitnehmer zum Umstieg zu motivieren.

Konkrete Maßnahmen im Rahmen des Konzeptes für Nachhaltige Mobilität Oben an der Volme fokussieren vor allem den Informations- und Vernetzungsaspekt, da die Unternehmen für die Ansprache ihrer Mitarbeiter selbst aktiv werden müssen. Es geht also um die Information von Unternehmen und Mitarbeitern, die Bündelung des Bedarfs um für Jobrad-Anbieter Oben an der Volme ein attraktives Volumen zu generieren und darum, den Prozess zu moderieren.

Volkspark Meinerzhagen



VI.8 – Jobticket

Jobtickets sind Strecken- oder Zeitnetzkarten eines Sondertarifes (Monats- oder Jahresfahrkarten), die Unternehmen oder Behörden bei einem regionalen oder überregionalen Verkehrsunternehmen erwerben und die sie entgeltlich oder unentgeltlich an ihre Mitarbeiter für deren Fahrten mit dem öffentlichen Personennahverkehr weitergeben. Zumeist erhalten die Unternehmen oder Behörden von den Verkehrsunternehmen Sonderkonditionen in Form von Tarifrabatten und ggf. Leistungserweiterungen (z. B. Mitnahmemöglichkeiten), die ihren Mitarbeitern zugutekommen. Für die Unternehmen ist das Jobticket eine Maßnahme für den kontinuierlichen Verbesserungsprozess bezüglich ihrer Umweltbilanz.

Die MVG Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH bietet unter anderem im Märkischen Kreis und damit auch für die Unternehmen in den vier Oben an der Volme Kommunen ein Jobticket an. Das JobTicket ist ein MonatsTicket für Bus & Bahn im Abonnement. Es ist rund 30% günstiger als das MonatsTicket, weil nicht nur ein einzelner Fahrgast dieses Abo kauft, sondern möglichst viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einer Firma, Behörde oder Institution.

Wie funktioniert das JobTicket in der Region Oben an der Volme?

Der Arbeitgeber bestellt das JobTicket direkt bei unserem Abo-Service und kümmert sich um die Abrechnung mit der MVG sowie um die interne Weiterberechnung an die Mitarbeiter. Voraussetzung ist, dass mindestens 20 Teilnehmer/-innen pro Betrieb / Behörde etc. für ein Jahr mitmachen. Kleinere Firmen können sich zusammenschließen. Eine Koordination solcher Zusammenschlüsse könnte gegebenenfalls durch die Kommunen erfolgen.³

VI.9 – Mitfahren Oben an der Volme

Mitfahren ist eine gerade für ländliche Regionen einfache Möglichkeit, um das Mobilitätsangebot zu verdichten. Neben Mitfahr-Apps werden häufig Mitfahrbänke zur Organisation des Mitfahrens genutzt. Um Wartezeiten zu überbrücken, werden häufig Sammelpunkte in Form von Mitfahrbänken eingerichtet. Um damit allerdings einen praktischen Nutzen zu erzeugen ist es mit der bloßen Einrichtung von Sammelpunkten für Fahrer und Mitfahrer nicht getan. Mitfahren funktioniert in der Praxis dann, wenn eine soziale Gemeinschaft etwa in dörflichen Strukturen existiert und / oder ein Mindestmaß an Organisation im Mitfahrangebot besteht. Mitfahren ist auch als Fallback- und Ergänzungssystem zu anderen Mobilitätsangeboten wie Bike-Sharing geeignet.

Aufgrund der bisherigen Analysen und der Diskussionen in den Workshops ist das Mitfahren für die Region Oben an der Volme lediglich als ein ergänzendes Angebot zu sehen, das auf definierten Strecken beispielsweise von einzelnen Ortsteilen in den Kernort (z.B. Rönsahl nach Kierspe) praktiziert werden kann.

³ Quelle und weitere Informationen: MVG Märkische Verkehrsgesellschaft GmbH; <https://www.mvg-online.de/tickets-tarife/unsere-tickets/haeufig/jobticket/>

Aufstellen von Mitfahrbänken

Im Kontext kommunaler Mitfahrlösungen können Mitfahrbänke, die im Projektgebiet geografisch verortete Punkte bilden, an denen sich Mitfahrer und Fahrer treffen, eine gute Lösung sein. Allerdings ist das bloße Aufstellen von Mitfahrbänken noch kein Garant für ein funktionierendes Mitfahrssystem, da sie kein verlässliches Mobilitätsangebot darstellen und das Aufeinandertreffen von Mitfahr-Angebot und Mitfahr-Nachfrage dem Zufall überlassen bleibt. Damit Mitfahren zu einem strukturellen Teil des regionalen Mobilitätsangebotes werden kann, ist ein Mindestmaß an Infrastruktur und Organisation erforderlich. So sollten an Mitfahrbänken beispielsweise Fahrtzielanzeiger installiert werden, die dem Fahrer anzeigen, ob er den Fahrtwunsch des Mitfahrers auch erfüllen kann. Die Standorte der Mitfahrbänke sollten sich an den Lebensumständen der Bürger orientieren und gemeinsam mit den künftigen Nutzern erarbeitet werden. Dabei müssen nicht zwingend neue Standorte erschlossen werden, sondern es können auch vorhandene Bushaltestellen als Mitfahr-Treffpunkt genutzt werden. Dies bringt den Vorteil mit sich, dass auf diese Weise das Mitfahren zu einer echten Verdichtung des bestehenden ÖPNV-Angebots führt, und gleichzeitig dem ÖPNV als Rückfallposition dient.

Die „Digitale Mitfahrbank“

Neben der realen Mitfahrbank kann das Mitfahr-System um eine „digitale Mitfahrbank“ erweitert werden. In einer IT-Anwendung bzw. App können Fahrten publiziert werden, Mitfahr-Interessenten können diese Fahrangebote buchen. Sie ermöglicht damit nicht nur die Einführung einer Planungssicherheit für das Mitfahren, sondern erweitert auch den Wirkungskreis des Mitfahrens über die Vier Oben an der Volme Kommunen hinaus, was insbesondere für die Organisation von Rückfahrten in die Kommunen relevant ist.

Es gibt eine Vielzahl von kostenfreien und kostenpflichtigen Mitfahr-Apps, die insbesondere von jungen Menschen genutzt werden (sic!). Wenn das Mitfahren zu einem strukturellen Teil des Mobilitätsangebotes Oben an der Volme werden soll, muss es eine „offizielle Mitfahr-App“ geben, die durch die Kommunen unterstützt wird.

Mitfahren für definierte Zielgruppen (z.B. Berufspendler, bei Veranstaltungen etc.)

