



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-Berichte KOMPAKT 02/2023

Mobil in ländlichen Räumen – Erfolgsfaktor Kooperation

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung hat im Rahmen des Wettbewerbs „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen“ 20 erfolgreich umgesetzte Projekte zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen ausgezeichnet. Die eingereichten Projektdokumentationen geben Aufschluss darüber, welche Chancen und Herausforderungen sich bei der Kooperation unterschiedlicher Akteure zur Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen ergeben. Die Erkenntnisse werden in diesem Bericht vorgestellt.

von

Sophie C. Burkard
Rafael Kistner
Johannes Schneider
Luisa Reher

Vorwort



Foto: Pictoremakers/Düsseldorf

Liebe Leserinnen und Leser,

die Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen ist ein wichtiger Baustein zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse. Damit eine aktive gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe möglich ist, müssen die Menschen überall in Deutschland mobil sein können und das unabhängig von einem eigenen Auto. Das Modellvorhaben „Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse“ verfolgt das Ziel, Mobilitätslösungen in die Fläche zu bringen, die nachhaltig und bezahlbar sind.

Das Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität im BBSR setzt das Modellvorhaben im Rahmen des Programms *Region gestalten* um. Ein Baustein des Vorhabens war der 2021 ausgelobte Wettbewerb „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen“, mit dem das BBSR erfolgreiche Kooperationsprojekte in ländlichen Räumen identifizierte und Hinweise für eine breitenwirksame Umsetzung sammelte. Wenn verschiedene Akteure wie Landkreise, Kommunen, Unternehmen und Vereine zusammenarbeiten, schafft das Synergien und vergrößert den Handlungsspielraum bei der Umsetzung.

Aus den Einsendungen aus dem gesamten Bundesgebiet wählte eine Jury 20 herausragende Vorhaben aus. Die Projektverantwortlichen reichten umfangreiche Dokumentationen ein, in denen sie ihr Projekt und seinen (innovativen) Mehrwert, Kooperationsgedanken sowie kritische Faktoren und Phasen der Umsetzung ausführlich beschreiben. Diese Projektdokumentationen wurden für die vorliegende Analyse ausgewertet. Die Publikation stellt die gewonnenen Erkenntnisse vor.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Dr. Peter Jakubowski
Leiter Abteilung Raum- und Stadtentwicklung im
Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Gründe für Kooperationen zur Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen

Mit der Anzahl der beteiligten Akteure steigt der Abstimmungsbedarf, Abhängigkeiten wachsen und Interessens- und Rollenkonflikte können entstehen. Warum sollten sie überhaupt eine Kooperation eingehen? Dieser Beitrag analysiert die Gründe, warum die Gewinnerprojekte ihren Weg zu einer besseren Mobilität vor Ort gemeinsam beschritten haben.

Beiträge teilen und koordinieren

Mithilfe einer Kooperation werden Aufwand beziehungsweise Kosten reduziert. Möglich ist das etwa durch Arbeitsteilung, eine gemeinsame Anschaffung, zum Beispiel von Fahrzeugen, oder kooperative Entwicklungen, wie zum Beispiel einer App für ein On-Demand-Angebot. Weitere Effekte einer Zusammenarbeit können eine bessere Verhandlungsposition, beispielsweise durch größere Abnahmemengen, sowie ein erleichteter Zugang zu Fördermitteln sein. In einem besonders wirtschaftlichen Fall konnten zwei Verwaltungen ein Angebot schaffen, das trotz zusätzlicher Funktionen Kosten gegenüber der Ausgangssituation einspart. Statt zweier kostenintensiver Fuhrparks wurde gemeinsam eine Carsharing-Option für geschäftliche sowie private Fahrten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter etabliert.

Auch die Attraktivität von Mobilitätsangeboten kann durch Kooperationen steigen. Durch gemeinsame Planung können bestehende und neue Angebote in ein Gesamtkonzept integriert werden. Ein Beispiel dafür ist die Ergänzung etablierter Buslinien durch ein On-Demand-Angebot oder der Anschluss von Bike-Sharing an existierende Mobilitätsstationen. So entstehen Angebote, die einen bestehenden Bedarf decken, Lücken schließen und gleichzeitig niedrighschwellige Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten schaffen, die den Nutzerinnen und Nutzern eine höhere Flexibilität ermöglichen. Die beteiligten Mobilitätsanbieter können nach der Implementierung entsprechend angebotsübergreifend beraten, da sie die Angebote der Kooperationspartnerinnen und -partner kennen. Durch eine

gemeinde- und kreisübergreifende Kooperation kann zudem eine größere Abdeckung erreicht werden.

Expertise, Zustimmung und Reichweite zusammenbringen

Mithilfe von Kooperationen werden Expertisen zusammengeführt: Die Beteiligten bringen komplementäres Fach- und Organisationswissen ein, zum Beispiel Mobilitäts- und Planungswissen, Methodenkenntnis, Einsichten in örtliche Gegebenheiten oder Zielgruppenbedarfe. Außerdem bereichern sie sich gegenseitig durch verschiedene Perspektiven auf die Problemstellung. In der Folge steigt die Attraktivität des Angebots, Erfahrungswissen wird geteilt, Partnerinnen und Partner können sich gegenseitig unterstützen und der Gesamtaufwand im Projekt ist (trotz Abstimmungsbedarf) geringer als der Erwerb oder die Aneignung dieses Wissens.

Die Unterstützung bestimmter Entscheiderinnen und Entscheider ist für viele Vorhaben von hoher Relevanz. Werden diese relevanten Akteure frühzeitig aktiv in die Kooperation einbezogen, können mögliche Bedenken ausgeräumt und der Weg für die Umsetzung geebnet werden. Darüber hinaus können Passgenauigkeit, Wahrnehmung und Akzeptanz des Angebots durch verschiedene weitere eingebundene Unterstützerinnen und Unterstützer (z. B. Bürgerinnen und Bürgern) steigen.

Durch eine Zusammenarbeit entstehen Multiplikatorinnen und Multiplikatoren: Wird ein Angebot gemeinsam entwickelt und umgesetzt, bringen alle Beteiligten eigene Kontakte mit, sodass sich der Kreis der Kontaktpersonen für das Angebot automatisch vergrößert.

Gewonnene Partnerinnen und Partner bringen beispielsweise ihren Kundenstamm oder ihre Vereinsmitglieder als Nutzergruppe für das gemeinsame Angebot mit und das bestehende Vertrauensverhältnis überträgt sich darauf. Für die mitgebrachten Nutzergruppen steigt auch die Qualität des Angebots, da es durch die Partnerschaft eng in Routinen eingebunden werden kann. Wenn der Supermarkt für den Wocheneinkauf beispielsweise Verleihpartner im Bike-Sharing wird, ist das Sharing-Angebot leicht zugänglich. Gleichzeitig wirkt jede erfolgreich gewonnene Kooperationspartnerin beziehungsweise jeder Kooperationspartner als Signal für andere Akteure, sich ebenfalls zu beteiligen. Ist zum Beispiel ein Einzelhandelsbetrieb Partner, könnte dies Vorbehalte bei anderen Einzelhandelsbetrieben abbauen, sodass sich diese ebenfalls für die Kooperation entscheiden.

Kooperation als Chance

Die Kooperationskonstellationen der Gewinnerprojekte waren sehr vielfältig. Abbildung 1 zeigt die Häufigkeit, mit der verschiedene Akteursgruppen an den 20 Gewinnerprojekten beteiligt waren. Auffällig ist der hohe Anteil an Kooperationen, an denen mindestens eine Kommune oder ein Kreis beteiligt war. Mehrheitlich (16 von 20 Projekten) wirkten entweder mindestens eine Kommune und ein Kreis oder mehrere Kommunen beziehungsweise Kreise mit. Nur eines der Projekte fand ohne Beteiligung der kommunalen Ebene statt. In 18 der 20 Projekte kooperierten Akteure aus der privaten oder öffentlichen Wirtschaft (ohne beauftragte Dienstleistungen). Hierbei handelte es sich mehrheitlich um Verkehrsunternehmen.

