

# ZEIT, DIE LÄNDLICHE MOBILITÄT ZU ÜBER DENKEN



## SMARTA

*Nachhaltige gemeinschaftliche Mobilität verknüpft mit dem öffentlichen Verkehr in den ländlichen Räumen Europas (Entwicklung eines Konzepts für „intelligente ländliche Verkehrsräume“ [SMARTA])*

## Ländliche Mobilität neu denken

---

### Autoren:

SMARTA-Konsortium:

*MemEx (Projektleitung), Vectos GmbH, The University Court of the University of Aberdeen, Transport & Mobility Leuven și European Integrated Projects*

### Deutsche Übersetzung:

Stefan Gabi

### Herausgeber und Gestaltung:

European Integrated Projects (EIP)

### Das SMARTA-Projekt im Internet:

[www.ruralsharedmobility.eu](http://www.ruralsharedmobility.eu)



*Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen und Ansichten sind die der Autoren und spiegeln nicht unbedingt die offizielle Meinung der Kommission wider. Die Kommission übernimmt keine Garantie für die Richtigkeit der in dieser Studie enthaltenen Daten. Weder die Kommission noch eine im Namen der Kommission handelnde Person können für die Verwendung der darin enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.*

# Ländliche Mobilität neu denken

Nachhaltige gemeinschaftliche Mobilität verknüpft mit dem öffentlichen Verkehr in den ländlichen Räumen Europas  
(Entwicklung eines Konzepts für „intelligente ländliche Verkehrsräume“ [SMARTA])





Der Verkehrs- und Mobilitätssektor im ländlichen Raum hat in den letzten 20 Jahren einen Teufelskreis durchlaufen: Ländliche Gebiete verlieren an Attraktivität und stehen vor Problemen wie einer alternden Bevölkerung und einem Rückgang der Nachfrage, der zu einem Abbau des öffentlichen Verkehrs führt. Dies hat sich auf die Qualität und Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs ausgewirkt und ihn für neue Bewohner weniger attraktiv gemacht. Kann dieser Teufelskreis gestoppt und in einen konstruktiven Prozess überführt werden?

Dies sind die Herausforderungen, die **SMARTA** angeht. **SMARTA - Sustainable shared mobility interconnected with public transport in European rural areas** – ist eine der interessantesten Initiativen zur Mobilität im ländlichen Raum, die vom Europäischen Parlament gefördert wird. Ziel ist es, die schon derzeit bestehende Relevanz und das zukünftige Potenzial von nachfragegesteuerten (On-Demand) und gemeinschaftlichen (Shared) Mobilitätsdienstleistungen sowie ihre Integration in den öffentlichen Verkehr in den ländlichen Gebieten Europas zu untersuchen.

SMARTA wurde durch eine eingehende Analyse der Rahmensetzungen für ländliche Mobilität in den 28 EU-Mitgliedstaaten und ausgewählten Drittländern eingeleitet. Die Ergebnisse wurden in einer Reihe von Berichten (**Insight Papers**) vorgestellt, in denen der jeweilige nationale Rahmen (Politik, Regulierung, Ressourcen, Strategien usw.) beschrieben wurde, nicht zuletzt die jeweilige Mobilitätspolitik für den ländlichen Raum. Davor gab es nicht in allen Mitgliedstaaten Europas eine umfassende Analyse der Rahmenbedingungen für die Mobilität im ländlichen Raum. (Nur einzelne Mitgliedstaaten wurden im Rahmen unterschiedlicher Projekte untersucht.) Dies deutet stark auf eine geringe Priorisierung der ländlichen Mobilität hin, ein Umstand, den das SMARTA-Projekt zu überwinden sucht.

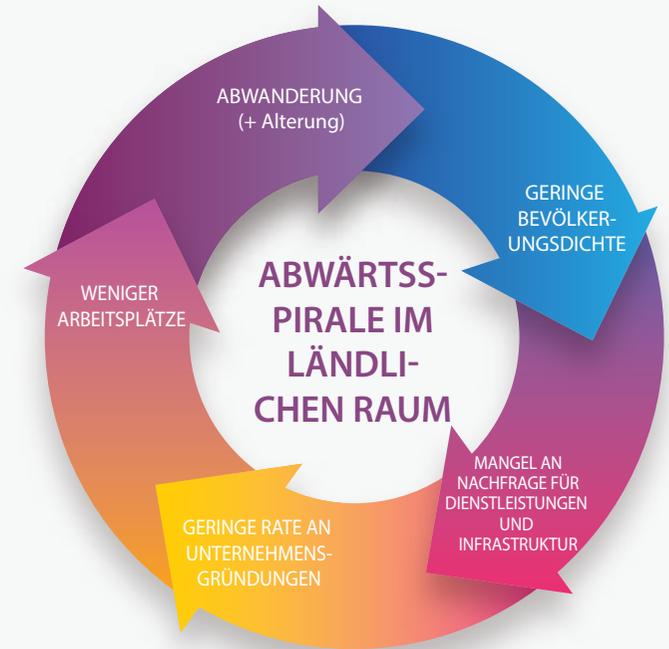
SMARTA hat eine Reihe **guter Praxisbeispiele ländlicher** Mobilität identifiziert, die sich nicht nur auf den konventionellen öffentlichen Verkehr beziehen, sondern auch innovative Verkehrslösungen umfassen, welche auf "Shared-Mobility"-Ansätzen basieren.

Die von SMARTA erzielten Rechercheergebnisse liefern eine Wissensbasis in Bezug auf den ländlichen Verkehr in den 28 EU-Mitgliedstaaten und einen Einblick in erfolgreiche Lösungen - einschließlich ihres Kontexts, ihrer Ziele, ihres Ansatzes, der ursprünglichen Herausforderungen, der bisherigen Erfolge und Fragen in Bezug auf die Übertragbarkeit. Die wichtigsten Erkenntnisse zum aktuellen Stand der Dinge sind in den Insight Papers dargestellt: Wie die Verantwortung für die ländliche Mobilität auf die Verwaltungsebenen verteilt ist, inwieweit es eine spezifische Strategie für die ländliche Mobilität gibt, wie ländliche Mobilitätsdienstleistungen operativ erbracht werden.

Im Ergebnis ist eine Reihe von Empfehlungen entstanden, die sich auf die verschiedenen Ebenen von Politik und Verwaltung in den einzelnen Mitgliedstaaten beziehen. Es ist an der Zeit zu handeln und den ländlichen Gebieten - "den Lungen der Städte" - die wohlverdiente und längst überfällige Aufmerksamkeit zukommen zu lassen, derer sie bedürfen.



In den Ländern Europas konzentriert sich die Bevölkerung tendenziell auf dicht bebaute Städte, während die großen anderen Gebiete viel dünner besiedelt sind<sup>1</sup>. Mehr als ein Viertel der Bevölkerung der EU-28, d. h. etwa 140 Millionen Menschen, lebt jedoch in ländlichen und nichtstädtischen Gebieten<sup>2</sup>. Insgesamt werden 75% des Territoriums der EU als ländlich eingestuft, und die 25 % der als städtisch eingestuft Gebiete enthalten auch das Hinterland der Städte und eherländliche Siedlungen<sup>3</sup>. Obwohl die verschiedenen ländlichen Gebiete Europas unterschiedliche Charakter aufweisen und sich durch ihre spezifischen natürlichen Bedingungen, Ressourcen und Siedlungsmuster voneinander unterscheiden, verfügen sie über eine Reihe ähnlicher Aspekte und Herausforderungen. Beschränkte Beschäftigungs- und Geschäftsmöglichkeiten, geringer werdende Serviceangebote und die Abwanderung von ländlichen in städtische Gebiete können als Aspekte einer Abwärtsspirale angesehen werden.



Abwärtsspirale im ländlichen Raum  
Quelle: ENRD Thematische Gruppe Intelligente Dörfer, EU-Bericht über den ländlichen Raum Nr. 26

Insbesondere in einigen westlichen und südlichen Ländern (z. B. Griechenland, Kroatien, Irland, Italien) ist Entvölkerung und Abwanderung aus dem ländlichen Raum seit langem ein Trend. In einigen Fällen lässt er sich bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts zurückverfolgen - mit Zyklen der Stabilisierung und dann erneuter Entvölkerung. Mit Blick auf die Zukunft wird der Rückgang der Landbevölkerung in den kommenden Jahren voraussichtlich anhalten. Schätzungen der UN-Bevölkerungsprognose zufolge werden im Jahr 2050 nur noch 16,3 % der europäischen Bevölkerung in ländlichen Gebieten leben (derzeit 27 %), während die anderen 83,7 % der Bevölkerung in städtischen Gebieten leben werden.

Es ist wichtig zu verstehen, ob dies eine quasi natürliche, alternativlose und unvermeidliche Tendenz ist oder ob es sich um einen vermeidbaren Prozess handelt, der auf die Vernachlässigung ländlicher Gebiete zurückzuführen ist. Es ist weiterhin wichtig, zu einer Einschätzung dahingehend zu kommen, ob in den ländlichen Gebieten Europas auch in Zukunft von Investitionen abgesehen wird, ihren endgültigen Niedergang akzeptierend, oder ob das ländliche Europa eine positive Zukunft hat, vielleicht anders als seine Vergangenheit, was eine kohärente Politik und kontinuierliche Investitionen erfordert. Was auch immer die Zukunft für das ländliche Europa bereithält, es besteht für die Menschendort die klare Notwendigkeit, ohne Hindernisse zu pendeln und die Gemeinden gut miteinander zu vernetzen. Dies ist die Domäne der "ländlichen Mobilität".

#### KERNBOTSCHAFT

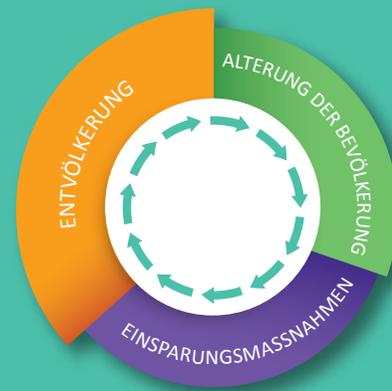
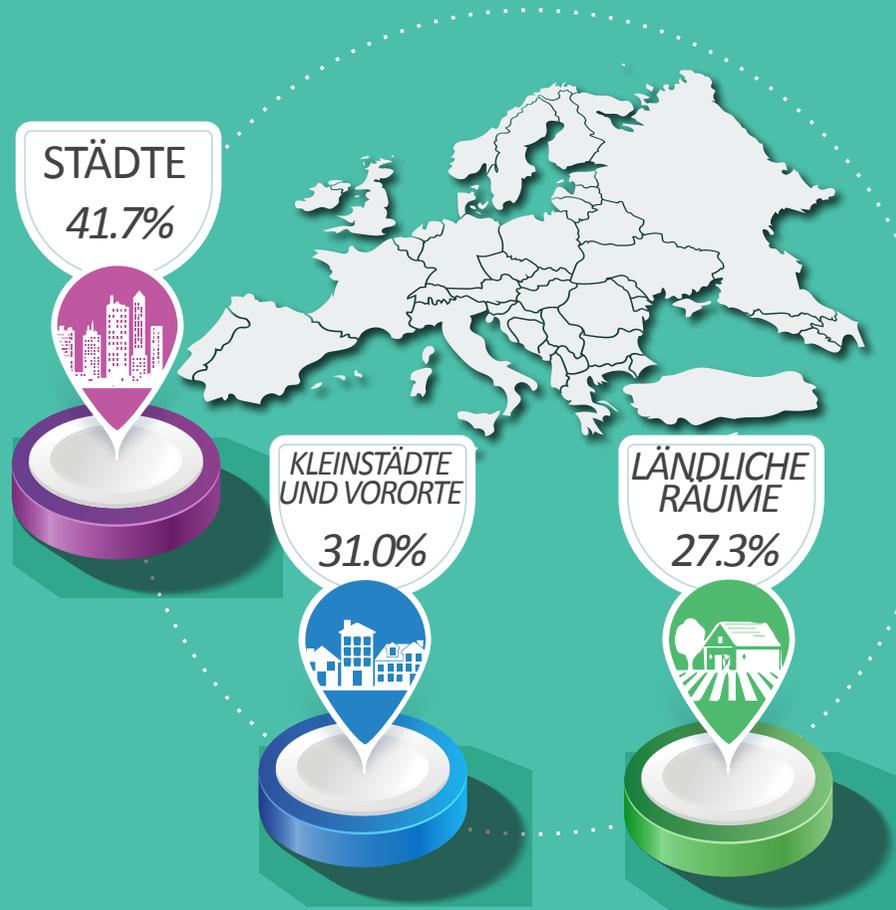
SMARTA bietet eine sehr spannende Gelegenheit, "intelligente Verkehrsdienstleistungen" in ländlichen Gebieten zu konzipieren, zu entwickeln und zu testen.

<sup>1</sup> UN, World Urbanization Prospects, 2018. Abgerufen von: <https://population.un.org/wup/>, accessed 2019.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics\\_on\\_rural\\_areas\\_in\\_the\\_EU#Main\\_statistical\\_findings](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Statistics_on_rural_areas_in_the_EU#Main_statistical_findings).

<sup>3</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial\\_typologies](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Territorial_typologies).