Mitfahrangebote für definierte Zielgruppen haben in den Oben an der Volme Kommunen ein Potenzial, das es sich lohnen dürfte, zu erschließen. Die Kommunen können hier Moderator sein und für die Information der erforderlichen Mittler sorgen. Mittler sind die Akteure, die Mitfahrangebote „organisieren“ bzw. sie an die Zielgruppen bzw. Nutzer kommunizieren. Solche Mittler sind beispielsweise die Unternehmen für die Zielgruppe der Berufspendler, die Veranstalter für das Mitfahren bei Veranstaltungen, Vereine und Kirchen für ihre Angebote, etc. Eine Maßnahme des Mobilitätskonzeptes könnte deshalb die Bereitstellung der erforderlichen Organisation (z.B. digitale Mitfahrbank) sowie die Information der Mittler über die Nutzungsmöglichkeiten sein.

(E-) Fahrtrainings

Die Einführung eines Mitfahrsystems ermöglicht weitere Maßnahmen, die einerseits die Diskussion über eine nachhaltige Mobilität weiter in die gesellschaftliche Diskussion in den Kommunen bringt, aber auch konkreten Nutzen stiftet. Beispiele dafür sind:

- (E-) Fahrertraining für junge Fahrer sein, die sich damit zum Fahrer im Mitfahr-system qualifizieren
- Fahrertraining für alle Fahrer, um sie einerseits mit Elektrofahrzeugen in Berührung zu bringen und andererseits eine ökologische Fahrweise zu trainieren, was mit Elektrofahrzeugen in besonderer Weise möglich ist.
- Fahrertrainings für Mitarbeiter der Unternehmen.
- Fahrertrainings für die Nutzung von Pedelecs, beispielsweise für die Zielgruppen Jugendliche und ältere Menschen.

Die Fahrertrainings können beispielsweise durch ortsansässige Fahrschulen in Verbindung mit Auto- oder Fahrradhändlern angeboten werden. Damit werden weitere Akteure und Multiplikatoren in das Konzept einbezogen.

Elektromobilität im Mitfahrssystem

Um das Ziel einer lokal emissionsfreien Mobilität voranzutreiben, ist es wünschenswert, dass Fahrer, die Mitfahrten anbieten mit Elektrofahrzeugen unterwegs sind. Dies kann allerdings aufgrund der Tatsache, dass es sich im Wesentlichen um private Fahrzeuge handelt, nicht zur Bedingung gemacht werden. Um den Grad der Elektrifizierung des Mitfahrens signifikant zu steigern unterstützt die Stadt ihre Bürger durch verschiedene Maßnahmen, zur Förderung der Elektromobilität.

VI.10 – Elektrifizierung der kommunalen Fuhrparke

In den Verwaltungen der vier Oben an der Volme Kommunen sind nur wenige Dienst-Pkw vorhanden. Diese können im Rahmen der Ersatzbeschaffung weitgehend durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden, was teilweise bereits angestoßen ist.

Es rücken also weitere Fahrzeuge in den kommunalen Fuhrparken in den Fokus, die in allen Kommunen vorhandenen Nutz- und Sonderfahrzeuge. Hier ist der Ersatz der Antriebstechnik durch Elektromotoren bisher nur in Grenzen möglich, da in vielen Fällen gar kein entsprechendes Angebot an Elektrofahrzeugen besteht. Gleichzeitig sind die Anwendungen bei den Kommunalfahrzeuge aufgrund der geringen Fahrleistungen in praktisch allen Fällen für den Einsatz elektrischer Antriebe geeignet.

Bei der näheren Analyse des Elektrifizierungspotenzials ist neben der Betrachtung von CO₂-Emissionen auch die Lärmbelastung (z.B. durch elektrische Kehrmaschinen) ein wichtiges Argument für die Elektrifizierung. Dabei rücken neben Fahrzeugen auch schnell Handarbeitsgeräte und andere Maschinen in den Fokus, die problemlos elektrifiziert werden könnten und dabei zu einer wahrnehmbaren Reduzierung von Lärm in den Kommunen beitragen (z.B. Laubbläser etc.). Die Erfahrung anderer Kommunen zeigt: Hier kommen weitere Vorteile, wie eine geringere Belastung der Mitarbeiter in kommunalen Bauhöfen hinzu, da elektrische Handarbeitsgeräte nicht nur leiser sind sondern auch erheblich geringere Vibrationen aufweisen.



VI.11 – Vernetzung von Mobilität und heimischen Energieträgern

In der Region liegt die CO₂-Produktion pro Kopf um 1,3 Tonnen höher als in der Bundesrepublik (CO₂-Bilanz MK 2010). Erklären lässt sich dieser Wert einerseits durch die hohe gewerbliche Dichte, zum anderen spielt die hohe Fahrleistung der Privatfahrzeuge eine Rolle: Die PKW-Dichte ist in der Region höher als in Nordrhein-Westfalen. Umso wichtiger ist der Umstieg auf elektrische Antriebe unter Nutzung heimischer, erneuerbarer Energiequellen.

Bei den Energiequellen werden Biogasanlagen keine Rolle spielen, denn diese sind in der Region faktisch nicht vorhanden. Entscheidend ist die Fotovoltaik und Windkraft: Bis Ende 2013 wurde bei Fotovoltaikanlagen eine Gesamtleistung von knapp 9.400 kWp installiert, weitere Potenziale sind laut RES in der Region erschließbar. Eine relevante heimische Energiequelle stellt auch die Windkraft dar: In den letzten 15 Jahren wurden Anlagen mit einer Leistung von rund 6.200 kW in der Gebietskulisse installiert, wobei der Schwerpunkt auf Meinerzhagen liegt (5.260 kW). Windkraft stellt ein großes Potenzial für die Energieerzeugung in der Region dar, da die Windhöffigkeit gut ist. Wie überall behindern allerdings Konflikte den Ausbau, was neben den raumplanerischen Vorgaben vor allem Kommunikations- und Beteiligungspolitik notwendig macht. Durch die Nutzung von Elektromobilität, die ihren ökologischen Nutzen aus dem Gebrauch heimischer regenerativer Energiequellen bezieht, könnte dieser Kommunikations- und Beteiligungsprozess Rückenwind bekommen. Im Vergleich zu Fotovoltaik und Windkraft ist die Gesamtleistung an Wasserkraftanlagen mit rund 200 kW eher gering.



KAPITEL VII. MASSNAHMEN

VII. – Maßnahmen

Zur Gliederung der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden aus den eingangs genannten Zielen zunächst Handlungsfelder abgeleitet, in die die Maßnahmen eingeordnet und priorisiert werden.

Sinnvolle Handlungsfelder für die vier Oben an der Volme-Kommunen sind:

- a. Mobilitätsinfrastruktur
- b. Mobilitätsangebote
- c. Kommunikation
- d. Elektrifizierung kommunaler Fuhrpark

Soweit der „Tourismus“ als Akteur benannt ist wird dieser vertreten durch den Freizeit- und Naherholungsbeauftragten der Leader-Region Oben an der Volme.