Nur zwei der Gewinnerprojekte beschreiben externe Notwendigkeiten,

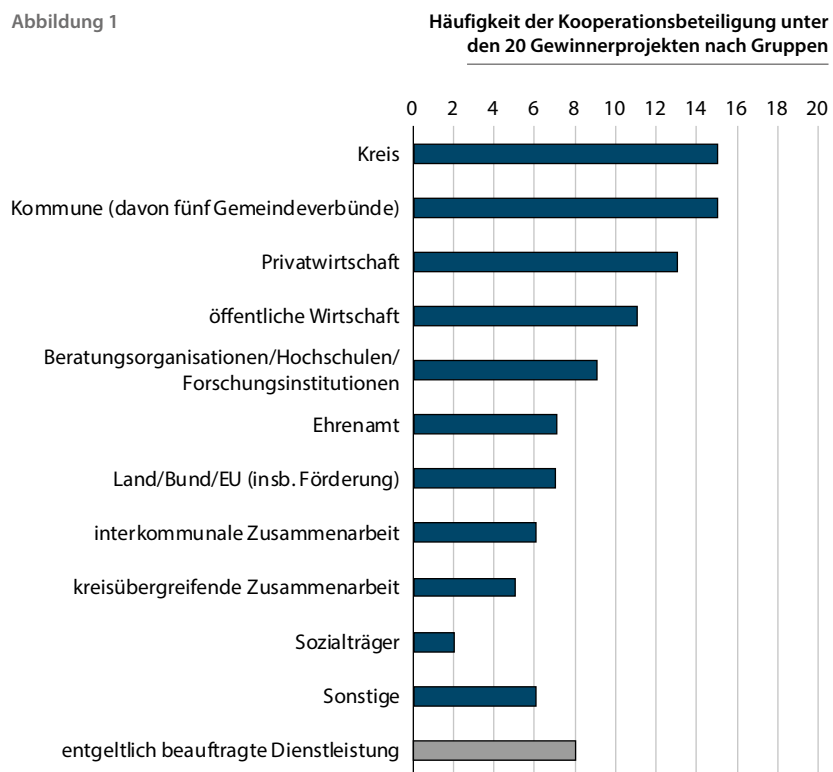
die eine Kooperation erforderlich machten. In einem Fall sahen Förderbedingungen die Kooperation vor, im anderen Fall musste das Nachbarbundesland eingebunden werden, da dort das angestrebte Verkehrsziel lag. Die verbleibenden 18 Projekte entschieden sich bewusst und trotz Alternativen für eine kooperative Umsetzung ihrer Vorhaben. Insgesamt berichten alle 20 Projekte von großen Synergiewirkungen durch die Zusammenarbeit.

Diese Synergien können dabei helfen, den besonderen Herausforderungen

ländlicher Räume zu begegnen. Geringe Bevölkerungsdichten erschweren die Einführung eines wirtschaftlichen ÖPNV-Angebots und machen multimodale und Bedarfsangebote notwendig. Kleine Kommunen ringen darüber hinaus oftmals mit Personalknappheit oder finanziellen Engpässen. Vor diesen Hintergründen stellen Kooperationen eine Chance für ländliche Mobilität dar: Gemeinsam können Angebote geschaffen werden, die ohne Kooperation entweder gar nicht oder nicht in der erreichten Qualität realisierbar wären.

Zusammenfassung: Gründe für Kooperationen

- Reduktion von Aufwand und/oder Kosten
- Schaffung attraktiverer Angebote
- Zusammenführung notwendiger Expertisen
- Einbindung relevanter Stakeholder
- Erhöhung der Reichweite
- externe Notwendigkeiten



Quelle: Eigene Darstellung

Herausforderungen

Kooperationen bringen vielfältige Chancen, aber auch zusätzliche Schwierigkeiten mit sich. Hinsichtlich der Organisation, der Gewinnung von Partnerinnen und Partnern oder der Gestaltung der Zusammenarbeit stehen die Beteiligten vor unterschiedlichen Herausforderungen.

Umsetzung organisieren

Die organisatorischen Herausforderungen traten bei den analysierten Projekten in erster Linie im Kontext von Personalressourcen auf. Auch die Prozessabwicklung (insbesondere unter Förderbedingungen) wurde häufig thematisiert. Eine Besonderheit war, dass die COVID-19-Pandemie alle Herausforderungen im organisatorischen Bereich verstärkte und die Projekte während ihrer Laufzeit somit stark beeinflusst hat.

In den Projektdokumentationen wird deutlich, dass die Einstellung qualifizierten Personals in ländlichen Räumen fachübergreifend schwierig ist, da sich Fachkräfte im Prozess der eher zunehmenden Urbanisierung verstärkt in Richtung städtischer Arbeitsmärkte orientieren. Um diese Lücken zu füllen, kommt dem Ehrenamt in ländlichen Räumen häufig eine große Bedeutung zu. Diesbezüglich wurde angemerkt, dass der Aufbau und die Erhaltung ehrenamtlicher Strukturen eine wesentliche Herausforderung darstellen.

Neu ist die Entwicklung, dass sich durch die zunehmenden digitalen Anwendungen auch das Anforderungsprofil potenzieller Arbeitskräfte verändert und die Personalbeschaffung zusätzlich erschwert. Ein Beispiel dafür ist das Projekt „Omobi Ortsbus“, das die Einrichtung eines On-Demand-Angebots zum Ziel hatte. Hier erforderte der Umgang mit einer algorithmenbasierten Anwendung besondere digitale Kompetenzen. Es hat sich gezeigt, dass es aufgrund fehlender Erfahrung zeitintensiv war, daraus resultierende Planungsfehler zu beheben, sodass dies zu Verzögerungen im Projektlauf führte.

Im Zusammenhang mit den Personalressourcen stehen die für Projekte verfügbaren zeitlichen Kapazitäten.

Zeitmangel wird von drei Projekten als Herausforderung geschildert. Zwar werden durch Kooperationen Projekte möglich, die sonst nicht (in dieser Weise) umgesetzt werden können. Jedoch beschreiben die Projekte einerseits, trotz der Synergieeffekte an ihre Kapazitätsgrenzen zu gelangen, und andererseits, dass auch die Kooperation selbst zeitliche Ressourcen erfordert, beispielsweise durch einen erhöhten Abstimmungsbedarf.

Eine weitere Herausforderung für die Projektverantwortlichen war die rechnerische und sachliche Abwicklung der Projekte unter restriktiven Rahmenbedingungen. Hierdurch blieb beispielsweise den Projektverantwortlichen im Projekt „Unser Dorf fährt elektrisch“ wenig Spielraum bei der Umsetzung. In diesem Projekt entwickelten Dorfgemeinschaften im Rahmen eines Wettbewerbs passgenaue Konzepte für ein geteiltes Elektroauto im Ort und setzten dies um. Die damit einhergehende Durchführung und Dokumentation sämtlicher Beschaffungen und Vergaben von zentraler Stelle führten teilweise zu erheblichem Mehraufwand.

Generell wurden Förderanträge mehrmals als sehr umfangreich oder im Verhältnis zur Fördersumme als nicht angemessen bezeichnet. Aufgrund der fehlenden Erfahrung war es vielen Projekten kaum möglich, die potenziellen Herausforderungen während der Umsetzung bereits vor Beginn in Gänze vorherzusehen. Daraus resultierten unter anderem Schwierigkeiten bei der Erreichung notwendiger Bagatellgrenzen sowie kurzfristig notwendige, zeitintensive Umplanungen aufgrund eng definierter Fördergegenstände.

Auch die Förderregelungen im Rahmen der Umsetzung wurden kritisiert. Im Projekt „Smart4You“, das

die Schaffung barrierefreier Mobilitätsketten im Rahmen eines touristischen Angebots verfolgte, führte die Vorgabe der Förderrichtlinien, die Personalgewinnung erst mit Projektbeginn zu starten, zu Verzögerungen bei der Umsetzung. Des Weiteren wurde die Erfahrung gemacht, dass die in der Förderrichtlinie vorgesehenen halbe Stellen und enge Befristungen anfällig für einen vorzeitigen Beschäftigungsabbruch sind. Zudem dauerten Genehmigungsverfahren aufgrund fehlender Referenzprojekte bei den zuständigen Behörden länger als geplant. Beides erschwert die Personalgewinnung zusätzlich.