Derzeit stellen Entvölkerung und Abwanderung Herausforderungen dar, vor denen die Mehrheit der ländlichen Gebiete in Europa steht. Studenten, junge Arbeitnehmerinnen und Familien mit Kindern sind von abgelegenen Dörfern in städtische Zentren gezogen, um nach Arbeitsmöglichkeiten sowie erschwinglichen und einfach verfügbaren Dienstleistungen zu suchen. Die Verstärkung dieses Trends der Abwanderung vom Land in die Stadt bedeutet nicht nur eine Verringerung der ländlichen Bevölkerung, sondern führt auch zur Erhöhung des Anteils alter Menschen, die in ländlichen Gegenden leben.



Ländlicher Raum - zentrale Herausforderungen Quelle: Eurostat 2017; Grafik: SMARTA

Zusätzliche soziale und wirtschaftliche Herausforderungen treten auf und werden mit zunehmendem Alter der Bevölkerung in den Landgemeinden verstärkt: begrenzte lokale Möglichkeiten der Beschäftigung und des Unternehmertums, Ausdünnung der grundlegenden sozialen Dienstleistungen und damit verbunden schlechte Erreichbarkeit, erhöhtes Armutsrisiko und soziale Ausgrenzung. Deshalb sind Verkehrs- und Mobilitätsdienstleistungszentrale Themen, an denen gearbeitet werden muss, um zu versuchen, die negativen Trends umzukehren und den Bedürfnissen der Gesellschaft auf dem Lande gerecht zu werden. Im Gegensatz dazu hat sich der Verkehrssektor aber in den letzten 20 Jahren hauptsächlich auf städtische Gebiete und Verdichtungsräume konzentriert. In jüngerer Zeit wurden relativ geringe Anstrengungen dahingehend unternommen, zu verstehen, wie den Mobilitätsbedürfnissen im ländlichen

Raum angemessen begegnet werden kann und wie Verkehrsdienstleistungen für in ländlichen Gebieten lebende Menschen erbracht oder verbessert werden können. Infolgedessen sind die Mobilitätsmöglichkeiten in ländlichen Gebieten heutzutage im Vergleich zu denen in städtischen Gebieten sehr begrenzt. Städtische Gebiete verfügen über umfangreiche öffentliche Verkehrsnetze, über gut entwickelte Infrastrukturen auch für Radfahrer und Fußgängerinnen sowie politische, institutionelle und finanzielle Rahmenbedingungen, um Mobilität zu gewährleisten und ihre Nachhaltigkeit zu optimieren. In ländlichen Gebieten fehlt dies weitgehend, vor allem weil Bedarfe und Aktivitäten diffuser sind und Mobilitätslösungen, die in städtischen Gebieten funktionieren, in ländlichen Gebieten oft aus unterschiedlichen Gründen (von wirtschaftlichen Fragen bis hin zu organisatorischen und operativen Aspekten) unerschwinglich oder ungeeignet scheinen.

"Mobilität" kann definiert werden als die Möglichkeit, sich von einem Ort zum anderen zu bewegen, aus welchem Grund auch immer und mit welchem Transportmittel auch immer. Sich frei<sup>4</sup> zu bewegen ist ein Grundbedürfnis, da jeder die Möglichkeit haben sollte, zum Beispiel Schule, Gesundheitsdienstleistungen und Freizeiteinrichtungen problemlos zu erreichen. Mobilität sollte nicht nur gleiche wirtschaftliche und soziale Chancen für alle Menschen gewährleisten, sondern auch soziale Gerechtigkeit und den Zugang zu allem, was eine hohe Lebensqualität ausmacht. Mobilität kann daher als verbindendes Element betrachtet werden, das Orte verknüpft und allen Menschen dieselben wirtschaftlichen und beruflichen Möglichkeiten eröffnet, außerdem soziale Integration und Lebensqualität. In ländlichen Gebieten ist es schwierig, öffentliche Verkehrsdienstleistungen anzubieten, die auf die Mobilitätsbedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen und räumlich breitgestreuten Ausgangspunkte und Ziele zugeschnitten sind. Solche ländlichen Dienstleistungen sind in der Regel das Ergebnis einer Abwägung unter Berücksichtigung der finanziellen Tragfähigkeit und der Notwendigkeit, die wichtigsten (meistgenutzten) Verbindungen und Zeiten auch bei geringer Nachfrage abzudecken. Die stark gestreute und vielfältige Mobilitätsnachfrage und die geringen Fahrgastzahlen führen zu hohen Betriebskosten für die Verkehrsdienstleister und zu einem erhöhten

Subventionsbedarf. In vielen EU-Ländern wurden die Betriebskosten für die Verkehrsdienstleister und zu einem erhöhten Subventionsbedarf. In vielen EU-Ländern wurden die Fahrgastzahlen führen zu hohen Betriebskosten für die Verkehrsdienstleister und zu einem erhöhten Subventionsbedarf. In vielen EU-Ländern wurden die Subventionen für ländliche Verkehrsdienstleistungen in den letzten Jahren im Rahmen von Einsparungsmaßnahmen der Zentralregierungen jedoch reduziert.

Die begrenzte Verfügbarkeit von Verkehrsdienstleistungen ist ein Faktor, der die Abhängigkeit der Bevölkerung in ländlichen Gebieten erhöht. Die Bewohner, die es sich leisten können ein Auto zu besitzen, nutzen es für den größten Teil oder alle ihre Wege, während die verbleibende Bevölkerung entweder gezwungen ist, mit eingeschränkten Möglichkeiten der Teilhabe zu leben oder von Autofahrern, die sie mitnehmen, abhängig zu sein. Dies ist ohne Zweifel unvereinbar mit politischen Zielen, die darauf abheben, ländliche Gebiete zu entwickeln und zu revitalisieren, Chancen zu verbessern und soziale Ausgrenzung zu verringern. Einerseits ist der motorisierte Individualverkehr ineffizient in Bezug auf Kraftstoffverbrauch und Emissionen. Zum anderen tragen die vielen Autos aus ländlichen Gebieten, mit denen in die Städte gependelt wird, dazu bei, das städtische Straßennetz zu überlasten, was zu weiteren Emissionen, Verzögerungen und wirtschaftlichen Verlusten führt.

Daher ist es an der Zeit, nicht nur die Verkehrspolitik für den ländlichen Raum zu überdenken, sondern auch neue Ansätze und Dienstleistungssysteme für mögliche Verkehrslösungen herauszuarbeiten, die auf den Potenzialen neuer Informations- und Kommunikationstechnologien basieren. In diesem Zusammenhang könnte "Shared Mobility" ein wesentlicher Bestandteil von Verkehrslösungen sein, die sich mit den Herausforderungen und Bedürfnissen der ländlichen Mobilität befassen, und dies sowohl durch eine effizientere Zusammenführung von Reisenden als auch durch die Verbesserung der Zugänglichkeit für verschiedene Nutzergruppen.

"Shared Mobility" bezieht sich im Allgemeinen auf Verkehrsträger und Dienstleistungen, die den herkömmlichen öffentlichen Verkehr, meist in Form von Bussen angeboten, ergänzen. Dieses Konzept beinhaltet reaktionsschnelle Verkehrsmittel wie Shared Taxis, Car-Pooling, Car-Sharing, gemeinschaftliche und von Freiwilligen erbrachte Angebote usw.

Zu diesen gemeinschaftlichen Mobilitätsdienstleistungen gehören sowohl die Mobilitätsdienste selbst als auch unterstützende Dienstleistungen in Bezug auf Reiseinformationen, Reservierungen, Zahlungs- und Betriebsmanagement.



Derzeit sind in fast allen EU-28 Ländern Shared Mobility Solutions noch keine wirklich wettbewerbsfähigen Alternativen zum Privatauto. Gemeinschaftsbasierte Lösungen mit ehrenamtlichen Fahrern könnten eine nachhaltige und kostensparende Lösung für dünnbesiedelte und abgelegene Dörfer sein, wobei derartige Initiativen bisher nur in Frankreich und Deutschland weiter verbreitet zu sein scheinen. Nachfragegesteuerte Angebote (Demand Responsive Transport (DRT) Services) könnten eine Teilantwort auf die Herausforderungen der Mobilität in ländlichen Gebieten darstellen. Eine vollständige Integration von öffentlichem Verkehrsnetz und DRT sowie anderen gemeinschaftlichen Mobilitätsdiensten ist bisher nur in wenigen Ländern wie Österreich, Dänemark und den Niederlanden gegeben. Die Verknüpfung von Angeboten, sowohl digital mit Reiseplanungs- und Zahlungs-Apps als auch physisch durch die Schaffung attraktiver Mobilitäts-Hubs, hinkt in ländlichen Gebieten im Allgemeinen hinterher, obwohl es bemerkenswerte Ausnahmen gibt.

#### KERNBOTSCHAFT

Gemeinschaftliche Mobilität (Shared Mobility) ist eine wichtige Komponente eines an den Bedürfnissen der Nutzer orientierten Mobilitätsangebots im ländlichen Raum.

#### Wie SMARTA in den derzeitigen ländlichen Kontext passt

Auf Initiative des Europäischen Parlaments will SMARTA (i) die bestehenden Rahmenbedingungen für Mobilität im ländlichen Raum in ganz Europa untersuchen und Verbesserungsvorschläge unterbreiten; (ii) eine genauere Kenntnis der Mobilitätsprobleme, -bedürfnisse und -präferenzen der Menschen, die in ländlichen Gebieten leben oder sie besuchen, erlangen sowie (iii) herausarbeiten, wie bewährte Praktiken für den ländlichen Raum genutzt werden können und auf diese Weise verbesserte ländliche Mobilitätsdienstleistungen initiieren. Im Kern will SMARTA dazu beitragen, ländliche Mobilität in einem integrativen, prosperierenden und nachhaltigen Europa neu zu denken.

Im Zeitraum von 2018 bis Anfang 2019 führte SMARTA eine eingehende Analyse der Rahmenbedingungen für die ländliche Mobilität in den EU-28-Mitgliedstaaten und ausgewählten Drittländern durch. Dies geschah durch Literatur- und Internetrecherche sowie direkte Kontakte zu nationalen Ministerien, regionalen und lokalen Behörden, Verkehrsunternehmen, Wissenschaftlerinnen und Forschungsinstituten. Diese Aktivitäten führten zur Erstellung einer Reihe von Insight Papers, in denen die jeweiligen nationalen Rahmenbedingungen (Politik, Rechtsvorschriften, Ressourcen, Ziele usw.) beschrieben wurden, nach denen die ländliche Mobilität im entsprechenden Land umgesetzt wird. Parallel dazu identifizierte das Projekt eine Reihe bewährter Praktiken der ländlichen Mobilität, die sich nicht nur auf den konventionellen öffentlichen Verkehr beziehen, sondern

auch auf innovative Verkehrsformen ausgedehnt wurden, die auf "Shared Mobility"-Systemen basieren. Es ging um die Mobilität der Bewohner des ländlichen Raums, besonders unterstützungsbedürftige soziale Gruppen und Besucherinnen und Touristen, einer Gruppe, die zu einer sehr variablen Nachfrage führen kann. In der zweiten Phase des Projekts wird SMARTA mit ausgewählten Pilotstandorten zusammenarbeiten, um ein tieferes Verständnis in Bezug auf wichtige Erkenntnisse und die Übertragbarkeit verschiedener Arten von Pilotprojekten im Bereich der ländlichen Mobilität zu gewinnen. Im Jahr 2020 wird in Brüssel eine Abschlusskonferenz stattfinden, auf der die SMARTA-Ergebnisse mit europäischen, nationalen und regionalen Interessenvertreterinnen und politischen Entscheidungsträgern diskutiert werden.

Kurz gesagt zielt SMARTA darauf ab, ein fundiertes Verständnis dazu zu vermitteln, wie eine Politik für gemeinschaftliche Mobilität im ländlichen Raum entwickelt werden sollte; welche Lösungen in welchen Kontexten am besten funktionieren, um einzuschätzen zu können, wie verschiedene Zielgruppen reagieren werden; welche Auswirkungen eine neue Politik der Mobilität des ländlichen Raums auf die wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Herausforderungen haben könnte, vor denen Europa steht; und ob/wie gemeinsame Mobilitätsoptionen mit dem konventionellen öffentlichen Verkehr verknüpft werden können.

#### KERNBOTSCHAFT

SMARTA will ein fundiertes Verständnis der vielfältigen Erfahrungen erlangen, die in ländlichen Gebieten ganz Europas in Bezug auf Mobilität gesammelt wurden, sowie die Übertragbarkeit diskutieren.

In einem ersten Schritt hat das SMARTA-Konsortium eine umfassende Analyse der ländlichen Mobilität in allen europäischen Mitgliedstaaten und ausgewählten Drittländern durchgeführt. Der Schwerpunkt lag auf den entsprechenden nationalen und regionalen Rahmensetzungen, innerhalb derer die Mobilität des ländlichen Raums organisiert wird, wobei die spezifische Politik (falls vorhanden), die lokalen und regionalen Zuständigkeiten und die Finanzierungsmechanismen betrachtet wurden. Die Recherche beinhaltet auch den Blick darauf, wo und wie diese Rahmenbedingungen sich innerhalb Europas unterscheiden.