VII.1 – Handlungsfeld Mobilitätsinfrastruktur

Eine funktionale und praxismgerechte Mobilitätsinfrastruktur ist die Voraussetzung dafür, dass neue Mobilitätsangebote installiert werden können. Gerade in ländlich geprägten Regionen ist dies jedoch häufig eine große Herausforderung, weil Infrastrukturmaßnahmen aufgrund der dezentralen Struktur schnell aufwändig und teuer werden (z.B. lange Strecken für den Bau von Radwegen, Unterhalt der Infrastruktur, etc.).

Pos.	Maßnahme	Akteure	Zielgruppe
MI01	Mobilitätsstationen: Ausarbeiten Anforderungen und Standortkonzept in Zusammenarbeit mit Zielgruppen (ÖPNV-Haltestellen, Gewerbegebiete, Tourismus, ...). Definition des Feinkonzepts mit bspw. Zugangssystemen, Nutzungs- und Betriebskonzept etc.	Regionalentwicklung / Kommunen, Pendler, Unternehmen, Tourismus	Bürger, Pendler, Jugendliche, Unternehmen, Gäste. Betreiber von Mobilitätsangeboten
MI02	Bereitstellen von Fahrradabstellanlagen für private Fahrräder an ÖPNV-Haltestellen: Ausprägung der Mobilitätsstationen	siehe MI01, Planungsbüro	Pendler, Unternehmen
MI03	Fahrradabstellanlagen in den Unternehmen für private Fahrräder	Kommunen (Moderation), Unternehmen	Pendler, Unternehmen
MI04	Mitfahrbänke: Ggfs. in Ergänzung bzw. integriert in Mobilitätsstationen diskutieren.	siehe MI01	Bürger, Jugendliche, Ältere
MI05	Digitale Mitfahrbank. Einführung eines digitalen Mitfahrsystems für die Region Oben an der Volme, das perspektivisch mit anderen digitalen Angeboten verknüpft werden kann => vernetztes Mobilitätssystem Oben an der Volme	Regionalentwicklung	Bürger, vor allem Jugendliche, Pendler,
MI06	Radwege zwischen den Kommunen / Bahnhöfen / Gewerbegebieten: Entwicklung Radwegekonzept entlang des blauen und entlang des grauen Bandes ¹	Kommunen, Verkehrsplaner	Bürger, Jugendliche, Pendler, Gäste

MI07	Konzept für öffentliche E-Ladeinfrastruktur: vgl. Pos. 4e Optionen für den Auf-/ Ausbau von E-Ladeinfrastruktur	Kommunen, Energieversorger (mark E / Stadtwerke)	Bürger, Besucher
MI08	E-Bike-Ladeinfrastruktur	Tourismus, Leistungsträger im Tourismus	Gäste
MI09	Bevorrechtigung von Elektrofahrzeugen in bestimmten Bereichen (z.B. Einfahrt in bestimmte Straßen, Zufahrt zu touristischen Zielen etc.) – Anwendung des Elektromobilitätsgesetzes (EMoG)	Kommunen, Tourismus	Fahrer von Elektrofahrzeugen

VII.2 – Handlungsfeld Mobilitätsangebote

Die Verdichtung des Mobilitätsangebots durch neue Leistungsmerkmale erscheint für die Region Oben an der Volme eine der wichtigsten Aufgaben zu sein, um den Mobilitätswandel in der Region einzuleiten. Um dabei nachhaltige Effekte zu erzielen erscheint eine „Politik der kleinen Schritte“ sinnvoll, die eine kurzfristig wahrnehmbare Veränderung der heutigen Situation bringt. Gleichzeitig sollten die Maßnahmen langfristige Entwicklungspotenziale haben. Eine wichtige Zielgruppe bzw. wichtige Partner sind dabei die ortsansässigen Unternehmen. Sie sind Kristallisationspunkt beruflich veranlasster Mobilität, bündeln als Arbeitgeber einen Zugang zu den Nutzern und haben gleichzeitig die Aufgabe, ihre Attraktivität im Wettbewerb gegenüber Fachkräften zu steigern.

Pos.	Maßnahme	Akteure	Zielgruppe
MA01	Bike-Sharing – Angebot: Entwicklung eines entsprechenden Angebotes als Ergänzung zum ÖPNV inkl. Installation eines Betreibers, erarbeiten von Gesamtangeboten (z.B. mit ÖPNV für Gäste etc.)	Regionalentwicklung, , Tourismus, Leistungsträger im Tourismus	Junge Menschen, Pendler, Bürger allgemein, Gäste
MA02	Bedarfsermittlung für Carsharing in Zusammenarbeit / Beteiligung der potenziellen Akteure (z.B. Flottenbetreiber / Unternehmen, ÖPNV-Betreiber) und Nutzer.	Regionalentwicklung	Bürger, Pendler, Gäste. Unternehmen
MA03	Carsharing als Flottensharing: Stufenkonzept / Betriebsmodell zum Carsharing erstellen. Vorher Bereitschaft der Unternehmen und Akzeptanz bei den Mitarbeitern in Beteiligungsverfahren ermitteln.	Regionalentwicklung	Unternehmen, Pendler
MA04	Jobrad: Angebot mit Anbietern aufbereiten und Bündelung des möglichen Bedarfs (vgl. KOMO)	Regionalentwicklung, Anbieter, Unternehmen	Unternehmen, Pendler
MA05	ÖPNV-Ticket (z.B. auch Jobticket) in Verbindung mit Nutzung von Bike-Sharing als „Jobrad“ entwickeln.	Künftiger Betreiber Bike-Sharing, MVG, Regionalentwicklung	Unternehmen, Pendler

MA06	ÖPNV-Ergänzung (Anschlussmobilität) mit E-Bikes	Regionalentwicklung, MVG, Tourismus	Pendler, Jugendliche, Touristen
MA07	Mitfahren Oben an der Volme: Konzeption und ggfs. Realisierung eines Mitfahrsystems als „digitale“ oder „reale“ Anwendung	Regionalentwicklung	Bürger, Pendler, Gäste, Unternehmen
MA08	Mitfahrlösung: einheitliches durch die Kommunen unterstütztes IT-System / App <ul style="list-style-type: none"> ▪ vernetzungsfähig mit ÖPNV und anderen Anwendungen ▪ Branding in der OadV-Mobilitätsmarke 	Regionalentwicklung, Anbieter	Bürger, Pendler, Gäste, Unternehmen
MA09	(E-) Fahrertrainings als Sicherheitstraining	Regionalentwicklung Fahrschulen / Autohäuser der Region	Junge Fahrer, Fahrer bei „Oben an der Volme fährt mit“ E-Neulinge
MA10	E-Fahrertrainings als ECO-Training	Regionalentwicklung Fahrschulen / Autohäuser der Region	E-Neulinge, alle Autofahrer
MA11	Entwicklung von Angeboten zur Freizeit-Mobilität mit Elektrofahrzeugen (z.B. mit dem E-Buggy entlang der Volme etc.) – (Elektro-) Mobilität als Attraktion Oben an der Volme	Regionalentwicklung, Tourismus	Gäste, Bürger