Auch begrenzte Projektlaufzeiten wurden als Hindernis für die allgemeine zeitliche Koordination und Abwicklung der Aufträge und Entwicklungen oder die rechtzeitige Durchführung aller Vorkehrungen für die Verstetigung eines Projekts thematisiert.

Partnerschaften gewinnen

Mehr als die Hälfte der Gewinnerprojekte berichtet von Herausforderungen bei der Akquise von Mitstreiterinnen und Mitstreitern. Dazu zählen Schwierigkeiten, unter der Vielzahl potenzieller Partnerinnen und Partner die geeigneten zu finden und diese im zweiten Schritt von der Kooperation zu überzeugen und unter den passenden Akteuren die motiviertesten auszuwählen. Das gilt insbesondere bei unterschiedlichen

Entwicklungsständen: Wenn zu erwarten ist, dass nicht alle Beteiligten gleichermaßen von der Zusammenarbeit profitieren oder wenn das Angebot als Idee „von außen“ – und somit fern vom eigenen Bedarf – wahrgenommen wird. Konnte bei der Verhandlung über die Ausgestaltung der Zusammenarbeit nicht glaubhaft vermittelt werden, dass der Gewinn aus der Kooperation für jeden Akteur den Kooperationsaufwand übersteigt, ziehen sich die Angesprochenen eher zurück. Erschwerend kommt hinzu, dass in der Regel bis zum Zeitpunkt der Kooperation keine Kapazitäten für ein weiteres Projekt eingeplant sind. Diese Schwierigkeiten bestehen bis zu einer möglichen vertraglichen Einigung, denn bis dahin besteht im Verlauf der Verhandlungen immer die Möglichkeit, zu scheitern.

Anderer Projekte berichten von Schwierigkeiten, Mandatsträgerinnen und Mandatsträger sowie Behörden davon zu überzeugen, Lösungen mitzutragen. Um den Projekterfolg zu ermöglichen, müssen teilweise aktive Widerstände und Blockaden bei sogenannten „Gatekeepern“ überwunden werden, die über Genehmigungen, Finanzierung und andere Aspekte entscheiden können. Ein Beispiel ist das Erwirken eines Gemeinderatsbeschlusses. Soll ein Projekt verstetigt werden, besteht die Herausforderung darin, den Rückhalt unter den Entscheiderinnen und Entscheidern dauerhaft – auch über Amtswechsel hinweg – sicherzustellen.

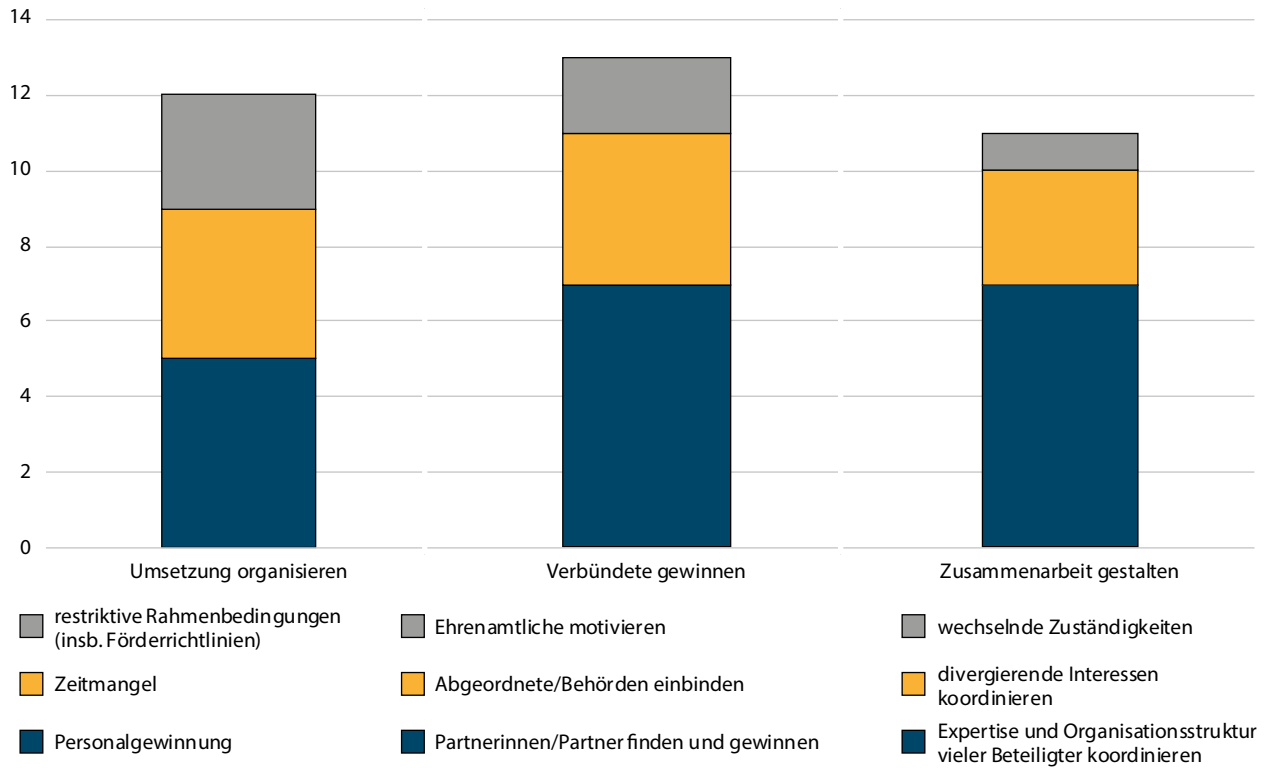
Viele Projekte arbeiten mit Ehrenamtlichen zusammen und sind auf deren Unterstützung sowie die Annahme eines Angebots angewiesen. Die beschriebenen Schwierigkeiten bei ehrenamtlichen Strukturen gleichen denen von hauptamtlichen Kooperationen: Die passenden Ehrenamtlichen müssen gefunden und motiviert werden. Zwei Projekte porträtieren es als herausfordernd, die richtigen Motivationsanreize zu finden, damit Ehrenamtliche sich engagieren. Im Projekt „Pulsierendes Carsharing“ in Homberg (Efze) mussten die richtigen Engagierten ausgewählt werden. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der kooperierenden Verwaltung und Unternehmen können die Fahrzeuge des Fuhrparks für private Fahrten am Feierabend und Wochenende mitnehmen. Unter den Freiwilligen, die das Angebot nutzen wollten, mussten diejenigen ausgewählt werden, an deren Wohnort eine ausreichende Nutzung zu erwarten ist. Im Projektverlauf musste ein Interessenausgleich zwischen motivierten Teilnehmerinnen und Teilnehmern an wenig frequentierten Standorten und der wirtschaftlichen Tragfähigkeit geschaffen werden.

Zusammenarbeit ausgestalten

Kooperationen basieren auf der Beteiligung zahlreicher Akteure mit unterschiedlichen Interessen und Bedarfen. Eine interdisziplinäre Zusammensetzung impliziert

Abbildung 2

Häufigkeit der Nennung von Herausforderungen



Quelle: Eigene Darstellung

einerseits eine breit gefächerte Expertise und nutzbare Erfahrungswerte, andererseits aber auch einen hohen Kommunikationsaufwand und Abstimmungsbedarf. Die Art und Weise der Zusammenarbeit ist dementsprechend maßgeblich für die Implementierung eines Mobilitätsprojektes. Insbesondere die vorab genannten Herausforderungen hinsichtlich der allgemeinen Koordination, des Personals, der Finanzierung sowie begrenzter Zeitbudgets und bürokratischen Hürden erschweren die Zusammenarbeit.