Die politischen und planerischen Rahmensetzungen für Mobilität im ländlichen Raum scheinenden für die städtische Mobilität zunächst weitgehend zu ähneln. In der Praxis werden in den Städten aber oft positivere Ergebnisse erzielt, wohingehend in Bezug auf die Mobilität im ländlichen Raum viele Länder nicht das gleiche Maß an Verbindlichkeit eingehen. Dies, obwohl weithin anerkannt ist, dass innovative Mobilitätsdienste wie Ride-Sharing, Mobility as a Service (MaaS), App-basiertes Ride-Hailing oder E-Hitchhiking ein erhebliches Potenzial darstellen und zu Lösungen in dünn besiedelten Gebieten beitragen könnten, in denen der öffentliche Verkehr nicht effizient erbracht werden kann.

#### KERNBOTSCHAFT

Derzeit schenkt die politische Ebene ländlicher Mobilität nur wenig Aufmerksamkeit und bleibt unverbindlich.

Die Untersuchung ländlicher Mobilität in Europa begann mit der Identifizierung wichtiger Elemente des lokalen Kontexts: Geographie, Demografie, institutioneller, regulatorischer, organisatorischer, politischer und finanzieller Rahmen. Diese Erkenntnisse wurden zu Beschreibungen der jeweiligen nationalen Rahmenbedingungen zusammengeführt. Darauf aufbauend hat SMARTA fünf Hauptthemen in Bezug auf die ländliche Mobilität in Europa identifiziert, die detaillierter betrachtet werden müssen, um die Unterschiede zwischen den EU-Ländern besser zu verstehen:

**THEMA 1: WER IST FÜR DIE LÄNDLICHE MOBILITÄT ZUSTÄNDIG?**

**THEMA 2: GIBT ES EINE STRATEGIE DER LÄNDLICHEN MOBILITÄT?**

**THEMA 3: WER BIETET LÄNDLICHE MOBILITÄTSDIENSTLEISTUNGEN AN?**

**THEMA 4: GIBT ES ERGÄNZENDE DIENSTLEISTUNGEN FÜR DIE MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM?**

**THEMA 5: WIE WIRD GEMEINSCHAFTLICHE MOBILITÄT (SHARED MOBILITY) IM LÄNDLICHEN RAUM REGULIERT?**

Die folgende Abbildung stellt die fünf Themen zusammen mit dem jeweils entsprechenden Forschungsziel und einem spezifischeren Forschungsschwerpunkt dar. Die Schlussfolgerungen für jeden Schwerpunktbereich werden auf den folgenden Seiten beschrieben.

Die folgenden Themen geben einen Überblick über die verschiedenen Praktiken und Rahmenbedingungen, die in den europäischen Ländern bestehen, und schaffen gleichzeitig den Kontext, um besser zu verstehen, welche Rahmenbedingungen ineffektiv oder mangelhaft sind.

#### KERNBOTSCHAFT

In den meisten europäischen Ländern gibt es keine spezifischen Rahmensetzungen für die ländliche Mobilität, wobei aber Gestaltungsbedarf besteht.

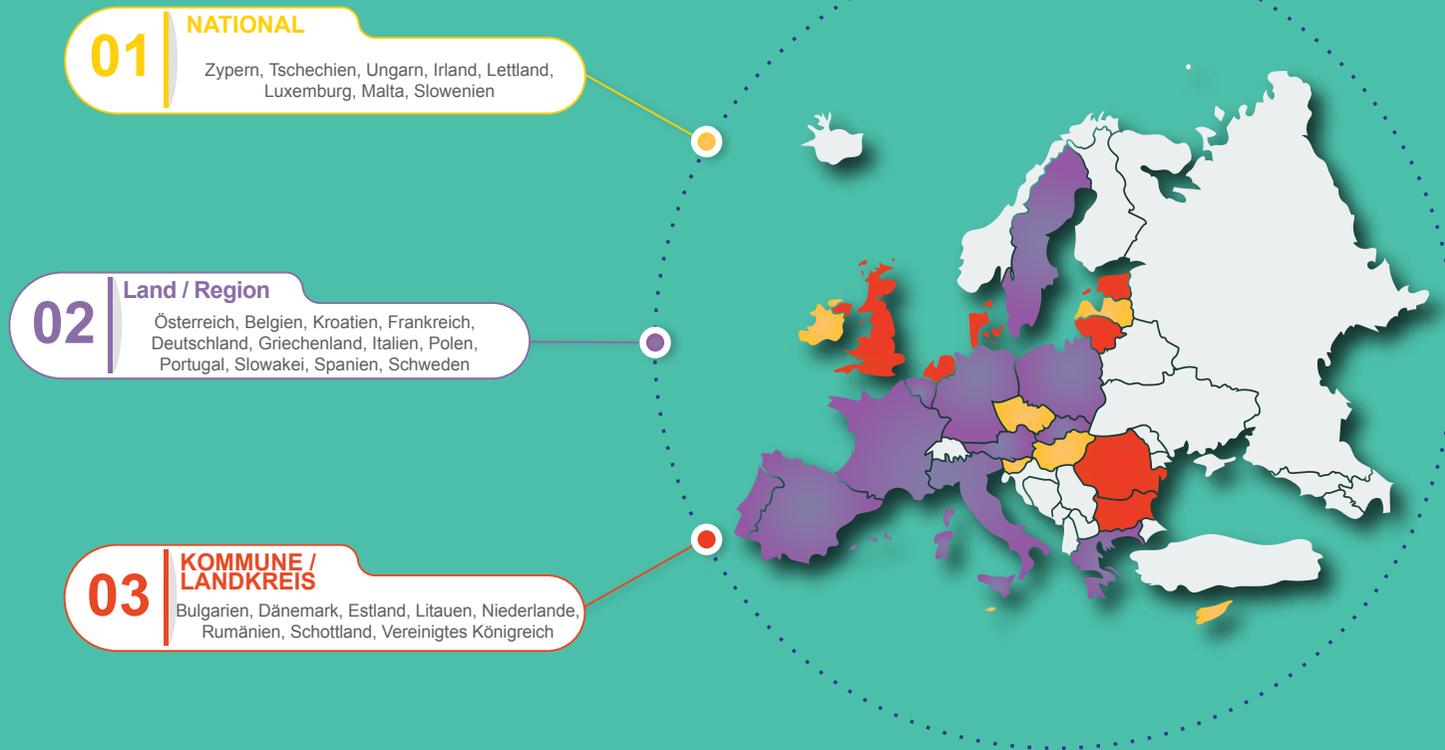


Im Zuge der Recherchewurden Verantwortlichkeiten und Rollenzuweisungen zu Regierungsbehörden im Zusammenhang mit der Mobilität in ländlichen Gebieten untersucht. Der Schwerpunkt lag auf der Verwaltungsebene, die die Rahmenbedingungen ländlicher Mobilität auf nationaler Ebene bestimmt.

### Regierungsebene, auf der die ländliche Mobilität primär bestimmt wird

Die derzeitigen Praktiken zeigen erhebliche Unterschiede innerhalb der europäischen Mitgliedstaaten, wenn es um die Regierungsebene geht, auf

der die Mobilität des ländlichen Raums in erster Linie bestimmt wird. In den meisten Ländern geschieht dies auf subnationaler Ebene, entweder durch das Land /die Region oder die Gemeinde/den Kreis. Für kleinere Länder, die keine regionale Struktur haben, stellt die nationale Ebene die primäre Entscheidungsebene für die ländliche Mobilität dar.



Regierungsebene, auf der die Mobilität des ländlichen Raums in erster Linie bestimmt wird

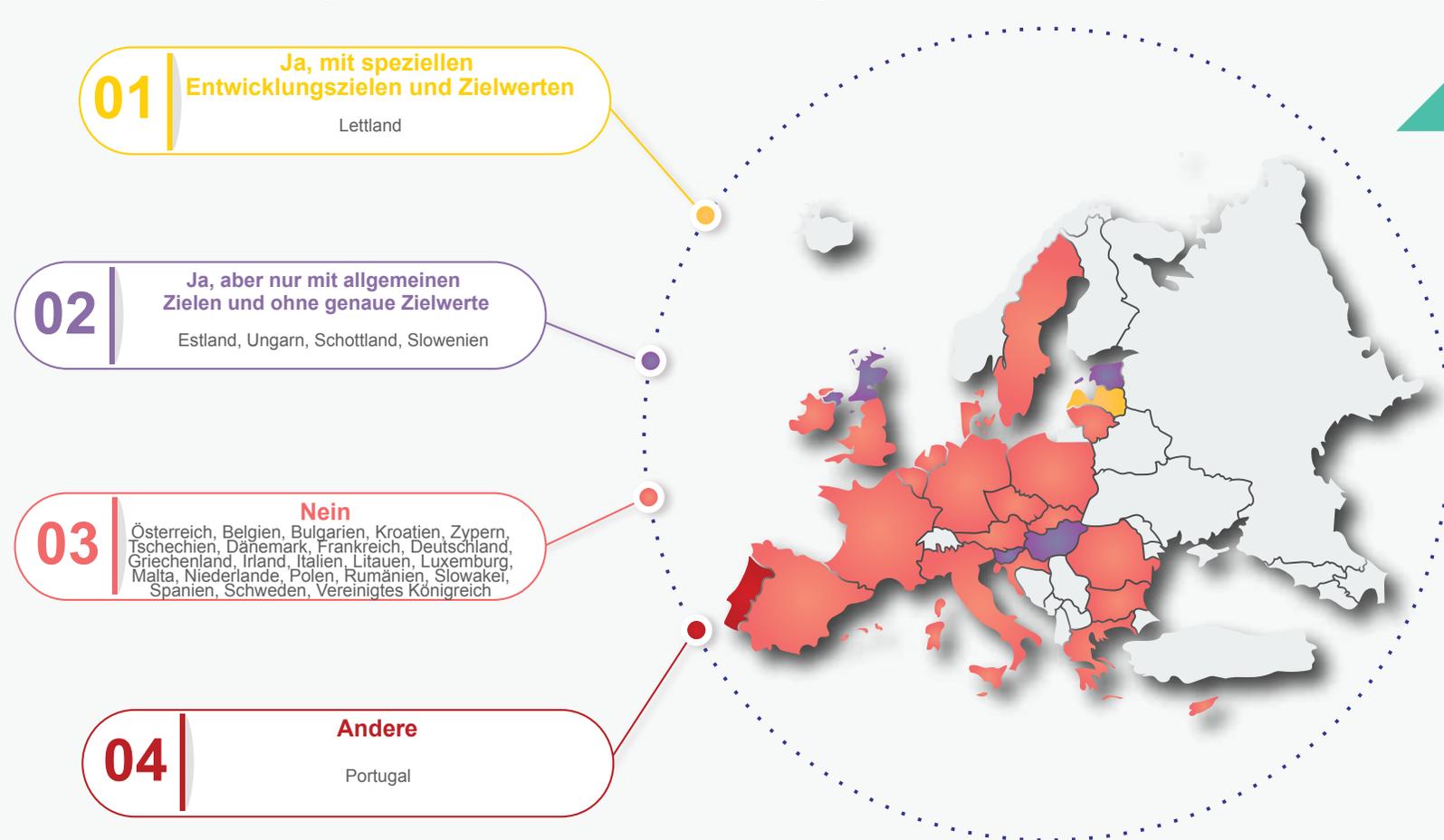
### Charakter des gesamtstaatlichen Rahmens

Das vorherrschende Modell in Europa ist ein gemeinsamer nationaler Rahmen, der regionale oder lokale Unterschiede zulässt. Der Rahmen wird auf nationaler Ebene durch Gesetze oder Richtlinien gesetzt, während die

Planung und Organisation des ländlichen Verkehrs auf regionaler oder lokaler Ebene erfolgt. Kleinere europäische Staaten zeichnen sich durch einen im ganzen Land gültigen einheitlichen Rahmen aus. Im Gegensatz dazu gibt es Mitgliedstaaten, in denen die Länder/Regionen über eine beträchtliche Autonomie verfügen und die Unterschiede zwischen diesen



Die Analyse konzentrierte sich darauf, ob es eine Vision oder einen politischen Rahmen für die Mobilität in ländlichen Gebieten gibt, entweder als eine spezifische Politik für den ländlichen Raum oder als wesentlicher Bestandteil einer allgemeinen Mobilitätspolitik. Dies wurde nachfolgend weiter detailliert, wobei einerseits eine Konzentration auf Strategien stattfand, andererseits auf Planungspraktiken für die Mobilität im ländlichen Raum.



Vorhandensein einer spezifischen Mobilitäts - Verkehrspolitik für den ländlichen Raum mit Zielen und Zielwerten.

### Vorhandensein einer spezifischen nationalen Mobilitäts-/Verkehrspolitik für den ländlichen Raum mit Zielen und Zielwerten

Europa zeichnet sich durch einen Mangel an nationalen Strategien für die Mobilität des ländlichen Raums und das Fehlen spezifischer nationaler Verpflichtungen zur Erbringung von Verkehrsdienstleistungen aus. Es gibt jedoch einige Länder, die die Notwendigkeit einer verbesserten Mobilität im ländlichen Raum anerkennen, auch wenn dies nach wie vor unscharf bleibt, d.h. ohne fest definierte Ziele, Zielwerte und verbindliche Aussagen zur Finanzierung.

Auf subnationaler Ebene ist die Situation differenzierter, insbesondere in Ländern mit beträchtlicher regionaler Autonomie, in denen einige Regionen bei der Entwicklung von Mobilitätsstrategien für den ländlichen Raum einschließlich entsprechender Ziele weiter fortgeschritten sind.