VII.3 – Handlungsfeld Kommunikation

Die Kommunikation der Zielsetzungen des Projektes, die Vorstellung bestehender und künftiger Angebote sowie die Moderation der Prozesse ist eine der wichtigsten Aufgaben der Kommunen. Die Bandbreite reicht dabei von der Durchführung von Informationsveranstaltungen für die einzelnen Zielgruppen, über die Beteiligung der Bürger und Akteure an der weiteren Ausarbeitung einzelner Angebote bis zur Moderation und Begleitung von Realisierungs- und Vernetzungsprojekten. Die Förderung der Elektromobilität ist ebenfalls Bestandteil verschiedener Maßnahmen im Handlungsfeld Kommunikation. Konkret vorgeschlagene Einzelmaßnahmen im Bereich der Kommunikation sind:

Pos.	Maßnahme	Akteure	Zielgruppe
KOM00	Pressegespräch zur Vorstellung des Konzeptes und seiner Ziele	Bürgermeister / Regionalentwicklung	Öffentlichkeit
KOM01	Akzeptanzgespräche mit den verschiedenen Zielgruppen	Bürgermeister / Kommunen / Multiplikatoren (Jugendarbeit der verschiedenen Institutionen)	Zielgruppenvertreter aus Unternehmen, Tourismus, Bürgerschaft, Jugendlichen etc.)
KOM02	Informationsveranstaltungen für die Zielgruppen. Hier können bereits laufenden Aktivitäten genutzt werden wie z.B. die Veranstaltung zum Thema Fachkräftemangel in der Region am 22.11.20.	Kommunen / Regionalentwicklung	Unternehmen
KOM03	Gewinnen von Unterstützern für die Entwicklung der Mobilitätsangebote für Pendler	Regionalentwicklung	Unternehmen
KOM04	Prüfen, ob Anpassen von Arbeitszeiten an ÖPNV-Taktung in den Unternehmen möglich ist bzw. das ÖPNV-Angebot verändert werden kann	Kommunen / Regionalentwicklung	Unternehmen, MVG
KOM05	Information der Zielgruppen über konkrete Angebote und mögliche Realisierungsprojekte und Beteiligungsmöglichkeiten bzw. Notwendigkeiten (z.B. für Sharing-Angebote, Jobrad etc.)	Kommunen / Regionalentwicklung	Unternehmen, Leistungsträger im Tourismus, Tourismus, Vereine, Kirchen

KOM06	Informations- und Beteiligungsprozess für Unternehmen auf Ebene der einzelnen Kommunen / Gewerbegebiete.	Regionalentwicklung / Kommunen	Unternehmen
KOM07	Bündelung des Bedarfs für Jobtickets und andere Mobilitätsangebote für kleinere Unternehmen.	Regionalentwicklung / Kommunen	Unternehmen
KOM08	Information der Öffentlichkeit über das Konzept und die Ziele (Informationsveranstaltung / Bürgerbeteiligung)	Regionalentwicklung/ Kommunen	Bürger, Akteure, Mittler
KOM09	Bürgerbeteiligung etablieren etwa zur Bedarfs- und Standortermittlung für Mobilitätsangebote und Infrastruktur (z.B. Fahrradboxen, Abstellanlagen an Bahnhöfen etc.)	Regionalentwicklung/ Kommunen	Bürger und Interessengruppen, Berufspendler
KOM10	Kreieren einer Mobilitätsmarke Oben an der Volme als Identifikationsmerkmal der Akteure und Nutzer. Die Mobilitätsmarke wird in der Kommunikation sowie bei der Realisierung von Mobilitätslösungen verwendet.	Regionalentwicklung / Kommunen	Alle Nutzer und Akteure
KOM11	Vermarktung der Region als innovativer und nachhaltiger Wirtschaftsstandort	Wirtschaftsförderung	Unternehmen, Unternehmen zur Ansiedlung,
KOM12	Umfrage unter den Besuchern nach möglichen Beweggründen für Anreise ohne eigenes Auto (z.B. an Parkplätzen in der Region) => Qualifizierung Bedarf für alternative Mobilitätsangebote	Tourismus	Gäste
KOM13	Erarbeiten von Angeboten für Gäste, die Anreise und Mobilität vor Ort beinhalten.	Tourismus, Leistungsträger im Tourismus	Gäste
KOM14	Zielgruppenspezifische Aufbereitung bestehender Angebote als Information für die einzelnen Zielgruppen. z.B. Welche Angebote gibt es für Ältere? (Mitfahren, Bus, Taxi)	Regionalentwicklung / Kommunen	Alle Zielgruppen, fokussiert auf ältere Menschen und Jugendliche
KOM15	Bereitstellen der Informationen über eine künftige Mitfahrlösung und deren Anwendung	Kommunen	Unternehmen, Vereine, Kirchen, Veranstalter
KOM16	Weiterentwicklung der Bürgerbusse: - erweiterte Angebote für Ältere - „Jugendbus“	Kommunen, MVG	Ältere Menschen, Jugendliche

KOM17	<p>Informationsveranstaltungen zur Elektromobilität (z.B. Elektromobilitätstag Oben an der Volme, Volkshochschulvorträge etc.)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verbindung mit Fahrradverleih (wer mit der Bahn kommt, kann Mieträder kostenlos nutzen, ...) 	Kommunen, Autohäuser, Ladeinfrastrukturbetreiber	Interessierte Bürger, Unternehmen, Gäste
KOM18	Die Region Oben an der Volme als Ziel für Sternfahrt mit Elektroautos	Tourismus, E-Mobilitätsnetzwerke, Autohäuser, Ladeinfrastrukturbetreiber	Fahrer von Elektroautos, Interessierte
KOM19	<p>Etablieren von Mobilitätsangeboten mit Fun-Faktor (z.B. elektrisch betriebene Spaßfahrzeuge vgl. MA11)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anbieter aufbauen ▪ geführte Touren „Die Region Oben an der Volme emissionsfrei erkunden“ 	Tourismus, Leistungsträger	Gäste, Bürger, Jugendliche