Ungefähr die Hälfte der Projekte machte Angaben zu Schwierigkeiten bei der Ausgestaltung der Zusammenarbeit.

Zudem variieren primär bei gemeindeübergreifenden oder grenzüberschreitenden Vorhaben die lokalen Organisationsstrukturen. Die jeweiligen Abläufe, Regelungen, Zuständigkeiten und Entwicklungsphasen sowie bereits bestehende Mobilitätskonzepte sind innerhalb der Zusammenarbeit zu berücksichtigen. Bei der Entwicklung der

interkommunalen Gesellschaft „AZWEIO“ bestanden zwischen den drei Kommunen unter anderem aufgrund der geographischen Lage und der politischen Zusammensetzung unterschiedliche Ausgangssituationen, die in einer Vision verbunden werden sollten. Dies erfordert regelmäßige Abstimmungsschritte und gegenseitige Unterstützung. Dabei besteht die Herausforderung, die spezifischen Fachkenntnisse der Akteure einzubeziehen, Bedürfnisse zu erkennen und Raum für Lerneffekte zu bieten.

Im Projekt „Smartes DorfSHUTTLE“ war das Thema „On-Demand-Verkehr“ für die meisten Beteiligten neu. Somit ergab sich die Aufgabe, das Personal diesbezüglich zunächst in grundsätzlichen Fragestellungen zu schulen.

In den untersuchten Projekten kooperieren kommunale Gebietskörperschaften, Vereine, Verbände und andere Akteure, wie zum Beispiel Ehrenamtliche, Akteure aus dem Einzelhandel oder der Gastronomie sowie (Verkehrs-)Unternehmen mit- und untereinander. In manchen Fällen divergieren die Projektinteressen und die Interessen der einzelnen Akteure, sodass sie in der gemeinsamen Arbeit arrangiert werden müssen. Die Herausforderung besteht darin, eine enge

Zusammenarbeit durch kontinuierlichen Austausch und kurze Wege zu ermöglichen, um Schnittstellen zu identifizieren und Synergien effizient zu nutzen.

Die Ausgestaltung der Zusammenarbeit liegt insbesondere in den Händen der Projektleitung. Sie unterscheidet sich je nach Grad der Beteiligung, Funktion, Expertise und Zuständigkeit der Partnerinnen und Partner und erschwert den Aufgabenzuschnitt. Zudem ist die anforderungsgerechte Anwendung des Repertoires an Instrumenten zur Arbeitsgestaltung ausschlaggebend. Dieses umfasst die reine Informationsweitergabe über bilaterale Gespräche hin zu regelmäßigen Terminen, Workshops, der Einrichtung von Arbeitsgruppen

oder der Aufstellung von Vereinbarungen. Unter den Gewinnerprojekten erwies es sich als schwierig, die Beteiligten an ihren jeweiligen Ausgangspunkten abzuholen und bedarfsgerecht einzubinden.

In Abbildung 2 wird die Anzahl der Nennungen zu den Herausforderungen kategorisiert. Die häufigsten Nennungen lassen sich der Kategorie „Verbündete gewinnen“ zuordnen. Insbesondere die Findung und Gewinnung von Partnerinnen und Partnern stellte sich in vielen Projekten als schwierig heraus. In den beiden anderen Kategorien sind die Personalgewinnung und die Koordination der Expertise und der Organisationsstruktur vieler Beteiligter die am häufigsten genannten Herausforderungen.

Zusammenfassung: Herausforderungen bei Kooperationen

- qualifiziertes Personal finden
 - Aufträge zeitlich koordinieren und abwickeln
 - geeignete Projektpartnerinnen/Projektpartner finden und gewinnen
 - Mandatsträgerinnen/Mandatsträger und Behörden einbinden
 - Ehrenamtliche motivieren
 - Expertise und Organisationsstruktur vieler Beteiligter koordinieren
 - divergierende Interessen zusammenbringen
 - Beteiligte an ihren jeweiligen Ausgangspunkten abholen
-

Erfolgsfaktoren

Für die erfolgreiche Umsetzung von Kooperationen lassen sich aus den Beschreibungen der Gewinnerprojekte verschiedene Aspekte herausfiltern. Bei den analysierten Projekten können strategische, organisatorische und kommunikationsspezifische Erfolgsfaktoren identifiziert werden.

Alle ausgezeichneten Projekte haben es geschafft, ihr Vorhaben voranzubringen und mit den beschriebenen Herausforderungen umzugehen. Die Auswertung der Erfolgsfaktoren stellt allgemeine Zusammenhänge und Erkenntnisse für die Umsetzung dar, die auch auf andere Projekte übertragbar sind und ihnen wertvolle Hinweise bieten können.

Die Faktoren zeigen zusammenfassend die wesentlichen Rahmenbedingungen, die die 20 Mobilitätsprojekte im Rahmen des Wettbewerbs maßgeblich beeinflusst haben. Die Ausprägung der beschriebenen Faktoren war dabei je nach Projekt unterschiedlich.

Strategische Erfolgsfaktoren

Für die erfolgreiche Gestaltung eines Projektes spielen zunächst strategische Einflussfaktoren eine wichtige Rolle. Zu Beginn sollte geprüft werden, welche Akteure in Frage kommen. So kann beispielsweise vor allem dort eine Kooperation in Betracht gezogen werden, wo bereits in anderen Projektkonstellationen Verflechtungen und Abhängigkeiten bestehen. Bewährte Kommunikationsroutinen und -strukturen müssen nicht mühsam aufgebaut, sondern können direkt genutzt und weiterentwickelt werden. Auf ein bestenfalls bereits existierendes vertrauensvolles Verhältnis zwischen den Beteiligten kann dann aufgebaut werden. Dies kann beispielsweise die Zusammenarbeit zwischen einem Kreis (Aufgabenträger) und dem Verkehrsunternehmen oder dem Verkehrsverbund betreffen. Zudem können vorhandene Infrastrukturen und Angebote genutzt werden. Im Projekt „Taubermobil“ entwickelten die ansässige Bahngesellschaft, lokale Sharing-Anbieter, Fahrradhändler

und die Stadtwerke eine Mobilitätsstation.

Die Partnerinnen und Partner kennen spezifische Gegebenheiten vor Ort aus der vorherigen Zusammenarbeit und müssen sich nicht neu einarbeiten. Dies war beispielsweise beim Projekt „Nacht-Anruf-Sammel-Taxi Coburg“ der Fall, bei dem die Durchführung des Angebots von der jahrelangen Zusammenarbeit der beteiligten Projektpartnerinnen und -partner profitierte.

Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger zu gewinnen, sie im Vorfeld frühzeitig einzubeziehen und „abzuholen“, ist eine zwingende Voraussetzung für den Erfolg eines austauschen mit mobilitätsspezifischen Projektes. Dafür müssen Entscheidungen gut vorbereitet und begründet werden, um die Personen oder Gremien zu überzeugen. Bei kommunalen Projektbeteiligungen ist die Zustimmung der jeweiligen Gemeindevertretungen erforderlich. Die Sicherstellung der Finanzierung und die Bereitstellung von Haushaltsmitteln erfordert entsprechende Gemeindebeschlüsse.

Außenstehende, insbesondere die Zielgruppe des Projektes, müssen von seiner Sinnhaftigkeit überzeugt und für diese sensibilisiert werden. Insbesondere in der Anfangszeit kann ein hohes Maß an persönlicher Beratung und Ansprache erforderlich sein, um Akteure für das Projekt zu gewinnen. Gerade bei ehrenamtlich gesteuerten Projekten ist eine kritische Masse an überzeugten Personen erforderlich, die das Projekt tatkräftig vorantreiben und den Rückhalt sicherstellen.

Neben Ehrenamtlichen und politischen Vertreterinnen und Vertretern müssen vor allem auch die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Verwaltungen überzeugt werden.

Ihre Unterstützung kann bei Kooperationsprojekten mit ehrenamtlichen Beteiligten das Projektgelingen befördern. Maßnahmen zur Unterstützung umfassen vor allem die Bereiche Organisation und Finanzierung.