"Lettland ist der einzige Staat mit einer nationalen zielorientierten Strategie der ländlichen Mobilität, während Flandern (BE) eine Region mit einer starken zielorientierten Strategie und verbindlichen Aussagen zur Mobilität im ländlichen Raumsist."

### Vorhandensein von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP) oder gleichwertigem für den ländlichen Raum

Pläne für nachhaltige städtische Mobilität sind in ganz Europa als Instrument zur Organisation und Planung des Verkehrssystems in Städten und Verdichtungsräumen weit verbreitet.

Darüber hinaus wurden die Aussagen der SUMP's auf die umliegenden Verflechtungsräume ausgeweitet. Eine entsprechende allgemeingültige Methodik wurde jedoch für überwiegend ländliche Gebiete noch nicht entwickelt.

Es scheint kein vergleichbares Konzept verfügbar zu sein, das sich mit der strategischen Planung nachhaltiger ländlicher Mobilität befasst, insbesondere keines, das den ländlichen Raum mit seiner eigenen Identität und seinen spezifischen Anforderungen betrachtet. Ländliche Gebiete werden in der Verkehrsplanung oft als "Erweiterung eines städtischen Gebiets" wahrgenommen.

"Slowenien ist führend bei der vermehrten Verwendung von SUMP-äquivalenten Ansätzen für seine nicht-städtischen Gebiete, während Flandern (BE) eine Region ist, die diesen Ansatz jetzt beschlossen hat".

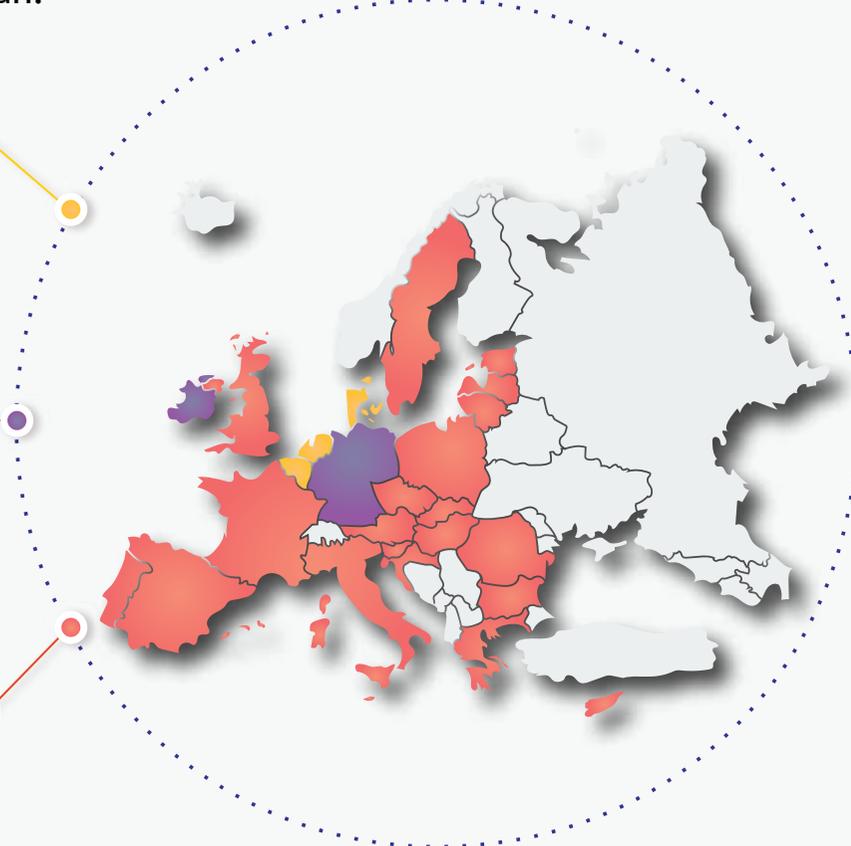
## Thema 3: Wer bietet Mobilitätsdienstleistungen für den ländlichen Raum an?

Die Organisation der derzeit bestehenden ländlichen Mobilitätsdienstleistungen wurde analysiert. Dabei lag der Schwerpunkt auf den bestehenden Verpflichtungen in Bezug auf die Bereitstellung ländlicher Mobilitätsdienstleistungen, den bestehenden Verwaltungseinheiten für Mobilität und Verkehr, die das breite Spektrum von Mobilitätsdienstleistungen in ländlichen Gebieten koordinieren, und dem Stand der Integration zwischen dem Hauptnetz des öffentlichen Verkehrs und nachfragegesteuerten Rufbussen, die ländliche Gebiete bedienen.

**01** | **VOLLSTÄNDIG**  
Belgien, Dänemark, Luxemburg, Niederlande

**02** | **TEILWEISE**  
Deutschland, Irland

**03** | **NEIN**  
Österreich, Bulgarien, Kroatien, Zypern, Tschechien, Estland, Frankreich, Griechenland, Ungarn, Italien, Lettland, Litauen, Malta, Polen, Portugal, Rumänien, Schottland, Slowakei, Slowenien, Spanien, Schweden, Vereinigtes Königreich



Vorhandensein flächendeckend agierender Verkehrs - Mobilitätskoordinierungsstellen, die unterschiedlich-ländliche Mobilitätsdienstleistungen steuern

## Welche Verkehrsleistungen sind in ländlichen Gebieten zu erbringen?

Die derzeitigen Praktiken zeigen auf europäischer Ebene erhebliche Unterschiede, die von der obligatorischen Bereitstellung ländlicher Mobilitätsdienste bis hin zu dünnen Angeboten entlang von Überlandstrecken reichen.

Die meisten Mitgliedstaaten sind durch einen Mangel an verbindlichen Festlegungen gekennzeichnet, öffentlichen Verkehr im ländlichen Raum zu gewährleisten. Die Hälfte dieser Länder überlässt Verkehrsdienstleistung dem Ermessen der lokalen Behörden, während die andere Hälfte Dienstleistungen erbringt, die durch durchfahrende öffentliche Verkehrsmittel gewährleistet werden.

Nur in vier Mitgliedstaaten (Österreich, Belgien, Zypern und Lettland) wurden spezifische Festlegungen in Bezug auf die Gewährleistung öffentlichen Verkehrs in ländlichen Gebieten getroffen.

## Gibt es Institutionen, die unterschiedliche ländliche Mobilitätsdienstleistungen koordinieren?

La majorité des États membres ne disposent d'aucune forme organisée. Die meisten Mitgliedstaaten verfügen über keine organisierte Form der Verwaltung von Verkehrsdienstleistungen in ländlichen Gebieten. Es gibt nur vier Mitgliedstaaten (Belgien, Dänemark, Lettland, Niederlande), die über ein solches System verfügen, in dem Koordinierungsstellen für eine Reihe von ländlichen Mobilitätsdienstleistungen zuständig sind, einschließlich derer für bestimmte Zielgruppen mit sozialen oder gesundheitlichen Besonderheiten.

Der Mangel an koordinierenden Maßnahmen in den EU-Ländern spiegelt sich in (i) einem Mangel an organisierten ländlichen Mobilitätsdienstleistungen für die breite Öffentlichkeit und in (ii) der Zersplitterung der Leitungsgremien in ländlichen Gebieten wider.

"Irland hat eine vollständige territoriale Abdeckung, aber es fehlt ein einheitliches Serviceniveau."

## Welche Verbindung besteht zwischen nachfragegesteuerten Mobilitätsangeboten (und anderen Formen gemeinschaftlicher Mobilitätsdienstleistungen) und dem öffentlichen Personenverkehr?

Nachfragegesteuerte Mobilitätsangebote (DRT-Dienste, Rufbusse) sind ein wichtiger Bestandteil gemeinschaftlicher Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum und ihre Anbindung an sowie Koordinierung mit regulären öffentlichen Verkehrssystemen ist von vorrangiger Bedeutung.

In den meisten europäischen Ländern gibt es keine Verknüpfung zwischen DRT und öffentlichen Verkehrsmitteln; dies ist eine Folge entweder des generellen Mangels an DRT/gemeinschaftlichen Mobilitätsangeboten im ländlichen Raum oder der mangelnden Integration.

Nur drei Mitgliedstaaten (Österreich, Belgien, Dänemark) verfügen über eine umfassend geplante Einbindung von DRT in das öffentliche Verkehrsnetz, während weitere fünf Länder ein angemessenes Maß an Koordinierung zwischen diesen Diensten dort haben, wo sie auftreten.  
que cinq autres pays ont un degré raisonnable de coordination entre ces services là où ils se produisent.

## Thema 4: Gibt es ergänzende Dienstleistungen für die Mobilität im ländlichen Raum?

Die SMARTA-Recherche zeigt weitere Formen organisierter Mobilitätsdienstleistungen auf, die entwickelt wurden, um den spezifischen Bedürfnissen ländlicher Gemeinden gerecht zu werden: Dazu gehören obligatorische Mobilitätsdienste für bestimmte Nutzergruppen wie z.B. für Schulkinder ("Top-down"-Ansatz), aber auch Dienstleistungen, die von den ländlichen Gemeinden selbst initiiert werden ("Bottom-up"-Ansatz).

### Vorhandensein organisierter Mobilitätsdienstleistungen für bestimmte Nutzergruppen

Die überwiegende Mehrheit der Mitgliedstaaten verfügt über Maßnahmen für die Bereitstellung spezieller Verkehrsdienste für Schüler oder junge Studentinnen. Dies bedeutet, dass diese Arten von Mobilitätsdiensten formell von den nationalen Regierungen organisiert und verwaltet werden. In vier Mitgliedstaaten (Österreich, Kroatien, Zypern und Ungarn) werden zielgruppenspezifische Mobilitätsdienste auf lokaler oder regionaler Ebene organisiert, ohne dass eine nationale Verpflichtung in Kraft ist.

In vier Mitgliedstaaten (Österreich, Kroatien, Zypern und Ungarn) werden zielgruppenspezifische Mobilitätsdienste auf lokaler oder regionaler Ebene organisiert, ohne dass eine nationale Verpflichtung in Kraft ist.

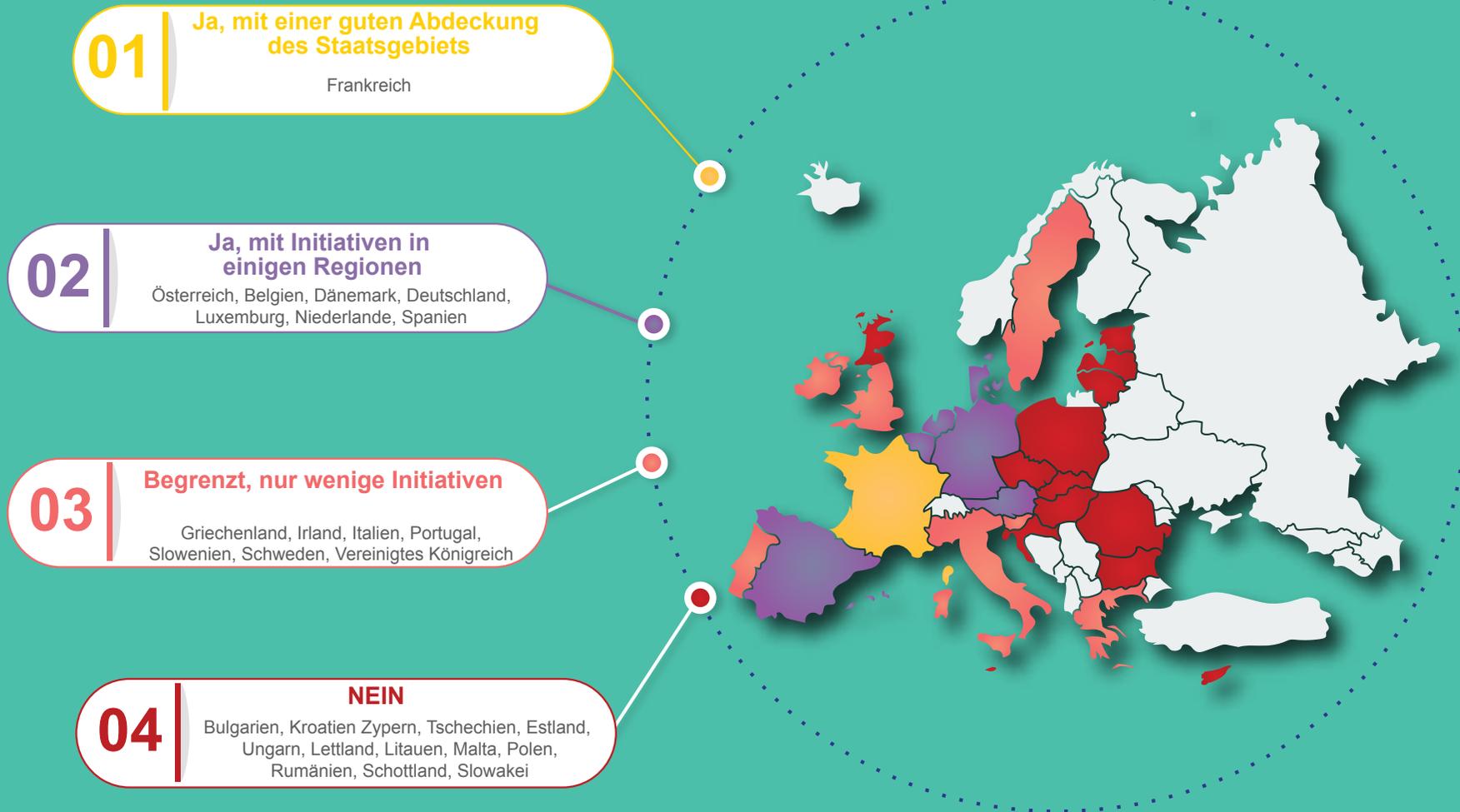
Der Schulverkehr war der wichtigste zielgruppenspezifische Mobilitätsdienst, der in ländlichen Gebieten ermittelt wurde. Verkehrsdienstleistungen für die allgemeine Gesundheitsversorgung werden fast überall in Europa nicht erbracht oder vorgeschrieben. Es gibt wenige Fälle von anderen Arten von Mobilitätsdiensten, die formell für unterschiedliche Nutzergruppen organisiert werden.