VII.4 – Handlungsfeld kommunale Fuhrparke

Pos.	Maßnahme	Akteure	Zielgruppe
FP01	Einsatz von E-Fahrzeugen bei der Ersatzbeschaffung für die kommunalen Poolfahrzeuge (soweit noch nicht angestoßen)	Kommunen	Kommunen, Bürger
FP02	Ersatzbeschaffung von Kommunalfahrzeugen als E-Fahrzeuge, soweit Fahrzeuge am Markt verfügbar.	Kommunen	Kommunen, Bürger
FP03	Interne Ladeinfrastruktur (AC mit 11 / 22 KW) an den Standorten (z.B. Bauhof) parallel zu Fahrzeugbeschaffung	Kommunen	Kommunen, Bürger
FP04	Elektrifizierung von Arbeitsgeräten (z.B. Handarbeitsgeräte wie Laubbläser etc.). <ul style="list-style-type: none"> ▪ Reduzierung von Lärm in den Kommunen ▪ Reduzierung körperliche Belastung der Mitarbeiter 	Kommunen	Kommunen, Bürger



**KAPITEL VIII.
RAHMEN FÜR DIE
REALISIERUNG
VON FOLGE-
PROJEKTEN**

VIII. – Rahmen für die Realisierung von Folgeprojekten

Im März 2018 fiel der Startschuss für die inhaltliche Ausarbeitung von Projekten der Regionale 2025 in Ostwestfalen-Lippe. Drei Regionen bekamen den Zuschlag für die Durchführung einer Regionale 2022 und 2025. Mit Ostwestfalen-Lippe und Südwestfalen liegen zwei der Regionen in Westfalen, die dritte ist das Bergische Rheinland. Zu den Themenfeldern der Regionale gehören „Die neue Mobilität“, „Der neue Mittelstand“, „Das neue Stadt-Land-Quartier“ und „Die neuen Kommunen ohne Grenzen“. Die Regionalen sollen die interkommunale Zusammenarbeit in den Städten und Gemeinden verbessern und dadurch die Regionen stärken.

Im vorliegenden Konzept wird aufgezeigt, dass den Kommunen Oben an der Volme eine wichtige Rolle als Moderator und Entwickler einer nachhaltigen Mobilität in der Region zufällt. Um ein nachhaltiges für alle Zielgruppen nutzbares Mobilitätssystem in der Region zu schaffen, müssen unterschiedlichste Partner einbezogen werden. Wichtig erscheint dabei, dass kurzfristige Erfolge durch die Realisierung heute verfügbarer Mobilitätsangebote erzielt werden, perspektivisch aber ein vernetztes Mobilitätssystem in der Region entsteht, das die heutige Mobilität weiterentwickelt, durch verfügbare Lösungen erweitert und zu einem serviceorientierten Mobilitätsangebot entwickelt wird. Damit stellt sich die Region Oben an der Volme an die Spitze der Entwicklung für nachhaltige Mobilitätslösungen in ländlichen Regionen.

Mit Blick auf die im vorliegenden Konzept erarbeiteten Maßnahmen stellt die Regionale ein ideales Umfeld für die Entwicklung eines solchen vernetzten Mobilitätssystem dar. Es wird daher empfohlen, eine gemeinschaftliche Bewerbung der erforderlichen Akteure als „Modellregion für vernetzte Mobilität“ zur Regionale 2025 zu erarbeiten. Die Federführung und Moderationsrolle dazu sollte bei den vier Oben an der Volme Kommunen liegen. Eine Bewerbung zur Regionale 2025 wird damit nicht zuletzt auch zu einer Entwicklungschance für die heimische Wirtschaft. Die Modellregion für vernetzte Mobilität bietet Unternehmen die Chance, die Entwicklung künftiger Mobilitätsangebote und –Services sowie der dafür erforderlichen Systeme mitzugestalten, sich als Anbieter, Betreiber oder Integrierte zu positionieren und in der Region erste Praxiserfahrungen zu sammeln, die sie dann zur Mitgestaltung des Mobilitätsmarktes nutzen können. Eine Modellregion für vernetzte Mobilität Oben an der Volme stellt damit in unterschiedlichen Dimensionen ein Projekt zur Standortsicherung dar und hebt Innovationspotenziale in der Region.

Steckbriefe für Folgeprojekte

Ziel des Konzepts für Nachhaltige Mobilität Oben an der Volme ist es, Vorschläge für Maßnahmen zur kurz-, mittel- und langfristigen Verbesserung der Mobilität in den vier Oben an der Volme Kommunen zu erarbeiten und dabei die Förderung der Elektromobilität zu berücksichtigen. Zusätzlich sollen drei Umsetzungsprojekte in Form von Projektsteckbriefen näher beschreiben werden.

VIII.1 – Unternehmen - Workshop im November 2018

Inhalt:	<p>Eine kurzfristige und sehr konkrete Maßnahme ist der von der Regionalentwicklung geplante Workshop mit 12 Unternehmen, der am 22. November 2018 in Meinerzhagen stattfinden wird. Die Veranstaltung ist als Ideenschmiede positioniert und eignet sich damit hervorragend, um gemeinsame Ansätze zu entwickeln. Das Hauptthema der Veranstaltung ist zwar der Fachkräftemangel, allerdings erweist sich das Thema Mobilität als eine der zentralen Herausforderungen bei der Gewinnung von Fachkräften. Lösungsansätze sollten daher bei allen Beteiligten ein Thema sein. Hinzu kommt, dass aus Vorgesprächen bekannt ist, dass die Unternehmen Oben an der Volme teilweise Probleme mit der individuellen Mobilität ihrer Mitarbeiter haben und Parkplätze nicht ausreichen oder nur mit hohem Kostenaufwand erweitert werden könnten. Beispiele dafür sind aus Meinerzhagen bekannt. Im Industriegebiet in Kierspe macht die schlechte bis gar nicht vorhandene ÖPNV-Anbindung den Unternehmen und ihren Mitarbeitern Probleme.</p> <p>Der Workshop ist damit eine gute, sozusagen natürliche Gelegenheit, mit den Unternehmen zum Thema Mobilität ins Gespräch zu kommen. Dies ist umso wichtiger, da einerseits die Unternehmen und ihre Mitarbeiter in der Region eine der Hauptzielgruppen für eine nachhaltige Mobilität Oben an der Volme sind und sich die Unternehmen auch in der Konzeptphase kaum beteiligt haben.</p>
Zeitbezug:	kurzfristige Maßnahme mit Entwicklungspotenzial
Projektziele:	<p>Die Ziele des Workshops im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität Oben an der Volme sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit den Unternehmen zum Thema Mobilität ins Gespräch zu kommen ▪ Die Unternehmen über das kommunale Konzept zu informieren ▪ Konkrete Bedarfe für Lösungen für ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu identifizieren ▪ Die Unternehmen für eine Mitwirkung zu gewinnen, konkret für ein gemeinsames Projekt zu werben und diesem beispielsweise in Form von LOIs (Letter of Intend) Verbindlichkeit zu verleihen. ▪ Gemeinsam mit den Unternehmen konkrete Maßnahmen zu vereinbaren (z.B. gemeinsame Einrichtung der erforderlichen Infrastruktur, etwa Fahrradabstellanlagen etc.; Schaffung einer Modellregion für vernetzte Mobilität; Bildung eines Clusters für vernetzte Mobilität im Ländlichen Raum etc.)