Organisatorische Erfolgsfaktoren

Die organisatorische Ausgestaltung des Projektmanagements ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Durch entsprechende Projektstrukturen kann auf Schwierigkeiten sowie unterschiedliche Rahmenbedingungen und Interessen zwischen den Partnerinnen und Partnern reagiert werden. Von Bedeutung ist dabei die Bereitschaft eines Akteurs, das Vorhaben zu steuern. Wichtig ist dabei eine Projektorganisation, die entwicklungs- und prozessorientiert agiert.

Sich ändernde Anforderungen erfordern im Verlauf des Projekts Anpassungen und Abstimmungen mit allen Beteiligten, beispielsweise mit Fördermittelstellen oder Gesellschafterinnen und Gesellschaftern beteiligter Unternehmen. Der ergebnisoffene Start und die Einplanung von Zeitressourcen zur gemeinsamen Entwicklung von Zielen und Visionen können hilfreich sein.

Insgesamt sollte bei Kooperationsprojekten, die konkrete Mobilitätsangebote etablieren, ausreichend Zeit eingeplant werden. Das Projekt „On-Demand-Shuttle in den Landkreisen Stormarn und Harburg“ empfiehlt zum Beispiel einen Zeitraum

von mindestens zwei Jahren, um belastbare Aussagen zur Bewertung des Nutzungsverhaltens treffen zu können. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind für etwaige Anpassungen im Projekt wichtig. Neben den kooperationspezifischen Anpassungen im Verlauf ist auch eine angemessene Reaktion auf Feedback erforderlich.

Die Definition und Absprache der Zuständigkeiten stellt eine wichtige Grundlage für die erfolgreiche Zusammenarbeit dar. Aufgaben und Zuständigkeiten müssen klar benannt und Rollen zugewiesen sein. Regelmäßige Absprachen mit allen beteiligten Akteuren erleichtern die gemeinsame Arbeit und das Monitoring. Dazu zählt auch die Bestimmung von Evaluierungsprozessen und -terminen. Gleichzeitig steigt die Notwendigkeit zur Koordinierung der Projektarbeit. Der Informationsfluss zwischen allen Beteiligten ist dabei zwingend erforderlich.

Je nach Projektdesign sollte die weitere, langfristig angelegte Begleitung eines Mobilitätsangebots im Anschluss an die Pilotphase nicht vernachlässigt, sondern aktiv mitgedacht und (organisatorisch) gestaltet werden. Gerade bei zeitlich befristeten Vorhaben sind Vernetzung und Austausch zwischen den Beteiligten auch über den Projektzeitraum hinaus unverzichtbar. Zuständigkeiten bei der Projektbetreuung für eine angedachte Verstetigung sind hierfür zu klären. Auch das Ehrenamt kann dabei eine wichtige Rolle einnehmen.

Kommunikationsspezifische Erfolgsfaktoren

Aus der Umsetzung der Mobilitätsprojekte resultiert eine Vielzahl an kommunikationsspezifischen Erfolgsfaktoren. Im Projekt „MyShuttle Marxzell“ wurde für die Einführung eines On-Demand-Systems die Mitnutzung der kommunalen und privaten Internet- und Stromanschlüsse zur Etablierung eines flächenhaften WLAN-Netzes angebahnt. Dieser innovative Netzaufbau erforderte die Kontaktaufnahme mit allen potenziellen Unterstützerinnen und Unterstützern und ermöglichte die niedrighschwellige Nutzung des Angebots. Der Projekterfolg hing hier im Besonderen von der gelungenen Ansprache und Einbeziehung der lokalen Bevölkerung ab. In manchen Vorhaben kommt es darauf an, den regionalen Bezug der Projektidee hervorzuheben und ein „Wir-Gefühl“ zu entwickeln und stärken. Beim Projekt „UckerWarenTakt“ in der Uckermark transportiert beispielsweise der ÖPNV Waren und Pakete zwischen den Orten.

Mobilitätsprojekte dienen der Verbesserung der Mobilität der Menschen vor Ort. Gemeinsam mit den Zielen des Vorhabens muss diese Kernbotschaft zielgruppenspezifisch kommuniziert werden, um eine Vertrauensbasis zu schaffen und ehrenamtliches Engagement zu fördern. Dabei kann die Entwicklung eines Narrativs („Wir für uns“) helfen, das über Ressort- und Themengrenzen hinausgeht und Interdisziplinarität fördert.

Damit geeignete Partnerinnen und Partner gefunden werden, ist sowohl die persönliche Ansprache als auch der regelmäßige Kontakt und Austausch wichtig. Alle für das Projekt relevanten Personen sollten nach Möglichkeit in die Arbeit mit einbezogen werden. Das (persönliche) Engagement der projektkoordinierenden Stelle oder Person ist dafür ausschlaggebend. Besonders entscheidend war diese Erkenntnis im Projekt „Ottobeuren macht mobil“, in dem eine ökologisch-soziale Mitfahrzentrale für Kurzstrecken geschaffen und in örtliche Vereine eingebunden wurde.

In einer Konstellation mit mehreren Beteiligten steigt die Komplexität der Abläufe und Prozesse. Zudem unterliegen alle Beteiligten bereits innerhalb ihrer jeweiligen Organisationen unterschiedlichen Abhängigkeiten und Zwängen. Damit die Leistungsbereitschaft und -fähigkeit für das Kooperationsprojekt richtig eingeschätzt werden kann, gilt es, die Belange, Interessen und Bedürfnisse zu kennen und einzubeziehen. Gleichmaßen müssen die Beteiligten ein gemeinsames Verständnis des Projekts und der Aufgaben haben. Eine gelungene Kommunikation auf Augenhöhe schafft dabei Akzeptanz.

Auch gilt es zu berücksichtigen, dass die Bedürfnisse regional unterschiedlich ausgeprägt sein können. Insbesondere bei transnationalen Projekten steigt das erforderliche Maß an Sensibilität für unterschiedliche (kulturspezifische) Strukturen und Gewohnheiten.

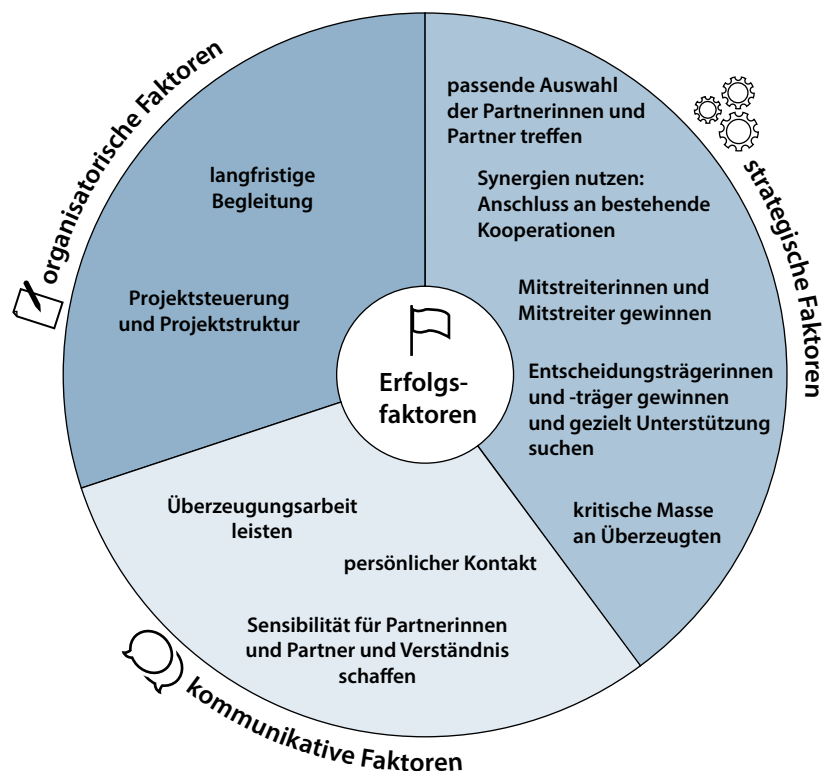
In der Kommunikation mit Ehrenamtlichen müssen deren Engagement und Leistungen wertgeschätzt werden. Das Projekt „Ehrenamtlicher Seniorenfahrdienst“ in Markt Altmanstein zeigt zum Beispiel, dass Wertschätzung die Akquise von Ehrenamtlichen für ein Projekt ermöglichte, das Hauptamtliche in der Verwaltung nicht hätten stemmen können. Es gilt, den Spaß an der Tätigkeit und die Motivation der Personen aufrechtzuerhalten. Das gilt nicht nur für den

Entwicklungsprozess, sondern auch für den weiteren Projektverlauf. Diese Wertschätzung kann zum Beispiel durch Presseberichte oder Einladungen der Bürgermeisterin oder des Bürgermeisters erfolgen.