### Vorhandensein eines breiten Angebots an Ansätzen „von unten“ und gemeindlichen Mobilitätsdiensten

In mehr als der Hälfte der Mitgliedstaaten gibt es bis zu einem gewissen Grad Gemeinschaftsinitiativen zur Bereitstellung von Mobilitätsdienstleistungen in ländlichen Gebieten. Der bemerkenswerteste Fall ist Frankreich, wo solche Dienstleistungen das Staatsgebiet abdecken.

Initiativen ländlicher Mobilität „von unten“ sind auf europäischer Ebene weit verbreitet, aber es ist schwierig, sie zu beschreiben und zu kategorisieren. In den meisten Fällen werden solche Angebote von Nicht-Transportagenturen organisiert und finanziert, die den Bedürfnissen bestimmter Zielgruppen gerecht werden. Sie arbeiten selten mit regulären Mobilitätsdienstleistern zusammen. Darüber hinaus kamen in einigen Bereichen lokale Gemeinschaften zusammen und organisierten gemeinsame Mobilitätslösungen unter den Mitgliedern der Community.

"Frankreich ist mit dem E-Hitchhiking-Programm RezoPouce der einzige Fall einer fast landesweiten "Bottom-up"-Initiative der ländlichen Mobilität. In Österreich und Deutschland gibt es viele Bürgerbusse, während Belgien, Dänemark, Deutschland und die Niederlande eine wachsende Zahl von lokal initiierten Fahrgemeinschaften und Car-Sharing-Systemen haben."



Vorhandensein eines breiten Angebots an "Bottom-up" Mobilitätsdiensten

## Thema 5: Wie wird gemeinschaftliche Mobilität im ländlichen Raum reguliert?

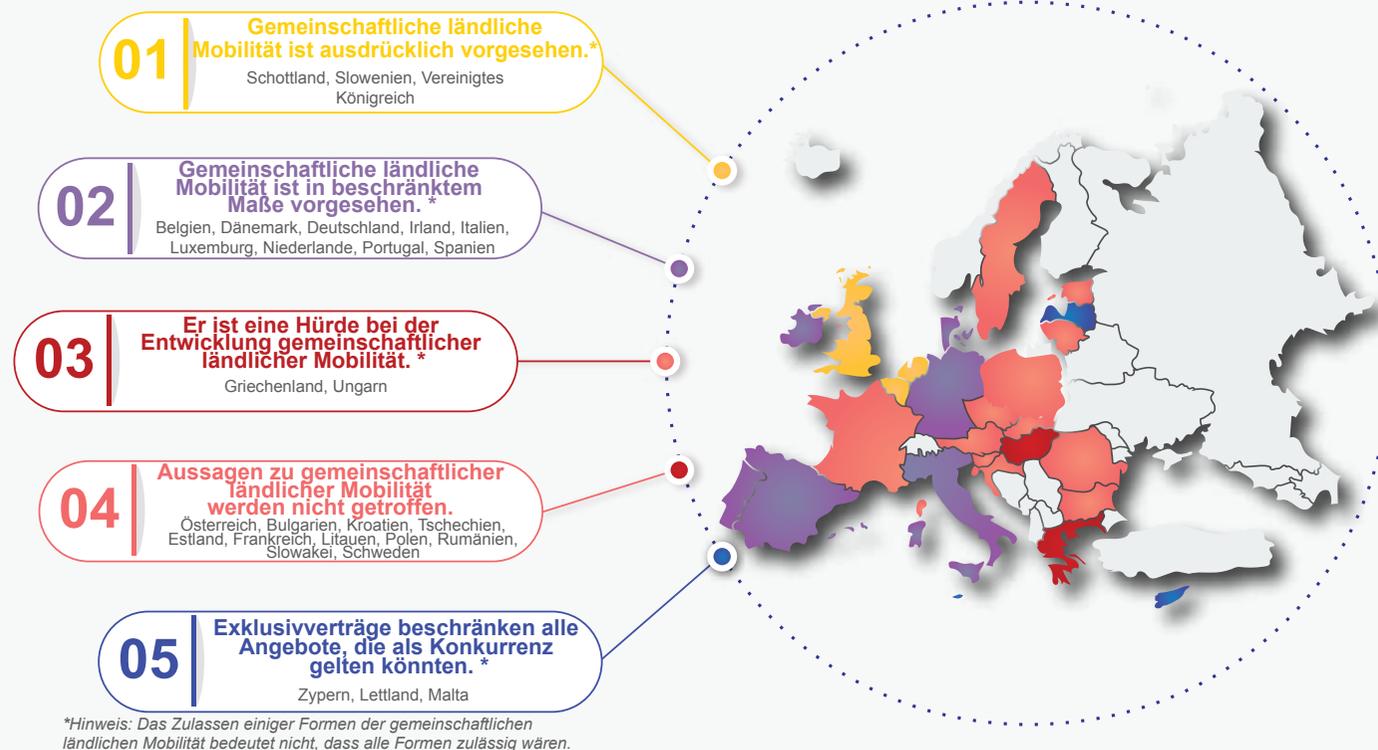
Analyse der Rolle des Rechtsrahmens und insbesondere seiner Flexibilität in Bezug auf gemeinschaftliche Mobilitätsdienstleistungen.

### Maß in dem der Rechtsrahmen nachfragegesteuerte und neue gemeinschaftliche Mobilitätslösungen im ländlichen Raum vorsieht

In Europa gibt es erhebliche Unterschiede in Bezug auf rechtliche Regelungen für neu entstehende gemeinschaftliche Mobilitätsdienste auf dem Land. Die rechtlichen Regelungen reichen von der Einbeziehung von DRT und anderen Formen der gemeinschaftlichen Mobilität in das Verkehrssystem bis hin zu rechtlichen Rahmen, die dazu keine Aussagen treffen. Dies sind klare Hindernisse bei der Entwicklung solcher Dienstleistungen. Im Allgemeinen initiieren öffentliche Stellen DRT im Rahmen ihrer eigenen Tätigkeit, aber es ist nicht klar, ob eine ähnliche

private oder gemeinschaftliche Initiative über eine entsprechende rechtliche Grundlage verfügen und von den Regulierungsbehörden genehmigt werden würde. Darüber hinaus dürfen Fördermittel für Mobilität in einigen Ländern nur in den "öffentlichen Verkehr" fließen, wobei jede Form der gemeinschaftlichen Mobilität ausgeschlossen ist. In anderen Ländern liegt es im Ermessen der Behörden, welche Dienste sie unterstützen und wie viele Mittel sie bereitstellen.

Vor dem Hintergrund des Fehlens eines spezifischen Regelungs- und Finanzierungsrahmens für gemeinschaftlicheländliche Mobilität in den Mitgliedstaaten der EU besteht eine große Unsicherheit dahingehend, ob solche Dienste betrieben und aufrechterhalten werden können.



### KERNBOTSCHAFT

Maß, in dem der Rechtsrahmen gemeinschaftlicheländliche Mobilität im ländlichen Raum vorsieht

Gemeinschaftliche ländliche Mobilität stellt überall in Europa eine Herausforderung dar. Es gibt in unterschiedlichen Mitgliedstaaten Beispiele, die zeigen, wie ein erfolgreiches Mobilitätsprojekt im ländlichen Raum durchgeführt werden kann. Die Aufgabe für die Zukunft besteht jedoch darin, alle notwendigen Elemente so zu kombinieren, dass ein umfassender Rahmen für ländliche Mobilität in ganz Europa entsteht.

Ländliche Gemeinden verfügen über begrenzte Ressourcen, die nicht für die grundhafte Entwicklung von neuen Dienstleistungen verschwendet werden sollten, wenn leicht aus den guten Erfahrungen anderer gelernt werden kann.

In den Jahren 2018 und 2019 hat das SMARTA - Konsortium einen umfassenden<sup>5</sup> Überblick über Good Practices der ländlichen Mobilität aus ganz Europa und darüber hinaus erstellt. Diese Übersicht deckte eine Vielzahl von Aspekten ab, z. B. wie die Mobilitätslösungen und die regulären öffentlichen Verkehrsangebote auf bestimmte Nutzergruppen oder gemeinschaftliche Ziele ausgerichtet werden können. Es fand auch eine Befassung mit der operativen Praxis und der intermodalen Koordinierung statt.

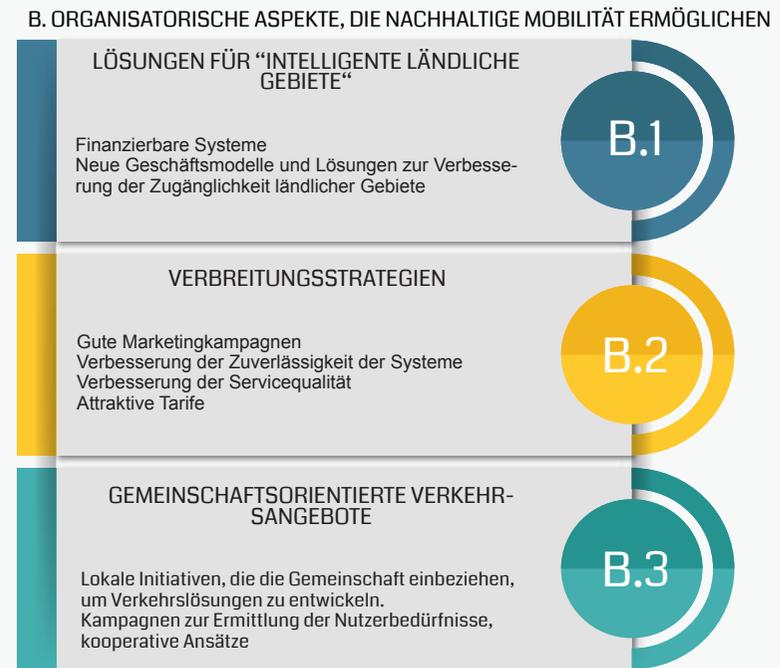


Wichtige organisatorische Fragen der ländlichen Mobilität

Der Einsatz sowohl etablierter als auch innovativer Technologien sowie neuer Geschäfts- und Steuerungs-Modelle wurde analysiert. Nicht zuletzt zeigt die Übersicht mögliche Strategien zur Steigerung des Community-Engagements, der Fahrgastzahlen und der Kundenbeziehungen auf. Insbesondere wollte das Konsortium zwei wichtige Kategorien bewährter Praktiken (GPs) ermitteln:

**A. Verkehrs- und Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum** – Beispiele für erfolgreiche und innovative öffentliche und gemeinschaftliche Verkehrslösungen

**B. Organisatorische Aspekte, die eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum ermöglichen**



SMARTA hat über 30 Mobilitätsprojekte für den ländlichen Raum ermittelt und analysiert. Dies beinhaltet die Betrachtung bewährter Verfahren und guter Erfahrung in Bezug auf bestimmte Aspekte der Organisation und Umsetzung eines ländlichen Mobilitätsprojektes. Außerdem wurde das Potenzial der Integration in den konventionellen öffentlichen Verkehr untersucht. Die Verknüpfung dieser Dienste mit neuen informationstechnischen Lösungen führt zu vier Arten von Mobilitätsdienstleistungen im ländlichen Raum:

- Konventioneller bzw. regulärer öffentlicher Verkehr
- Flexibler kollektiver Verkehr
- Gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen
- Individualverkehr

<sup>5</sup> Projekte, in denen gute Beispiele ländlicher Mobilität betrachtet wurden:

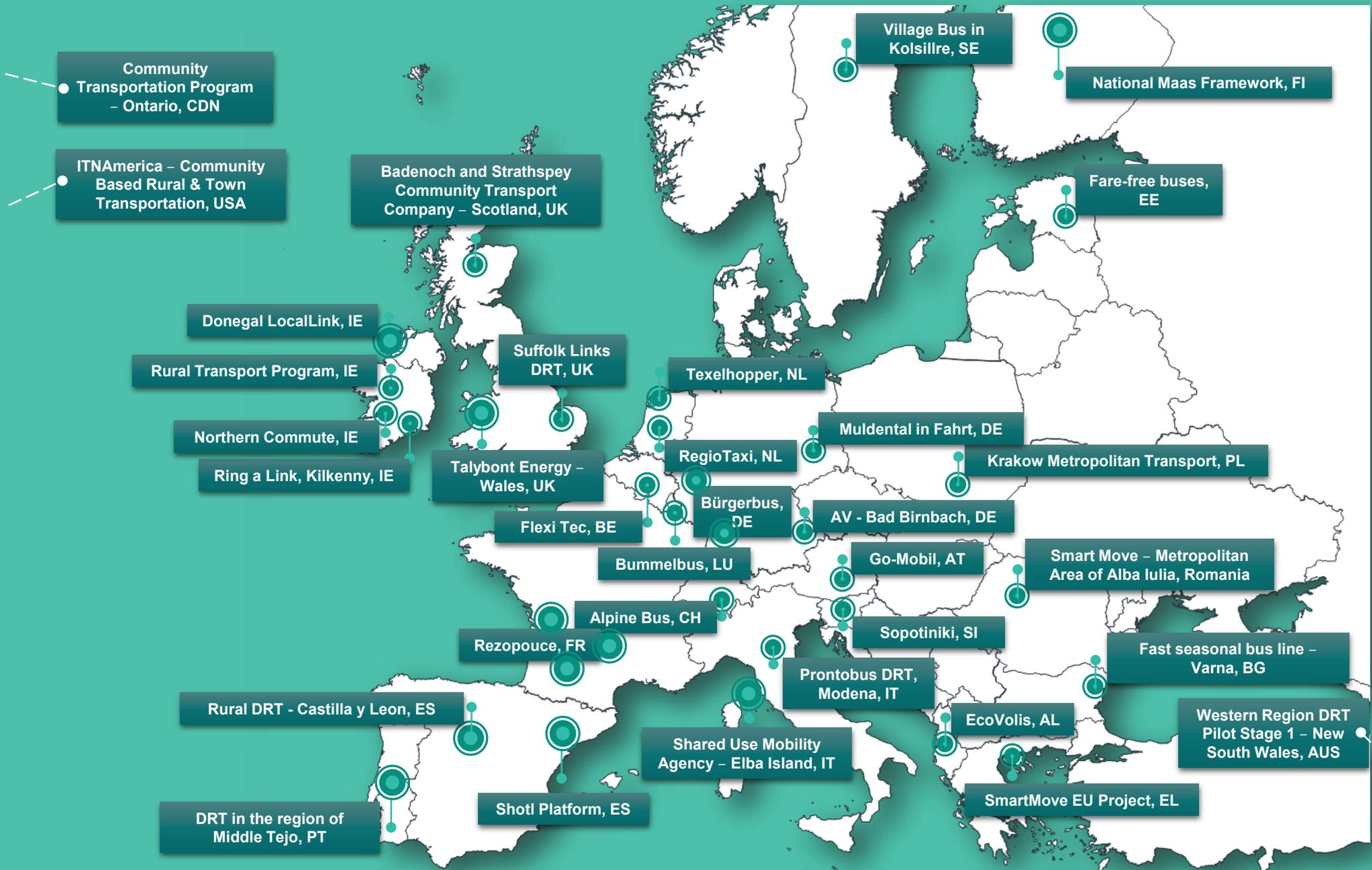
LAST-MILE (<https://www.interregeurope.eu/lastmile>),

Euro Montana Association (<https://www.euromontana.org>),

MAMBA (<https://www.mambaproject.eu>),

Hi-Reach (<https://hireach-project.eu>),

RuMobil (<https://www.interreg-central.eu/Content.Node/rumobil.html>)



Karte der bewährten SMARTA-Praktiken

Zwei bemerkenswerte gute Beispiele sind der RezoPouce-Anhalterdienst in Frankreich und der Bürgerbus-Service in Deutschland.

## RezoPouce<sup>6</sup>, Frankreich

Das RezoPouce<sup>6</sup> ist ein organisierter Anhalter-Service. Er entstand 2009 als Ergebnis der gemeinsamen Idee von 10 Gemeinden im Norden von Toulouse, eine alternative Lösung für den lokalen Busverkehr anzubieten, der durch eine geringe Anzahl von Nutzern und hohe Betriebskosten gekennzeichnet war. Der Verein RezoPouce wurde 2012 offiziell gegründet und konnte im Juni 2013 80 Kommunen unterstützen. Er ist heute in rund 2.000 Gemeinden in ganz Frankreich aktiv und deckt etwa 20 % der ländlichen Gebiete ab, in denen - ähnlich wie im übrigen Europa - Menschen ohne Auto kaum Möglichkeiten der Fortbewegung haben und der öffentliche Verkehr finanziell nicht tragfähig ist.

In dem Jahr, in dem der Dienst eingeführt wurde, betrug der Grad der Durchdringung in der Bevölkerung 1-2%, mit einem durchschnittlichen Anstieg von 1% in den folgenden Jahren. Wenn man bedenkt, dass zwei Millionen Einwohner in dem bedienten Gebiet leben, bedeutet dies eine Basis von 20.000-40.000 Nutzern (durchschnittlich 20-40 in jeder Gemeinde).

Der Dienst wird von den lokalen Behörden mit Unterstützung durch den RezoPouce-Verein organisiert, der Know-how und Ausbildung bereitstellt. Der Verein besteht aus Kommunen, Mobilitätsakteuren, Straßenbehörden, Verkehrsunternehmen, Mitarbeitern und Nutzerinnen. Eine interessierte Gemeinde bezahlt RezoPouce eine Gebühr (proportional zur Einwohnerzahl) für die vom Verein angebotenen Dienstleistungen. Für die Nutzer ist der Dienst völlig kostenlos.

RezoPouce ist bestrebt, die Nachteile des klassischen Anhaltens zu überwinden, wie zum Beispiel ein subjektives Gefühl der Unsicherheit. Dies erfolgt indem persönliche Daten mittels Personalausweis und Foto erfasst werden. Eine App spielt eine wichtige Rolle in Bezug auf Sicherheit und Buchung, Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten zwischen Anbieter und Nachfrager sowie Reiseinformationen. Der Verein gibt außerdem PR-Materialien mit gutem Wiedererkennungswert heraus, beispielsweise Smartcards für die Nutzer, Aufkleber für die Autofenster und eine Liste von Anhaltepunkten.



<sup>6</sup> <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-Rezopouce.pdf>



## Bürgerbus<sup>7</sup>, Deutschland

Bürgerbus ist ein ehrenamtlicher Nahverkehrsdienst, der in verschiedenen Regionen Deutschlands tätig ist, vor allem in Baden-Württemberg, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen. Bürgerbusse ergänzen den konventionellen öffentlichen Nahverkehr in ländlichen und eher ländlichen Gebieten, wo die Mobilitätsmöglichkeiten begrenzt sind. Derzeit verkehren insgesamt rund 350 Bürgerbusse, davon mehr als 80 in Baden-Württemberg und mehr als 130 in Nordrhein-Westfalen. Die Bürgerbusse werden finanziell durch eine Kombination aus staatlicher und privater Finanzierung unterstützt.

Der Erfolg dieser gemeinschaftlichen Verkehrslösung wird durch das kontinuierliche Wachstum der Anzahl dieser Dienste und des damit abgedeckten Territoriums unter Beweis gestellt, das in den letzten zehn Jahren erheblich war. Darüber hinaus sollen seit der Einführung der ersten Bürgerbusse in den 80er Jahren nur 25 derartige Dienste stillgelegt worden sein. 1985 wurden die ersten kommunalen Dienste in Betrieb genommen, wobei Baden-Württemberg am meisten Erfahrung hat. Bis 2010 wurden 10 Bürgerbus-Dienste in Betrieb genommen, wobei der Service offiziell von der Regionalverwaltung anerkannt wurde, die damit begann, das System finanziell zu unterstützen. Im September 2014 wurde der Verein pro Bürgerbus Baden-Württemberg gegründet, um die Entwicklung des Dienstes auf regionaler Ebene zu koordinieren und zu unterstützen. Im selben Jahr wurde die Zahl von 40 Bürgerbus-Diensten erreicht.

Die Bürgerbusse verkehren meistens wie konventionelle öffentliche Verkehrsmittel mit festen Linien und Fahrplänen, wobei sie in einigen Gegenden auch als Rufbus mit Voranmeldung betrieben werden. Obwohl Bürgerbusse der breiten Öffentlichkeit zur Verfügung stehen, sind die meisten Nutzer ältere Menschen mit eingeschränkter Mobilität, Jugendliche und Familien mit Kindern.

Die Einrichtung eines Bürgerbus-Dienstes beginnt damit, dass eine Ortsgemeinde die Absicht bekundet, einen derartigen Dienst selbst zu organisieren. Diese Absicht muss von der Gemeindeverwaltung, die die relativ geringen Kosten übernimmt, positiv aufgenommen werden. Die Nahverkehrsgesellschaft integriert den Bürgerbus in ihr Verkehrsangebot und das Land kofinanziert den Kauf des Fahrzeugs. In Baden-Württemberg überwacht der Bürgerbusverband die Serviceleistung, sammelt Rückmeldungen der Nutzer und bewertet regelmäßig den Mobilitätsbedarf, um ein Gebiet noch besser bedienen zu können.

Diese bewährte Praxis lebt von der Zusammenarbeit zwischen Bürgern, lokalen und regionalen Behörden und Unternehmen (Verkehrsunternehmen und Sponsoren). Damit wurde eine Verkehrslösung entwickelt, die den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in ländlichen Gebieten gerecht wird. Es ist festzuhalten, dass die relativ hohe öffentliche Finanzierung (Kauf von Fahrzeugen) eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung dieses Angebots spielt, was die Übertragbarkeit auf andere EU-Länder und Kontexte schwierig machen könnte.

<sup>7</sup> <https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-GP-BurgerBus.pdf>

SMARTA hat eine vergleichende Bewertung von Good Practices vorgenommen, die zu einer umfassenden Sicht auf den Stand der Entwicklung von Mobilitätsdienstleistungen in ländlichen Gebieten geführt hat. Das Hauptziel dieses Ansatzes war es, die Aspekte dieser guten Beispiele herauszuarbeiten, die als innovativ angesehen werden können und zu ihrem Erfolg beigetragen haben.

Um diese vergleichende Bewertung der Good Practices zu ermöglichen, wurde eine einfache Methodik entwickelt, um Beispiele für Innovation und Erfolgsfaktoren verschiedener Fälle darzustellen. Das nebenstehende Diagramm gliedert sich in vier Hauptsegmente, die auf vier Arten von Innovationen basieren (Klassifizierung von OECD und Eurostat). Diese Arten von Innovationen lassen sich wie folgt zusammenfassen<sup>8</sup>:



### ORGANISATORISCH

1

Innovations- und Erfolgsfaktoren in Bezug auf Entscheidungswege, Organisationsstrukturen, rechtliche Rahmenbedingungen und Betriebsabläufe

### PLANUNG UND IMPLEMENTIERUNG

2

Innovations- und Erfolgsfaktoren, einschließlich spürbar verbesserter Techniken der Datenerfassung und -analyse, Serviceplanung und -bewertung, Service-Beschaffung und -implementierung

### GESCHÄFTSMODELL UND MARKETING

3

Innovations- und Erfolgsfaktoren in Bezug auf die Art und Weise, wie ein Angebot vermarktet wird, die Kundenbeziehungen gepflegt werden und / oder die Art und Weise, wie das Produkt oder die Dienstleistung finanziert wird.

### PRODUKT UND SERVICE

4

Innovations- und Erfolgsfaktoren in Bezug auf Dienstleistungen für die Kunden und das Qualitätsniveau, dessen es bedarf, um den Bedürfnissen der potenziellen Nutzer gerecht zu werden und / oder den Service kundenorientierter zu gestalten.

Die Ermittlung der vier Arten von Innovationen bei der Entwicklung der vergleichenden Bewertung war hilfreich, da die guten Praktiken unterschiedliche Stärken aufweisen. So wurde bei einigen die örtliche Gemeinschaft in die Organisation besonders effektiv eingebunden, während andere fortschrittliche Informations- und Kommunikationstechniken für die Routenplanung und Vernetzung entwickelt haben. Anzumerken ist, dass der Informationsstand bezüglich der guten Praxisbeispiele nicht einheitlich ist, so dass es nicht immer möglich war, die Fälle unter ähnlichen Bedingungen direkt miteinander zu vergleichen. Ein komplexerer Ansatz der Bewertung und des Rankings der Good Practices wäre daher irreführend und würde den Hintergrund nicht vollständig berücksichtigen.

## Überblick über die SMARTA Innovationsbewertung

Zusammenfassung der vergleichenden Bewertung guter Praxisbeispiele, die entsprechend der drei folgenden Kategorien vorgenommen wurde: konventionelle Busdienste im ländlichen Raum; nachfragegesteuerte Mobilitätsdienstleistungen (DRT); und Shared Mobility

### Ländliches Busnetz

Öffentliche Busdienste sind oft die wichtigste oder einzige Verkehrsart für die Menschen in ländlichen Gebieten. Da sie als kostspielig angesehen werden

können (Euro pro Fahrgastkilometer), sind sie anfällig für Haushaltskürzungen und Vernachlässigung. Leider basieren diese Dienste häufig auf historischen Daten und auf betrieblichen Restriktionen. Die SMARTA Good Practices zeigen, dass dort, wo Dienstleistungen auf der Grundlage einer eingehenden Bewertung der sich entwickelnden Bedürfnisse der Bürger neu gestaltet wurden, die Spirale des Niedergangs gestoppt und umgekehrt werden kann, da Folgen der Rationalisierung durch Investitionen in Zuverlässigkeit und Komfort ausgeglichen werden.