Strategie und Botschaft	<p>Wie im ersten Teil des Konzepts ausgeführt, folgten die Unternehmen der Region dem Ruf nach einer Beteiligung an den im Rahmen der Konzeption geplanten Interviews und Workshops zum Thema nachhaltige Mobilität nicht.</p> <p>Insofern ist es entscheidend, zu Beginn der Veranstaltung sehr deutlich zu machen, welche zentrale strategische Bedeutung das Thema Mobilität für den beklagten Fachkräftemangel hat: Das Narrativ muss also stimmen und überzeugen!</p> <p>Die Botschaft des Workshops lautet unterm Strich: „Als ausgewähltes Unternehmen bekommst du die Chance, zu einem der Protagonisten eines Leuchtturmprojektes zu werden, welches seinerseits eine starke Anziehungskraft auf potenzielle Mitarbeiter und Fachkräfte besitzt.“ Die Unternehmen, die beim Mobilitätsprojekt mitmachen positionieren sich gegenüber ihrer Zielgruppe (Fachkräfte / Auszubildende) und profitieren unmittelbar von einem Wettbewerbsvorteil gegenüber ihren Mitbewerbern.</p> <p>Durch das im Workshop präsentierte (und erarbeitete) Maßnahmenpaket wird den anwesenden Unternehmern dieser Wettbewerbsvorteil unmittelbar deutlich.</p>
Ablauf und Inhalte:	<p>Der Workshop bietet wie beschrieben die Chance für den Einstieg in eine Zusammenarbeit mit den Unternehmen mit dem Ziel der Entwicklung und Implementierung vorbildhafter (pilothafter) Maßnahmen für eine nachhaltige Mobilität in der Region. Im Sinne dieses Konzeptes bildet die Veranstaltung den Auftakt für eine laufende Zusammenarbeit bei der Entwicklung und Umsetzung der skizzierten Mobilitätsinfrastruktur und Mobilitätsangebote.</p> <p>Der Workshop hat daher die Aufgaben</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ den Unternehmern die strategische Bedeutung einer verbesserten Mobilität für die erfolgreiche Akquise von Fachkräften in die Region deutlich zu machen, ▪ die Ziele der vier Oben an der Volme Kommunen sowie das Konzept in seiner Zielsetzung vorzustellen, ▪ der „Blumenstrauß“ der möglichen Maßnahmen auszubereiten, ▪ das für die Unternehmen relevante Pilotprojekt im Rahmen dieser Maßnahmen vorzustellen und zu diskutieren,, ▪ eine verbindliche Zusage (LOI) von den Unternehmen einzuholen im Sinne von „ich bin bei dem Pilot-/Leuchtturmprojekt dabei“ ▪ klar zu machen, dass im Rahmen des Pilotprojektes jedes der beteiligten Unternehmen die Möglichkeit hat, die Maßnahmen an die eigenen Bedürfnisse anzupassen, ▪ deutlich zu machen, dass durch die Beteiligung am Pilotprojekt eine Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit hinsichtlich der Akquise von Fach- und Führungskräften sowie Auszubildenden zu erwarten ist. ▪ weitere konkrete Schritte zu vereinbaren.

<p>„Blumenstrauß“ möglicher Maßnahmen</p>	<p>„Blumenstrauß“ der möglichen Maßnahmen für die Unternehmen (werden im Workshop vorgestellt und die Rolle der Arbeitgeber diskutiert):</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Lückenschluss zwischen ÖPNV und Unternehmen durch Mietrad-Angebot ▪ Jobticket (über den dem Arbeitgeber (AG) bereitgestelltes ÖPNV-Ticket mit Sonder tarif, häufig durch AG bezuschusst) ▪ Jobrad (durch den Arbeitgeber überlassenes Leasing-Fahrrad, mit oder ohne Zu schuss durch den AG; inkl. Versicherungspaket etc.) ▪ Multimodal übergreifender Tarif für Pendler (ÖPNV + Anschlussmobilität; ist im Pro jekt zu entwickeln) ▪ Entwicklung eines Jobrad-Modells, das statt des eigenen Fahrrads das Zweirad - Ver mietsystem nutzt (u.a. zu klären: welche Rolle nehmen Unternehmen ein? etc.) ▪ Fahrradabstellanlagen für eigene Räder / Job-/Mieträder an den Unternehmen ▪ Bedarf für dienstliche Nutzung eines Fahrradvermietsystems klären ▪ Mitfahrlösung für Pendler (vom schwarzen Brett bis zur digitalen Lösung; Welche Rol len nehmen Unternehmen in einer kommunal getragenen Mitfahrlösung ein? etc.) ▪ Carsharing- mit Unternehmensflotten: Mitarbeiter verzichten auf eigenes Auto und nutzen für den Arbeitsweg Poolfahrzeuge des Unternehmens. Idealerweise wird dies mit einer Mitfahrlösung gekoppelt. ▪ Regionales Carsharing mit Poolfahrzeugen: Mitarbeiter stellen die Fahrzeuge an (de finierten) ÖPNV-Haltestellen oder an Sharing-Standorten (z.B. Mobilitätsstationen) am Wohnort ab. Sie können abends und am Wochenende im öffentlichen Carsharing, für Fahrdienste etc. genutzt werden. ▪ Diskussionspunkte / ggfs. auch zur Klärung im Pilotprojekt: Möglichkeiten / Bereit schaft zur Beteiligung der Unternehmen an den Lösungen
<p>Kostenpositionen:</p>	<p>Mit der Positionierung der Mobilität als eines der Kernthemen des Workshops wird eine bereits geplante Veranstaltung genutzt. Zusatzkosten können entstehen, wenn beispielsweise externe Expertise in den Workshop eingebunden wird. Wird die Veranstaltung in der bisher geplanten Form von der Regionalentwicklung vorbereitet und durchgeführt, entstehen kei ne Zusatzkosten.</p>