Bei Projekten mit Ehrenamtlichen im Rentenalter müssen gegebenenfalls Anforderungen bei der Bedienung von technischen Endgeräten beachtet werden, zum Beispiel hinsichtlich der Schriftgröße auf Bildschirmen.

Abbildung 3

Erfolgsfaktoren für Kooperationen



Quelle: Eigene Darstellung

Innovation durch Kooperation

Mit neuen Akteurskonstellationen entsteht Raum für innovative Ansätze bei der Umsetzung von Mobilitätsmaßnahmen. Die analysierten Projekte nutzen dabei unterschiedliche innovative Herangehensweisen und Werkzeuge.

Autonomes Fahren, postfossile Antriebstechnologien, Datenmanagement – der Begriff Innovation wird im Rahmen der Mobilitätswende häufig mit technologischen Neuheiten assoziiert. Aber auch neue Organisations- und Umsetzungsformen können als innovativ angesehen werden. Im Mobilitätssektor finden sich progressive Lösungsansätze nicht nur hinsichtlich neuartiger Technologien, auch in Bezug auf den Umsetzungsprozess und die Zielsetzung von Maßnahmen ist ein Umdenken erkennbar. Das zeigen auch die 20 Gewinnerprojekte: Interdisziplinarität, neue Kooperationsformen und Niedrigschwelligkeit als Zielsetzungen können einen innovativen Mehrwert erzeugen. Die Berücksichtigung des menschlichen Maßstabes sowie die Verwendung neuer Methoden und digitaler Werkzeuge unterstützen die Realisierung eines bedarfsorientierten Angebots.

Neue Methoden und Werkzeuge

Für die Entwicklung von Mobilitätsangeboten bezieht sich die Anwendung neuer Methoden und Werkzeuge im Rahmen einer innovativen Herangehensweise vor allem auf die Bedürfnisse der Menschen, die es einzubeziehen gilt.

Deutlich wird dies beispielsweise im Projekt „KomMaas“ in Rheinland-Pfalz. Hier wurden für das Projektziel, der Zugangerleichterung zu Mitfahrkonzepten auf Basis einer digitalen Lösung, zwei Marketingmethoden angewandt. Um das Angebot besser auf die Zielgruppe abstimmen zu können, wurden personenbezogene Empathy-Maps erstellt, wobei durch eine Übersicht zu den Gedanken und Gefühlen einzelner Kundinnen und Kunden ihre Bedürfnisse präzise identifiziert werden. Das stärkt aus Projektsicht das Bewusstsein für die Kundensicht.

Darauf aufbauend wurden sogenannte „Mockups“ erstellt. Hierbei werden die Interaktionen von den Nutzerinnen und Nutzern mit den zu entwickelnden Anwendungen kreativ dargestellt, um einen Ausblick zu erhalten, wie das Angebot in der Realität aussehen und funktionieren könnte.

Intuitive Darstellungsweisen finden anhand von interaktiven Liniennetzplänen ebenfalls Einzug in die Mobilität. Für die Kundin oder den Kunden werden Haltestellen- und Linieninformationen auf diese Weise direkt erfahrbar. Der Kerngedanke ist dabei, dass zwischen unterschiedlichen Zoom-Stufen gewechselt werden kann. In den jeweiligen Stufen sind ausschließlich die für den Ausschnitt relevanten textlichen Informationen hinterlegt. Dadurch wird die Informationswiedergabe optimiert. Im Rahmen des Wettbewerbs wurde diese Hilfestellung im Projekt „Plön mobil“ umgesetzt. Ziel war es, verlässliche Informationen über Mobilitätsangebote gebündelt und leicht zugänglich bereitzustellen. In einem touristisch geprägten Landkreis kann eine solche Installation dazu beitragen, die auswärtigen oder ungeübten ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern zu unterstützen.

Weitere Innovationen aus den analysierten Projekten:

- Faktor „Sicherheit“: weitere Routenoption neben schnellster und kürzester Route bei Fahrradrouten in digitalen Navigationssystemen
- greifbare Darstellung: Visualisierung erreichter CO₂-Einsparungen zur öffentlichkeitswirksamen Darstellung
- Digitalisierung: Erweiterung von analogen Mobilitätsangeboten um digitale Aspekte
- Synergien: verträgliche Verbindung von bedarfsorientiertem Verkehr mit dem Taxiverkehr

Niedrigschwelligkeit als neues Kernelement

Bei den eingereichten Projektdokumentationen wird deutlich, dass Niedrigschwelligkeit bei mobilitätsbezogenen Maßnahmen immer häufiger Berücksichtigung findet. Diese Entwicklung gilt sowohl für die Nutzerinnen und Nutzer als auch für mögliche Projektpartnerinnen und Projektpartner.

Beispielsweise gab es Projektansätze, in denen der Zugang zu und die Nutzung neuer Mobilitätsangebote für die Nutzerinnen und Nutzer möglichst niedrigschwellig gestaltet wurde. Mit dem Projekt „milla.bike“ wurde in der Region Ostwestfalen ein kostenloser Verleih von E-Lastenrädern gestartet. Neben der entgeltfreien Nutzungsmöglichkeit wird die Wahrnehmung des Angebots hier durch die Einrichtung einer digitalen Buchungsplattform sowie umfassender Öffnungszeiten bei den Ausgabe- und Rücknahmestationen möglichst nutzerfreundlich gestaltet. Die angebotenen Stationen sind in dieser Form nur aufgrund der Kooperation möglich.

Auch bei dem Projekt „Biosphären-Safari“ im Saarpfalz-Kreis gehört das Angebot, nachhaltige Mobilität niedrigschwellig auszuprobieren, zur Kernidee des Projekts. Hierbei handelt es sich um ein touristisches Tagesangebot, bei dem der ÖPNV zwischen den Attraktionspunkten genutzt wird. Diese Kombination aus Freizeiterlebnissen und nachhaltiger Mobilität kann eine positive Wahrnehmung des ÖPNV bei den Teilnehmenden fördern. Die Routenplanung übernahmen verschiedene Kooperationspartnerinnen und -partner aus den Bereichen Tourismus und Mobilität.

Auch um Projektpartnerinnen und -partner zu gewinnen, stellte sich

Niedrigschwelligkeit bei mobilitätsbezogenen Projekten als Erfolgsgarant heraus. Im Rahmen des Projekts „Mobilitätsnetzwerk Ortenau“ wurde umliegenden Gemeinden die Möglichkeit gegeben, sich einem Konzept in der Umsetzungsphase anzuschließen und dieses durch neue Impulse zu bereichern. Ziel war es, Mobilitätsstationen zu errichten und zu vernetzen, die den Nutzerinnen und Nutzern den Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätsangebote erleichtern sollen. Mit dieser Vorgehensweise wird sowohl eine aufwandsarme Teilhabe umliegender Kommunen an den Vorteilen des Zusammenschlusses erreicht, als auch das Gesamtangebot optimiert. Dieses soll die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger interkommunal betrachten.