#### KREIS ALBA (RO)

Die Zusammenführung von zuvor voneinander getrennten ländlichen und städtischen Netzen sowie Investitionen in neue Fahrzeuge führten zu einem Fahrgastanstieg um 43%.

#### MULDENTAL (DE)

Eine vollständige Neuorganisation des Busnetzes mit seinen 34 Linien, einschließlich eines verbesserten Takts und 66 neuen Bushaltestellen, führte in nur sechs Monaten zu einer Steigerung der Nutzerzahlen um 10%.

#### ALPINBUS (CH)

Dieser Fall zeigt, wie wichtig es ist, einen Service anzubieten, der auf saisonale Spitzen in der Tourismuskapazität reagiert und es den Menschen damit ermöglicht, von der Nutzung des Privatwagens auf nachhaltigere Verkehrsträger umzusteigen.

### Nachfragegesteuerte Mobilitätsdienstleistungen (DRT)

DRT ist ein flexibles öffentliches Verkehrssystem, in der Regel mit Kleinbussen ausgestattet, wo die Route und der Zeitpunkt der Abholung an die Anforderungen der Nutzer angepasst ist<sup>31</sup>. Seit den 1970er Jahren, als die ersten "Dial-a-Ride"-Dienste eingeführt wurden, wird DRT als Verkehrslösung in vielen Fällen dann gefördert, wenn traditionelle Busse wirtschaftlich nicht rentabel sind. DRT ist deshalb heute häufig eine Schlüsselkomponente in einem ländlichen Mobilitätsangebot.

Die SMARTA Good Practices umfassen ein Spektrum von Weiterentwicklungen der DRT-Dienste, das von Mobilitätsdiensten als "letzte Rettung" für ländliche Gemeinden - beispielsweise RegioTaxi (NL) - bis hin zu Premium-Formen des öffentlichen Verkehrs, beispielsweise des Falles ArrivaClick (UK). In den letzten Jahren entstanden digitale Plattformen mit einer Smartphone-App für den Fahrgast, einem zentralen Routenplanungs- und Optimierungsprogramm (wie in Katalonien (ES)) und einer integrierten Routing-App für den Fahrer. Diese tragen zu schnelleren Reaktionszeiten bei und haben das Potenzial, die Betriebskosten zu senken. Darüber hinaus entspricht diese Lösung dem Service-Level, das die Nutzer von anderen Diensten (z. B. Uber, Lyft usw.) gewohnt sind.

### REGIOTAXI (NL)

Es handelt sich im Wesentlichen um einen Tür-zu-Tür-Dienst, der einen Benutzer von seinem Ausgangspunkt (z. B. von zuhause) abholt und an sein Ziel bringt. Das System hat keine festen Haltestellen oder Routen. Weitere Reisende können unterwegs zusteigen, was bedeutet, dass Regiotaxi niedrigere Preise als herkömmliche Taxikonkurrenten anbieten kann.

### ARRIVACLICK (UK)

ArrivaClick ist ein intelligenter, bedarfsgesteuerter und flexibler Minibus-Service, der mehrere Passagiere gleichzeitig in einem Fahrzeug (maximal 12 Sitzplätze) in dieselbe Richtung fährt. Das Fahrzeug ist mit Ledersitzen, WLAN und Ladestationen ausgestattet und rollstuhlgerecht.

### KATALONIEN (ES)

Als in Katalonien (ES) ein Rufbus-Dienst unter Verwendung der Shotl ICT-Plattform eingeführt wurde, stieg die durchschnittliche Belegung von sechs Passagieren pro Fahrt für den konventionellen Bus auf 16 pro Fahrt für den Rufbus, während die Betriebskosten um 15% gesenkt wurden.

Keines der SMARTA DRT Good Practices funktioniert derzeit ohne öffentliche Subventionen (was natürlich auch für den öffentlichen Nahverkehr in ganz Europa gilt). Dennoch ergibt sich ein Bild, nach dem DRT in der Lage ist, sowohl die Nutzerzahlen zu erhöhen als auch die Betriebskosten in ländlichen Gebieten im Vergleich zum herkömmlichen öffentlichen Nahverkehr zu senken. In einigen Fällen konzentrieren sich die Mobilitätsdienste für ländliche DRT auf bestimmte Zielgruppen. Vorgeschlagen wird ein Flexi-Zeitplan-Ansatz, bei dem flexible Fahrten mit festgelegten Fahrten für bestimmte Reisezwecke (z. B. Gesundheitsdienste, Jugendsportvereine und Freizeitaktivitäten usw.) in Nebenzeiten kombiniert und so das Geschäftsmodell weiter optimiert wird.

### Gemeinschaftliche Mobilität / Shared Mobility

Die SMARTA-Recherche zeigt eine große Vielfalt in Bezug auf die Anpassung bewährter Formen der gemeinschaftlichen Mobilität an lokale Gegebenheiten und Budgets.

Ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal zwischen den Good Practices ist hier, ob das jeweilige Fahrzeug im kollektiven Besitz der Gemeinde, des lokalen Unternehmens oder einer Initiativgruppe ist oder ob es sich um eine Form von Fahrgemeinschaften bzw. die Mitnahme von beispielsweise Kolleginnen und Kollegen handelt (z. B. Talybont Car Sharing (UK)). Für Behörden mit sehr knappen Budgets könnte die Förderung der letztgenannten Form der gemeinschaftlichen Mobilität eine geeignete Möglichkeit darstellen, das Spektrum der Mobilitätsmöglichkeiten für Menschen in ländlichen Gebieten zu verbessern und die bestehenden

öffentlichen Verkehrsnetze zu ergänzen. Zu den entsprechenden guten Beispielen, bei denen Fahrzeuge in Privatbesitz zum Einsatz kommen, gehören **Sopotniki-Autfahrten für ältere Menschen (SI)**.

Die Betrachtung von derartigen Beispielen gemeinschaftlicher Mobilität unter Kollegen zeigt, wie informelle Netzwerke und der gute Wille der Gemeinschaft zu einer stetigen Ausweitung von Ansätzen führen können, die klein begonnen haben.

### TALYBONT CAR SHARING (UK)

Dieses Projekt ist ein gutes Beispiel für eine Initiative von unten, die von der örtlichen Gemeinde für die lokale Bevölkerung vorangetrieben wird. Dies ermutigt die Einheimischen zu mehr Eigenverantwortung, um die Initiative aufrechtzuerhalten.

### SOPOTNIKI (SI)

Der Service hatte 2017 31 Freiwillige, die 2018 auf 47 aktive freiwillige Fahrer angewachsen waren und Fahrten für 350 Benutzer anboten.

### REZOPOUCE (FR)

Der Service wurde von 80 teilnehmenden Gemeinden im Jahr 2013 rasch auf voraussichtlich 2.000 Gemeinden bis Ende 2020 ausgeweitet, was 20% des ländlichen Frankreichs abdeckt.

In Reaktion auf erste Ergebnisse des SMARTA - Projekts hat die Europäische Kommission das SMARTA - Programm um ein Demonstrationsprojekt erweitert - SMARTA2. Ziel ist die Umsetzung gemeinschaftlicher Mobilitätslösungen in Osttirol (Österreich), Trikala (Griechenland), der Region Egeda (Portugal) und Brasov (Rumänien). Diese vier europäischen ländlichen Gebiete, die unterschiedliche Regionen, Bevölkerungsgruppen und Mobilitätsherausforderungen repräsentieren, initiieren jeweils Sharing-Dienste und verknüpfen sie mit dem bestehenden Angebot des öffentlichen Verkehrs, um so die Mobilitätsmöglichkeiten der lokalen Bevölkerung zu verbessern. Durch das SMARTA 2 - Projekt wird auf diese Weise die Einbeziehung wichtiger zusätzlicher guter Beispiele und eine weitere geografische Abdeckung des SMARTA-Hauptprojekts gewährleistet.

Es bedarf einer neuen Vision für den ländlichen Raum in Europa, die auf der Stärkung der Gemeinschaft, der Entwicklung lokaler Kenntnisse und der Festlegung klarer Ziele in Bezug auf Nachhaltigkeit und Umweltziele beruht. Die ländliche Mobilität ist eines der wichtigsten "Instrumente" zur Verbesserung des Zugangs zu Dienstleistungen und der "Freizügigkeit", wodurch das Risiko der sozialen Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsgruppen und der Entvölkerung des ländlichen Raums verringert wird. Die ländliche Mobilität und die damit verbundenen

Verkehrsdienste haben direkte Auswirkungen auf die allgemeine Entwicklung der ländlichen Gebiete und Regionen. Das Aufzeigen des Wertes, der Wirkungen und der Machbarkeit guter ländlicher Mobilität kann ein Schlüssel sein, um langfristige Entwicklungsimpulse für ländliche Gemeinden zu setzen. Insofern ist es wichtig, Verkehrsangebote zu entwickeln, die gut auf die jeweils unterschiedlichen Gebiete und Bevölkerungsgruppen zugeschnitten sind. Wichtig ist die Integration gemeinschaftlicher Mobilitätsdienste in den öffentlichen Verkehr.

#### KERNBOTSCHAFT

"Es ist Zeit zu handeln! Ländliche Mobilität erfordert mehr Aufmerksamkeit. Sie ist für die nachhaltige Entwicklung des ländlichen Raums von entscheidender Bedeutung."

#### Wie sollte die europäische Politik verbessert werden?

Mobilität im ländlichen Raum erfordert starke politische Unterstützung. Obwohl einige Mitgliedstaaten einen spezifischen Rahmen für ländliche Mobilität entwickelt haben, fehlt es im Allgemeinen sowohl auf europäischer Ebene, als auch auf Ebene der Mitgliedstaaten an einschlägigen politischen Strategien und sich daraus ergebenden Interventionsplänen für die Mobilität im ländlichen Raum.

Die EU könnte eine wichtige Rolle spielen, indem sie die Mitgliedstaaten ermutigt, eine Politik für die Mobilität in ländlichen Gebieten zu formulieren, mit dem Ziel, hier bessere Ergebnisse zu erzielen.



Es wäre Sache der einzelnen Mitgliedstaaten, den am besten geeigneten Weg in Bezug auf die Festlegung von Zielen und ihre Erreichung zu finden. Die EU könnte auch unterstützende Maßnahmen in den Mitgliedstaaten durchführen, wie dies in Bezug auf andere Sektoren und andere Mobilitäts-/Verkehrsbereiche (nachhaltige

städtische Mobilität, intelligente Verkehrssysteme usw.) der Falle ist. Sie könnte gegebenenfalls spezifische Leit- und Richtlinien in Bezug auf gemeinschaftliche Mobilität und öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten ausarbeiten.

## Empfehlungen:

1

Die EU ermutigt die Mitgliedstaaten, eine Strategie für ländliche Mobilität zu entwickeln und zu verabschieden, einschließlich spezifischer Ziele, Zielwerte, Durchführungs- und Finanzierungspläne. Die EU legt dabei nur die Verpflichtung zur Erarbeitung dieser Strategie sowie den groben Rahmen fest. Die einzelnen Mitgliedstaaten entwickeln die Politik und die Pläne so, wie sie der jeweiligen Situation am besten entsprechen.

2

Angesichts der derzeitigen Defizite in Bezug auf Fachwissen und Erfahrung auf diesem Gebiet sind europäische Anstrengungen in Bezug auf Beratung, Methodik, Instrumente und Know-how erforderlich. Um die Implementierung zu erleichtern und Fehler zu vermeiden, ist es außerdem wichtig, praktische Erfahrungsaustausch zu betreiben.

3

Einführung geeigneter Finanzierungsmechanismen auf europäischer Ebene für die Entwicklung ländlicher Mobilitätsdienste als Teil des übergeordneten Verkehrssystems: Auf EU-Ebene könnten verschiedene Ansätze bestimmt werden, die die Mitgliedstaaten dazu motivieren, ländliche Mobilität (gemeinschaftliche und konventionelle Mobilitätsdienstleistungen) zu finanzieren.

4

Die Förderung von Demonstrationsprojekten für ländliche Mobilitätsdienste könnte als wichtiges Instrument dienen, mit dem das Konzept der „Intelligenten Dörfer“ (Smart Village) realisiert wird. Dies würde die ländliche Mobilität in Europa unterstützen, ähnlich der Unterstützung, die die städtische Mobilität in den letzten Jahrzehnten erhalten hat.

5

Bewährte Praktiken inspirieren. Der Austausch von Ergebnissen erfolgreicher Initiativen kann ein Schlüssel sein, um politische Unterstützung sowie Finanzmittel zu gewinnen.

## Was kann auf nationaler Ebene getan werden?

In vielen europäischen Mitgliedstaaten gibt es in Bezug auf die Planung ländlicher Mobilität keinen eigenen Rahmen auf nationaler Ebene. In der Regel wird sie in verschiedenen nationalen Planungsrahmen verallgemeinert, die die spezifischen Probleme möglicherweise nicht ausreichend angehen. Probleme bei der Koordinierung der Verkehrsdienste im ländlichen Raum, die unterschiedlichen Zielgruppen gerecht werden müssen, können die soziale Ausgrenzung verschärfen.