VIII.2 – Kommunikation / Vernetzung - ab sofort dauerhaft

Inhalt:	Mobilitätsverhalten in Richtung einer auf Nachhaltigkeit ausgerichteten Mobilitätsnutzung ändert sich nicht über Nacht und auch nicht von alleine. Selbst dann nicht, wenn die Angebote vorhanden sind. Die Kommunikation mit den Akteuren und Zielgruppen ist also für die Entwicklung eines veränderten Mobilitätsverhaltens und für den Erfolg der Maßnahmen von elementarer Bedeutung. Deshalb wurden in diesem Konzept vielfältige Maßnahmen im Handlungsfeld Kommunikation erarbeitet, die in einer dauerhaften Begleitung der Akteure und Zielgruppen in Form gezielter Information und einer laufenden Kommunikation münden sollen.
Zeitbezug:	kurz- und mittelfristige Maßnahme
Projektziele:	Ziele des Projektes zur Kommunikation und Vernetzung sind: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Information von Zielgruppen und Akteuren über die politischen Ziele ▪ Einbindung der Bevölkerung, Mittler und Anbieter („Akzeptanzgespräche“) ▪ Schaffen eines verbindenden Identifikationsmerkmals (Label) für eine Nachhaltige Mobilität Oben an der Volme ▪ Gemeinsame Entwicklung und Umsetzung von praxisnahen Lösungen ▪ laufende Information der Öffentlichkeit über Status und Fortschritt der Maßnahmen
Ablauf:	Unter dem Dach eines noch zu entwickelnden Labels „Nachhaltige Mobilität oben an der Volme“ wird ein Gesprächsformat entwickelt, bei dem Betroffene, Akteure und Zielgruppenvertreter kontinuierlich zu so genannten Akzeptanzgesprächen zusammenkommen. Diese Gespräche bilden einerseits laufende Anlässe für eine kontinuierliche Berichterstattung und halten das Thema nachhaltige Mobilität warm. Andererseits bieten diese Gespräche die Möglichkeit, den engen Kontakt zu den Zielgruppen und Akteuren zu halten, sie in die Maßnahmenentwicklung einzubinden und zu Partnern der Umsetzung zu machen.
Kostenpositionen:	Die thematische Agenda, die Planung sowie die Umsetzung der Akzeptanzgespräche können vor dem Hintergrund der o.g. Zielsetzung von der Regionalentwicklung in Eigenregie durchgeführt werden. Zusätzliche Kosten entstehen bei der Entwicklung eines Labels und wenn beispielsweise externe Expertise in Planung oder Durchführung eingebunden werden. Das könnte sich bspw. für den Auftakt empfehlen.

VIII.3 – Modellregion für vernetzte Mobilität

<p>Inhalt:</p>	<p>Entwicklung eines konkreten Projektkonzeptes „Oben an der Volme – Modellregion für vernetzte Mobilität in Ländlichen Räumen“ mit dem Ziel, einer Bewerbung für die Regionale 2025.</p> <p>Im Rahmen der Konzeption der Bewerbung sollte geprüft werden, welche Maßnahmen parallel zum Bewerbungsprozess bereits in anderem Projektrahmen realisiert werden können. Beispiele dafür sind einzelne Projektbausteine, die für ein vernetztes und serviceorientiertes Mobilitätssystem erforderlich sein werden, wie etwa Mobilitätsstationen, die als intermodale Verknüpfungspunkte bereits heute einen Beitrag zur Verbesserung der Situation leisten können. In einem künftigen Mobilitätssystem stellen sie dann zentrale Infrastrukturelemente dar. Die Umsetzung solcher Maßnahmen kann im Sinne einer Vorarbeit für die künftige Modellregion geplant und vorab realisiert werden. Dies gilt selbstverständlich auch für andere Elemente eines Gesamtsystems wie Mobilitätsangebote.</p> <p>Im Hinblick auf ein Umsetzungskonzept für die Mobilitätsstationen sind insbesondere folgende Aspekte relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Standorte und deren Ausprägungen / Merkmale ▪ die erforderliche Technik und des jeweiligen Mobilitätsangebotes ▪ ein wirtschaftlich orientiertes Betreibermodell mit Potenzialen für eine künftige Weiterentwicklung ▪ Abgrenzung und Zusammenwirken von Infrastrukturbetrieb und Betrieb der Mobilitätsangebote ▪ Vernetzung der Mobilitätsangebote untereinander sowie mit anderen Lösungen, die zur Steigerung der Akzeptanz beitragen oder die Umsetzung erleichtern (bspw. Energielösungen) ▪ Entwicklung eines vernetzten Mobilitätsangebotes im Sinne von Mobility as a Service, das individuelle Mobilität mit dem öffentlichen Verkehrsangebot verbindet und absehbare technologische Entwicklungen integriert bzw. vorsieht ▪ Offenheit bzw. Vorbereitung für die Umsetzung von Mobility as a Service in der ländlichen Region Oben an der Volme
<p>Zeitbezug:</p>	<p>Mittelfristige Maßnahme mit langfristiger Wirkung.</p> <p>Der Kommunikations- und Informationsprozess zur Regionalen 2025 soll im Frühjahr 2019 starten. Zur Vorbereitung eines entsprechenden Projektes ist es deshalb angeraten, mögliche Partner und Akteure bereits im Vorfeld anzusprechen und die Idee in der Region zu etablieren.</p>

Projektziele:	<p>Mit den Mobilitätsstationen und den damit verbundenen Sharinglösungen soll die Brücke geschlagen werden zwischen heute bereits umsetzbaren Mobilitätslösungen und einer absehbaren digital vernetzten Mobilität. Der ländliche Raum bringt aufgrund seiner strukturellen Situation dafür erschwerte Bedingungen mit. Andererseits sind die Installation, der Betrieb und die Finanzierung eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes gerade in ländlichen Regionen eine besondere Herausforderung und mit den bekannten Lösungen kaum möglich. Hier setzt das Projekt an, schafft kurz- und mittelfristig wirksame Lösungen die darüber hinaus so gestaltet sind, dass sie die digitale Welt von morgen mit ihren autonom einsetzbaren Technologien ermöglichen. Die Region Oben an der Volme will sich mit dem Projekt zu einem Pilot- und Testfeld für vernetzte Mobilität im Ländlichen Raum entwickeln und so nicht nur Vorreiter der künftigen Mobilität werden, sondern sich auch als innovativer Industriestandort weiterentwickeln.</p>
Kostenpositionen:	<p>Für die Finanzierung des Projektes wird die Beantragung von Förderungen im Themenfeld „neue Mobilität“ im Rahmen der Regionale 2022 angestrebt. Das dafür erforderliche Projektkonzept sowie die Ausarbeitung des Förderantrages schlägt damit als Kostenposition direkt zu Buche. Durch die Zusammenarbeit mit den Unternehmen vor Ort könnten gegebenenfalls Möglichkeiten der Refinanzierung solcher Kosten entstehen.</p> <p>Im Rahmen des Förderantrages muss eine Projektskizze erarbeitet werden, die den Aufbau der Teilprojekte, mögliche Forschungsanteile sowie Pilotsysteme ausweist. Daraus ergeben sich schließlich die zu kalkulierenden Projektkosten.</p>



**KAPITEL IX.
AUSBlick**

IX. – Ausblick

Weltweit befinden sich Mobilitätssysteme in einer Umbruchphase. Getrieben wird diese Entwicklung von drei Trends: der Elektrifizierung des Straßenverkehrs, der zunehmenden Verbreitung von Sharing-Konzepten und der Einführung autonomer Fahrzeuge.