Begünstigungen von Innovationen

Um kreative Vorgehensweisen anzustoßen und ihre Implementierung zu unterstützen, benötigt es interdisziplinäre Zusammenarbeit und Offenheit gegenüber neuen Betrachtungsweisen. Beides wird durch Kooperationen stark begünstigt. Die Einbindung unterschiedlicher Akteure ermöglicht neue thematische Berührungspunkte, beispielsweise durch die Zusammenarbeit eines Zweckverbands aus der Touristik mit dem Mobilitätsmanagement eines Landkreises oder durch die

Beteiligung lokaler Vereine. Im Projekt „MOSTA“ im Kooperationsraum Mittleres Eiderstedt wurden Kulturveranstalter davon überzeugt, Mobilität mitzudenken, um soziale Teilhabe zu ermöglichen.

Darüber hinaus kann die lokale Expertise der Bürgerinnen und Bürger mithilfe intensiver Beteiligungsprozesse ebenso zu innovativen Ideen führen wie die Orientierung an den Vorgehensweisen von inländischen und ausländischen Projektpartnern. Das Projekt „Netzwerk Anschlussmobilität“ verfolgt dahingehend das Ziel, transnationale Mobilitätsangebote zu schaffen. Dazu wurden unter anderem die Arbeitsweisen sowie höhere ÖPNV-Standards aus den Niederlanden herangezogen.

Innovationspotenzial besteht darüber hinaus in der Erweiterung bestehender Mobilitätsangebote. Digitale Elemente zur Förderung der Intermodalität (Mobility-as-a-Service) bieten zahlreiche Anknüpfungsmöglichkeiten. Beispielsweise kann die telefonische Buchungsoption eines Bürgerbusses um eine digitale Buchungsoption ergänzt werden. Zudem können die Softwarelösungen für einen digitalen Fahrplan von Bürgerbussen auf die bisher analoge Nutzung von Mitfahrbänken ausgeweitet werden, um unterschiedliche Mobilitätsangebote zu verknüpfen. Die Identifikation solcher Anknüpfungspunkte kann zu innovativen Ansätzen führen.

Zusammenfassung: Innovation durch Kooperation

- Bewusstsein für Kundensicht stärken
 - intuitive und leicht verständliche Darstellungsweisen nutzen
 - Angebote gegenüber Projektpartnerinnen/Projektpartnern und Nutzerinnen/Nutzern niedrigschwellig kommunizieren
 - Expertise aus neuen Akteurskonstellationen identifizieren und verbinden
 - Anknüpfungspunkte von bereits bestehenden Angeboten nutzen (z. B. analoge Mobilitätsangebote digital nutzbar machen)
-

Fazit

Die Projekte haben gezeigt, dass es vielseitige Gründe dafür gibt, Mobilitätsmaßnahmen in Kooperation mit unterschiedlichen Akteuren umzusetzen. Durch die enge Zusammenarbeit wird Expertise geteilt, Aufwand reduziert oder der Zugang zu Fördermitteln erleichtert, wodurch das Mobilitätsangebot attraktiver gestaltet werden kann.

Häufig entstehen jedoch bei der kooperativen Planung und Umsetzung von Mobilitätsprojekten Komplikationen, wobei insbesondere Zeit- und Personalangel erschwerend wirken. Zudem erfordern Förderregelungen die korrekte Abwicklung von Förderanträgen und bringen begrenzte Projektlaufzeiten mit sich. Vor diesem Hintergrund müssen Entscheiderinnen und Entscheider überzeugt, Mitstreiterinnen und Mitstreiter gewonnen und an ihren jeweiligen Ausgangspunkten abgeholt werden. Anschließend müssen divergierende Interessen identifiziert, koordiniert und bedarfsgerecht eingebunden werden.

Da sich im Rahmen von Kooperationen der Abstimmungsbedarf

erhöht, sind klare Zuständigkeiten und regelmäßige Absprachen notwendig. Als Grundlage dienen Überzeugungsarbeit, gemeinsam festgelegte Ziele und Visionen. Diese sollten als zielgruppenspezifische Botschaften kommuniziert werden, um Engagement und Vertrauen zu gewinnen.

Im Rahmen einer erfolgreich koordinierten Kooperation können innovative Ansätze entstehen, die sowohl die Organisationsstruktur betreffen können, als auch das eigentliche Mobilitätsangebot. Darunter fällt zum Beispiel die niedrigschwellige Ausrichtung von Projekten, sowohl gegenüber den Akteuren als auch gegenüber den Nutzerinnen und Nutzern. Niedrigschwelligkeit kann insofern als innovativer Ansatz verstanden werden und zum Erfolg eines Projektes beitragen.

Auch neue Methoden und Werkzeuge fokussieren zunehmend die Bedürfnisse der Menschen. Faktoren wie Sicherheit, vereinfachte Visualisierungen, digitale Erweiterungen und die Nutzung von Synergiepotenzialen bereits bestehender

Angebote repräsentieren konzeptionelle Neuerungen im Mobilitätssektor.

Die Beteiligung diverser Akteure kann somit nicht nur eine Herausforderung darstellen, sondern in Form interdisziplinärer Zusammenarbeit und Offenheit gegenüber neuen Ideen auch einen innovativen Mehrwert erzeugen.

Unter Betrachtung der Gründe, Schwierigkeiten und den daraus resultierenden Erfolgsfaktoren lässt sich festhalten, dass kooperative Projekte, insbesondere in ländlichen Räumen, Potenzial bieten. Den besonderen räumlichen Rahmenbedingungen ländlich geprägter Räume, die das Mobilitätsverhalten beeinflussen und innovative Ideen erfordern, kann mithilfe von Kooperationen begegnet werden. Die Projekte haben gezeigt: Kooperationen mit und zwischen Beteiligten aus Kommunen, der öffentlichen sowie der privaten Wirtschaft, Dienstleistern, dem Ehrenamt und sonstigen Institutionen können die Mobilität in ländlichen Räumen dank der interdisziplinären Expertisen verbessern.

Website BBSR

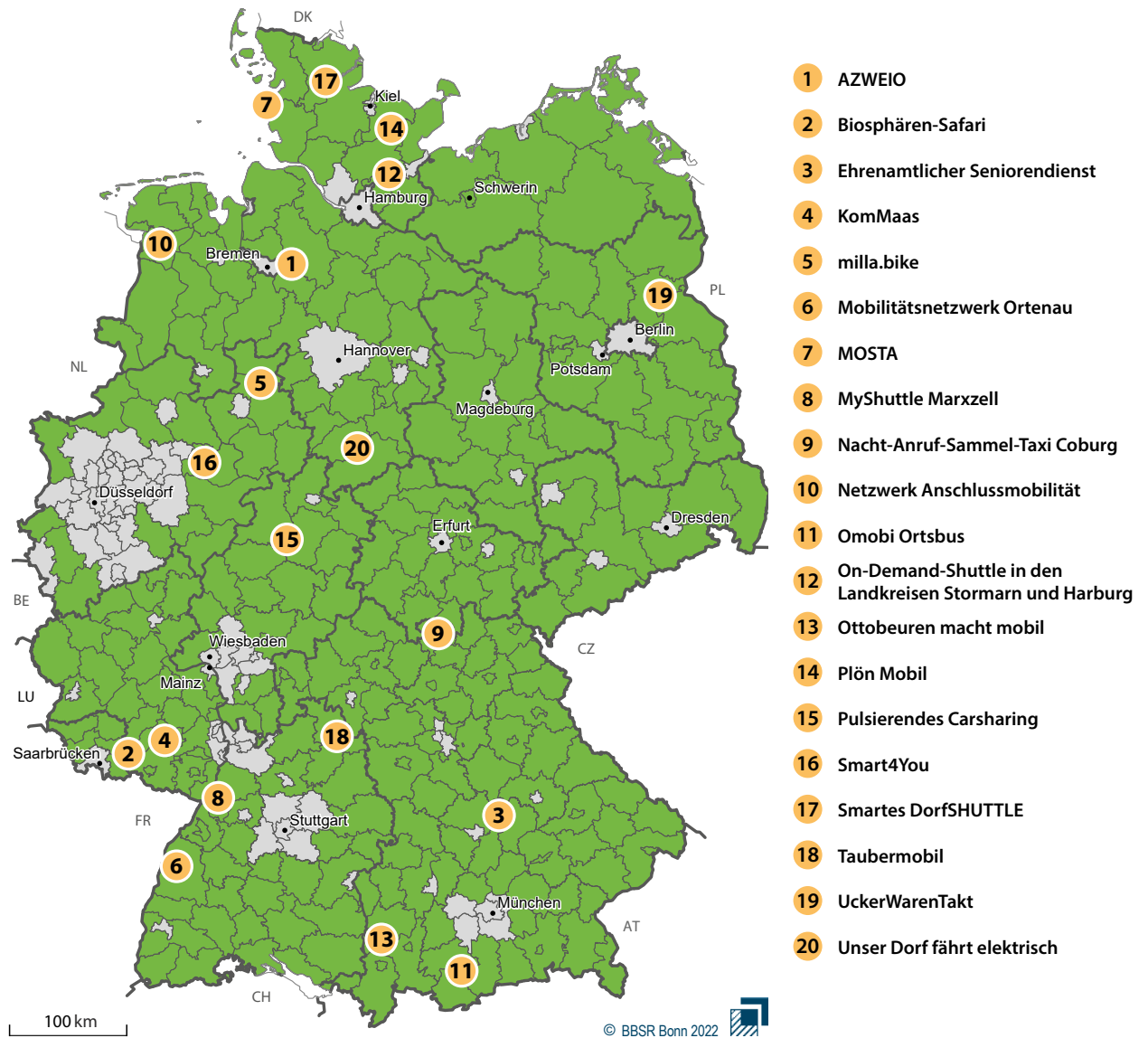
Informationen zum Wettbewerb sowie die Präsentationen der Gewinnerprojekte werden auf der Website des BBSR zur Verfügung gestellt:
www.bbsr.bund.de > Forschung > Programme > Region gestalten > Einzelprojekte > Verbesserung der Mobilität in ländlichen Räumen zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse (MogLeb)