Ein spezifischer und zielgerichteter Rechtsrahmen für ländliche Mobilitäts- und Verkehrsdienste ist von wesentlicher Bedeutung. Ein solcher Rahmen sollte klar definierte Ziele beinhalten. Dieser Rahmen muss auch neue Formen der gemeinschaftlichen Mobilität im ländlichen Raum berücksichtigen.

### Empfehlungen:

1

Es bedarf eines politischen und planerischen Rahmens für die ländliche Mobilität auf nationaler Ebene, der die Gestaltung der Mobilität in ländlichen Gebieten unterstützt. Ein solcher Rahmen würde die Möglichkeit bieten, nationale Ziele festzulegen, spezifische Verantwortlichkeiten zuzuweisen und die erforderlichen Finanzierungsmechanismen zu entwickeln, um ein adäquates Mobilitätsniveau zu erreichen.

2

Die Entwicklung eines spezifischen politischen Rahmens für die Mobilität des ländlichen Raums gewährleistet die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse im ganzen Land. Sie ist ein wichtiges Instrument, um regionale Disparitäten in Mitgliedstaaten mit einem hohen Maß an regionaler Autonomie zu verringern (z. B. Belgien, Deutschland, Spanien).

3

Eine stärkere Koordinierung und Integration von Mobilitätsdiensten in ländlichen Gebieten kann zu erheblichen Vorteilen führen. Nationale Stellen, die die ländlichen Mobilitätsdienste in speziellen Bereichen koordinieren, bieten die Möglichkeit, integrierte Dienstleistungen bereitzustellen, die den Gemeinden besser gerecht werden. So können Überschneidungen verringert und der Einsatz von Mitteln und Ressourcen optimiert werden.

4

Nationale Behörden sollten aktiv an der Aktualisierung des Rechtsrahmens arbeiten, um unterschiedliche Formen ländlicher Mobilität besser zu gewährleisten, einschließlich populärer werdender nachfragegesteuerter Mobilitätsdienste. Die nationalen Behörden könnten die Entwicklung und den Betrieb solcher Dienste finanziell unterstützen und den Rahmen für eine verstärkte Koordinierung und Verknüpfung gemeinschaftlicher Mobilitätsdienste mit dem herkömmlichen öffentlichen Verkehrsnetz schaffen.

## Was kann auf lokaler/regionaler Ebene getan werden?

Die lokalen Gemeinschaften wissen am besten, welche Art von Verkehr sie benötigen. Es ist deshalb wichtig, dass die Gemeinden proaktiv spezifische Mobilitätsprojekte für den ländlichen Raum entwickeln und umsetzen, die ihren besonderen Bedürfnissen gerecht werden. Dies könnte ein reibungsloser Prozess sein, vorausgesetzt, es gibt europäische und nationale Empfehlungen, politische und planerische Rahmenbedingungen und gute, zuverlässige Finanzierungsquellen.

Mobilitätsprogramme für den ländlichen Raum sollten mit einer "ländlichen Denkweise" entwickelt werden. Die etablierten städtischen Praktiken sind in einer ländlichen Umgebung möglicherweise nicht immer passend. Daher sollte die Übertragung von guten Beispielen auch aus anderen ländlichen Räumen erfolgen.

### Empfehlungen:

1

Die Attraktivierung konventioneller ländlicher Busnetze kann erreicht werden, wenn die Dienste auf der Grundlage guter Kenntnisse der Bedürfnisse der Nutzer neu gestaltet werden. Die Abwärtsspirale für solche Dienste kann durch die Erhöhung der Zuverlässigkeit und des Fahrgastkomforts gestoppt und umgekehrt werden.

2

Verschiedene flexible Verkehrsdienste einschließlich gemeinschaftlicher Mobilität sind Lösungen, die das Spektrum der Mobilitätsmöglichkeiten für die Menschen in ländlichen Gebieten verbessern können. Dies kann entweder erreicht werden, indem bestehende öffentliche Verkehrsnetze eine Ergänzung durch gemeinschaftliche Mobilität erfahren. Oder es können finanziell effizientere Alternativen zu herkömmlichen Busdiensten entwickelt werden, beispielsweise durch nachfragegesteuerte Systeme (DRT).

3

Gebietsübergreifende Kooperation und die Bündelung von Ressourcen stellt eine gute Möglichkeit für die lokalen Behörden dar, ihre finanziellen und personellen Kräfte gemeinsam zu nutzen und bei der Bereitstellung eines koordinierten Mobilitäts- und Verkehrsangebots für die Gemeinden zusammenzuarbeiten. Dies ist sehr hilfreich, wenn solche Dienste nicht von einzelnen Behörden hätten entwickelt werden können.

4

Die Bündelung von Kräften und Finanzierungsprogrammen kann dazu beitragen, den grundlegenden Mobilitätsbedarf zu decken, weil so eher ausreichend Finanzmittel zur Verfügung stehen. Außerdem ergibt sich so das Potenzial zur Nutzung zusätzlicher Marketingkanäle. Eine solche Zusammenarbeit kann zwischen der Verkehrsbehörde und anderen öffentlichen Stellen (Sozialdienste, Gesundheit, Bildung) mit mobilitätsbezogenen Aufgaben vereinbart werden.

5

Digitale Lösungen ermöglichen Datenerfassung, Steuerung des Servicebetriebs, intermodale Reiseplanung, integriertes Bezahlen, Echtzeitinformationen und Service-KPI-Evaluierung. Obwohl fortschrittliche digitale Lösungen den Erfolg konventioneller und gemeinschaftlicher Mobilitätslösungen nicht allein garantieren können, kann die Einführung von digitalen Tools, Plattformen und Apps die operativen Abläufe unterstützen und das Leistungsniveau verbessern. Sie können auch die Koordinierung zwischen verschiedenen Diensten und die Integration in das öffentliche Verkehrsnetz sowie mit anderen gemeinschaftlichen Mobilitätsprojekten im ländlichen Raum erleichtern.



Angesichts der Vielfalt der ländlichen Räume in den Mitgliedstaaten der EU ist klar, daß es kein Patentrezept für die Lösung von Problemen der ländlichen Mobilität gibt. Deshalb ist es wichtig, dass alle relevanten Akteure aller Ebenen zusammenarbeiten, ein gemeinsames Verständnis generieren und gemeinsam eine neue Vision der ländlichen Mobilität entwickeln.

In Bezug auf die Mobilität auf dem Lande ist eine andere Denkweise erforderlich als bei der Entwicklung städtischer Mobilität. In diesem Zusammenhang ist Vernetzung eine der Schlüsselkomponenten des SMARTA-Projekts. Ziel der SMARTA-Netzwerkaktivitäten ist es, aktiv mit den wichtigsten Akteuren im Bereich der ländlichen Mobilität zusammenzuarbeiten. Politiker, Verkehrsunternehmen, Anbieter verschiedener Mobilitätsdienste und -produkte sollen zusammen daran arbeiten, ein gemeinsames Verständnis dahingehend zu entwickeln, wie sich eine neue Vision für die Mobilität im ländlichen Raum darstellen könnte. SMARTA hat ein Netzwerk von Interessengruppen initiiert, das begonnen hat, die wichtigsten Themen zu diskutieren, die dazu beitragen können, Bausteine für eine neue europäische Vision der ländlichen Mobilität zu gestalten.

Der SMARTA-Workshop "Time to Rethink Rural Mobility"<sup>9</sup>, der vom SMARTA-Konsortium vom 30. bis 31. Januar 2019 in Brüssel veranstaltet wurde, bot eine Bühne für diese Diskussion. Während der Veranstaltung wurden die Elemente diskutiert, die erfolgreiche Mobilitätsinitiativen für den ländlichen Raum ausmachen, von sozialen und politisch-strategischen Aspekten über Finanzierungsfragen bis hin zu digitalen Lösungen.

An der Veranstaltung nahmen eine Vielzahl von Interessenvertretern und Institutionen teil: Europäische Kommission (GD MOVE, GD AGRI, GD REGIO), Europäisches Parlament, Europäisches Netzwerk für die Entwicklung des ländlichen Raums (ENRD), Europäischer Ausschuss der Regionen (AdR), CPMR – Konferenz der peripheren Meeresregionen, POLIS-Netzwerk, ERTICO - ITS Europe / MaaS Alliance, Dienstleister (Taxistop, Autodelen, Newbility, Mobilitäts-Carsharing), Mobilitätsagenturen und Regionalagenturen.

Die Teilnehmer konzentrierten sich auf mögliche Veränderungen, die sich positiv auf die ländliche Mobilität auswirken werden. Konsens war, dass es tatsächlich notwendig ist, eine Vision für die ländliche Umwelt zu definieren, die Zukunftsperspektiven der ländlichen Bevölkerung und die Funktionen der ländlichen Gebiete zu diskutieren. Wenn es gelingt, eine gemeinsame Vision zu entwickeln, wird sie handlungsleitend sein und in Richtlinien umgesetzt werden können sowie Programme und Ressourcenzuweisungen ermöglichen. Dies ist der einzig denkbare Ansatz, der zu langfristigem Nutzen durch gemeinschaftlichen und nachhaltigen Verkehr in den ländlichen Gemeinden führen wird. Die wichtigste Schlussfolgerung, auf die sich alle Teilnehmer geeinigt haben, ist, dass es an der Zeit ist, für die Mobilität im ländlichen Raum aktiv zu werden.

<sup>9</sup> Erfahren Sie mehr über die SMARTA Networking-Aktivitäten - <https://ruralsharedmobility.eu/workshops>

Weitere relevante Informationen sowie Nachweise in Bezug auf die Förderung ländlicher Mobilität finden Sie auf der SMARTA-Website:

[www.ruralsharedmobility.eu](http://www.ruralsharedmobility.eu)

wo Sie einen detaillierten Einblick in die bisherigen SMARTA-Ergebnisse erhalten:

Die vollständige Reihe von Insight Papers (IPs), die für jeden der EU-28-Mitgliedstaaten entwickelt wurden, außerdem für Nachbarländer (Albanien, Mazedonien, Moldawien, Norwegen) und Referenzländer außerhalb Europas (Kanada, Australien).

<https://ruralsharedmobility.eu/insight-papers-page/>

32 Gute Praxisbeispiele (Good Practices / GPs) für unterschiedliche Arten öffentlicher und gemeinschaftlicher Mobilität einschließlich der Darstellung einer Reihe von Informationen und Analysen (Verkehrssystem, Zielgruppen, Finanzierung/Anreiz, Beteiligung von Gemeinschaften/Behörden usw.) wurden in einem einheitlichen Layout zusammengefasst.

<https://ruralsharedmobility.eu/good-practices/>

Bericht über den SMARTA-Workshop – "Time to Rethink Rural Mobility" vom 30. bis 31. Januar 2019 in Brüssel

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Workshop-report.pdf>

SMARTA-Bericht über gute Beispiele.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/12/Smarta-Report-on-rural-good-practices-web-version.pdf>

Der SMARTA-Evaluierungsrahmen zielt darauf ab, die SMARTA2-Pilotstandorte im Prozess der Bewertung der im Zeitraum 2019-2020 durchzuführenden Maßnahmen zu unterstützen.

<https://ruralsharedmobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-Evaluation-Framework-1.pdf>

Relevante Ressourcen, Erkenntnisse und Informationen aus ähnlichen Projekten.

<https://ruralsharedmobility.eu/resources/>



## MACHEN SIE MIT!

### ***Beteiligen Sie sich an unserem Akteurs-Netzwerk!***

Das SMARTA-Konsortium möchte Sie einladen, einen Vertreter / eine Vertreterin Ihrer Organisation oder Ihres Projekts, der an ländlicher Mobilität interessiert ist, als Mitglied unseres Akteurs-Netzwerks zu benennen.

Wenn Sie an den Projektaktivitäten und -ergebnissen interessiert sind, erhalten Sie als Teil des Netzwerks Zugriff auf das Wissen, die Ergebnisse und Empfehlungen, die sich aus den Projektaktivitäten ergeben. Wir halten Sie außerdem über Workshops und Veranstaltungen auf dem Laufenden, die zum Themenfeld des Projektes stattfinden und geben Ihnen die Möglichkeit, mit Akteuren aus dem Bereich der ländlichen Mobilität zu interagieren. Dies ist gleichzeitig eine Möglichkeit für uns, von Ihren Erfahrungen zu lernen und Ihre Ansichten und Erkenntnisse in unsere Arbeit einzubeziehen.

## LASSEN SIE UNS IN KONTAKT BLEIBEN!

[www.ruralsharedmobility.eu](http://www.ruralsharedmobility.eu)

[info@ruralsharedmobility.eu](mailto:info@ruralsharedmobility.eu)

*Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an die Projektkoordinatoren von MemEx:*

*Giorgio Ambrosino - [giorgio.ambrosino@memexitaly.it](mailto:giorgio.ambrosino@memexitaly.it)*

*Brendan Finn - [brendan.finn@memexitaly.it](mailto:brendan.finn@memexitaly.it)*

*Andrea Lorenzini - [andrea.lorenzini@memexitaly.it](mailto:andrea.lorenzini@memexitaly.it)*

*Auch die Kommunikationsmanagerin des Projektes bei EIP steht gerne zur Verfügung:*

*Lucia Cristea - [lucia.cristea@eiproject.eu](mailto:lucia.cristea@eiproject.eu)*







**SMARTA**  
smart rural transport areas