Bereits heute zeichnet sich eine zunehmende Elektrifizierung des Straßenverkehrs ab. Für sie muss Ladeinfrastruktur aufgebaut und diese wiederum in das Stromversorgungssystem eingebunden werden – Aufgaben, die Kommunen, Netzbetreiber, Mobilitätsanbieter und Automobilhersteller vor planerische Herausforderungen stellen. Denn nur wenn die Ladeinfrastruktur passgenau dimensioniert wird, kann sie profitabel sein und nur wo das gelingt, wird sich Elektromobilität auch durchsetzen.

Sharing-Konzepte wie insbesondere das Ridesharing, d.h. das organisierte gemeinsame Fahren, können das Verkehrsaufkommen erheblich beeinflussen, etwa durch eine Optimierung des Zubringerverkehrs für den ÖPNV oder durch eine Erhöhung der Passagierzahl im MIV. Hier zeigt sich, dass Rollen vakant sind: Wer übernimmt die Rolle der Organisatoren? Wer bietet entsprechende Plattformen an, über die sich Interessierte vernetzen können? Welche Akteure münzen Herausforderungen in Chancen um?

Tatsächlich ist es so, dass der Einführung neuer Geschäftsmodelle im Bereich Ridesharing in Deutschland regulatorische Grenzen gesetzt sind. Ridesharing-Anbieter wie bspw. Clever-Shuttle, die darauf setzen, dass sich verschiedene Nutzer ein Fahrzeug „on Demand“ also auf Abruf teilen, müssen eine Genehmigung (§ 2 Abs. 6 bzw. 7 PBefG) erwirken, die Geschäftsmodelle dürfen dabei den „öffentlichen Verkehrsinteressen“ nicht entgegenstehen. Alternativ muss auf eine gewerbliche Personenbeförderung verzichtet werden, d. h. Beförderungsentgelte dürfen lediglich zur Deckung der Betriebskosten erhoben werden. Das macht das Geschäftsfeld unattraktiv.

Länder wie China sind da vorbildhaft anders unterwegs. Sie unterstützen aktiv die Einführung neuer Ridesharing-Dienste, unter anderem, um die hohe Luftverschmutzung zu bekämpfen. 2016 gab die chinesische Regierung den lokalen Behörden vor, schnellstmöglich notwendige Rahmenbedingungen für Ridesharing-Geschäftsmodelle zu schaffen (Tarife, arbeitsrechtliche Bedingungen etc.). In puncto wirtschaftspolitische Impulse gehen auch die USA einen progressiveren Weg als Deutschland. In mehreren amerikanischen Städten werden Ridesharing-Anbieter bereits in den öffentlichen Nahverkehr integriert (!), um Kunden Mobilität, inklusive der „letzten Meile“, aus einer Hand zu bieten sowie auf schlecht ausgelastete und unrentable Busstrecken verzichten zu können. So können Passagiere etwa von der letzten Busstation aus Uber oder ähnliche Dienste mit ihrem ÖPNV-Ticket nutzen. Der ÖPNV-Betreiber zahlt dafür pro Fahrt einen erheblich geringeren Betrag an den Dienstleister, als wenn er das Angebot selbst erbringen würde.

Deutschland befindet sich in diesem Bereich noch am Anfang. Ein mögliches Pilotprojekt im Rahmen der Regionale 2022 könnte bspw. darin bestehen, private Ridesharing-Angebote in der Region OadV (zu implementieren und) in den ÖPNV zu integrieren.

Eine disruptive Veränderung der Mobilität ist von autonomen Fahrzeugen zu erwarten. Sollten, wie das die Berger-Studie 2030 nahelegt, bis 2030 autonome Fahrzeuge der Stufen 4 und 5 serienmäßig in den Markt eingeführt werden (wenn von „Stufe 4“ bzw. „Stufe 5“ die Rede ist, dann hat sich ein Fahrzeug gewissermaßen vom Menschen emanzipiert), dann ist das ein technologischer Sprung, der die Mobilität disruptiv verändern wird. Denn dann könnten Busse, Taxen und Privatautos ihre Fahrgäste von A nach B bringen, ohne dass ein Fahrer selbst lenken muss und natürlich auch ohne, dass ein Unternehmen einen Fahrer beschäftigen muss.

Diese Automatisierung des Fahrens wird sich, wie schon an anderer Stelle besprochen auf das Preisgefüge und damit auf die Nutzung der diversen Mobilitätsangebote auswirken. Einmal angenommen, der Preis für autonome Taxen pro Personenkilometer lässt sich im Vergleich zum konventioneller Taxi um ca. 60% senken, bedeutet dies, dass Familien durch die Nutzung autonomer Taxen in Zukunft zumindest auf ihren Zweitwagen verzichten und dabei sogar noch Geld sparen kann. Und auch wenn solche Rechenbeispiele derzeit vor allem für Ballungsräume gemacht werden, steht zu erwarten, dass das Thema autonomes Fahren auch die Mobilität im Ländlichen Raum erheblich beeinflussen wird.

Innerhalb des ÖPNV wird sich die Einsparung von Aufwand für Fahrpersonal am stärksten auf die Bussparte auswirken. Doch die sollte sich nicht zu früh freuen. Denn der Kostenvorteil betrifft ja auch die Taxen, die ja zugleich mit einem erheblichen Komfortvorteil im Vergleich bspw. zum Bus punkten können. So steht zu erwarten, dass autonom fahrende Taxen auch im Ländlichen Raum unmittelbar die ÖPNV-Anbieter bedrohen: Die Senkung des Preises für autonome Taxen wird voraussichtlich dazu führen, dass sich die Summe der zurückgelegten Personenkilometer in den übrigen Verkehrsmodi, insbesondere dem ÖPNV, verringert. Entsprechend muss der ÖPNV seine Fixkosten auf weniger Fahrgäste umlegen – und mittel- bis langfristig die Fahrpreise erhöhen. Dies wiederum steigert die Attraktivität autonomer Taxen zusätzlich und führt dazu, dass sich ihr Anteil am modalen Split noch schneller erhöht und dadurch das Verkehrsaufkommen auf den Straßen weiter steigt.

Autonome Taxen bzw. Kleinbusse können dem ÖPNV aber durchaus auch Chancen bieten: etwa, wenn er diese in sein Angebot integriert und dadurch beispielsweise schlecht ausgelastete Busstrecken zu Tagesrandzeiten bzw. in ländlichen Regionen ersetzt oder neue tragfähige Angebote schafft. Ohne einen leistungsfähigen ÖPNV (mit teilweise stark modifizierten und veränderten Rollen und Angeboten) ist eine nachhaltige, nutzerorientierte und zukunftsfähige Mobilität im Ländlichen Raum nur schwer vorstellbar. Vor diesem Hintergrund versteht sich das hier vorgelegte Konzept insbesondere für ÖPNV-Betreiber als Einstiegsszenario, aus dem sich interessante und innovative Geschäftsmodelle ableiten lassen.



WWW.ZUKUNFTSMOBILITAET.DE