Mobilikon

Alle Gewinnerprojekte werden in Steckbriefen in dem kostenlosen Online-Nachschlagewerk Mobilikon unter <https://www.mobilikon.de/wettbewerb-gemeinsam-erfolgreich-mobil-laendlichen-raeumen> vorgestellt. Mobilikon präsentiert Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilität, Beispiele aus der Praxis, Hilfen zur Umsetzung sowie planerische, finanzielle und rechtliche Instrumente. Kommunen können in derzeit rund 385 Steckbriefen und 36 Kurzfilmen stöbern oder anhand zahlreicher Filtermöglichkeiten passende Mobilitätslösungen für ihre Bedarfe finden.

Abbildung 4

Gewinnerprojekte des Wettbewerbs 2021 „Gemeinsam erfolgreich. Mobil in ländlichen Räumen“



- 1 AZWEIO
- 2 Biosphären-Safari
- 3 Ehrenamtlicher Seniorendienst
- 4 KomMaas
- 5 milla.bike
- 6 Mobilitätsnetzwerk Ortenau
- 7 MOSTA
- 8 MyShuttle Marzell
- 9 Nacht-Anruf-Sammel-Taxi Coburg
- 10 Netzwerk Anschlussmobilität
- 11 Omobi Ortsbus
- 12 On-Demand-Shuttle in den Landkreisen Stormarn und Harburg
- 13 Ottobeuren macht mobil
- 14 Plön Mobil
- 15 Pulsierendes Carsharing
- 16 Smart4You
- 17 Smartes DorfSHUTTLE
- 18 Taubermobil
- 19 UckerWarenTakt
- 20 Unser Dorf fährt elektrisch

Die ländlichen Räume Deutschlands als Gebietskulisse für den Wettbewerb zum Wettbewerb zugelassen

- ländliche Räume
- nicht zum Wettbewerb zugelassen**
- nicht ländliche Räume

Datenbasis: Abgrenzung ländlicher Räume des Thünen-Instituts (2016)
 Geometrische Grundlage: VG5000 (Kreise),
 Stand 31.12.2012 © GeoBasis-DE/BKG
 Bearbeitung: L. Reher



Scannen Sie diesen QR-Code, um mehr Informationen zum Wettbewerb zu erhalten und die Projektsteckbriefe abzurufen.



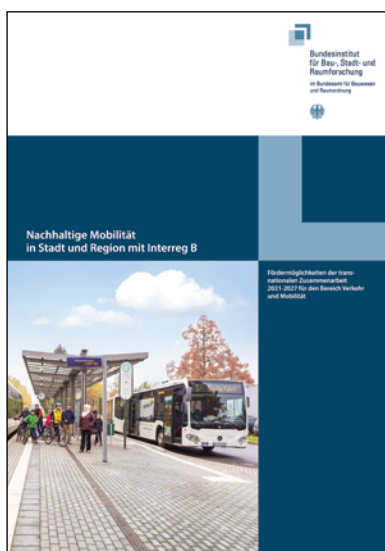
Quelle: BBSR, Titelbild: Mathis Lepski

Räumliche Effekte reaktiver Schienenstrecken im ländlichen Raum

BBSR-Online-Publikation 27/2022

Kostenfreier Download unter: www.bbsr.bund.de

In der Vergangenheit wurden eine Vielzahl von Schienenstrecken stillgelegt. Ihre Reaktivierung verbessert die verkehrliche Anbindung von ländlichen Regionen und leistet einen wesentlichen Beitrag dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen herzustellen. Eine gute Schienenanbindung als Bestandteil regionaler Mobilitätskonzepte stärkt nicht nur Wachstumsregionen, sondern ist auch für die Attraktivität ländlicher Regionen ein wichtiger Standortfaktor, zum Beispiel im Hinblick auf die Wahl des Wohnorts oder die Ansiedelung von Unternehmen. Mittels einer Ex-Post-Analyse können die räumliche Bedeutung der Reaktivierung von Schienenstrecken und die damit verbunden positiven sowie negativen Effekte für den ländlichen Raum abgeschätzt werden.



Quelle: BBSR, Titelbild: Verkehrsverbund Vogtland

Nachhaltige Mobilität in Stadt und Region mit Interreg B

Einzelpublikation

Kostenfrei zu beziehen bei: beatrix.thul@bbr.bund.de

In allen Regionen Europas hat Mobilität einen großen Einfluss auf die Lebensqualität der Menschen. Egal ob in peripheren oder Ballungsräumen, ob den Personen- oder den Güterverkehr betreffend – Projekte im Verkehrsbereich berühren immer verschiedene Bereiche. Dazu zählen unter anderem Natur- und Lärmschutz, CO₂-Minderung oder das Mobilitätsverhalten der Menschen. Gleichzeitig überschreiten sie fast immer die Verwaltungsgrenzen von Städten, Regionen und Nationalstaaten. Angesichts dessen eignen sich die Programme der transnationalen Zusammenarbeit (Interreg B) sehr gut, um die regionalen und kommunalen Herausforderungen im Verkehrs- und Mobilitätsbereich anzugehen. In der Förderperiode 2021–2027 steht im Vordergrund, dass sich diese Herausforderungen nur im Zusammenspiel aller relevanten Fachbereiche und Verwaltungsebenen lösen lassen.

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Kontakt

PG „Kompetenzzentrum für Ländliche Mobilität“ (KoLMo)
kolmo@bbr.bund.de

Redaktion

Marius Gaßmann

Satz und Layout

Bettina Mehr-Kaus

Druck

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung

Bestellungen

publikationen.bbsr@bbr.bund.de
Stichwort: BBSR-Berichte KOMPAKT 02/2023

Die BBSR-Berichte KOMPAKT sind kostenfrei erhältlich
und auf der Homepage des BBSR als Download abrufbar:
www.bbsr.bund.de

ISSN 1867-0547 (Printversion)
ISBN 978-3-87994-584-9

Bonn, 2023

Newsletter „BBSR-Forschung-Online“

Der kostenlose Newsletter informiert monatlich über neue
Veröffentlichungen, Internetbeiträge und Veranstaltungs-
termine des BBSR: www.bbsr.bund.de/BBSR/newsletter