



Ländliche Mobilität bewegt

Erkenntnisse aus SMARTA



SMARTA

Sustainable Shared Mobility Interconnected with Public Transport in European Rural Areas (Developing the Concept of “SMArt Rural Transport Areas”)

Ländliche Mobilität bewegt: Erkenntnisse aus SMARTA

Autoren:

SMARTA-Konsortium

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

Übersetzung ins Deutsche:

Stefan Gabi (Vectos)

Bearbeitung und Gestaltung:

European Integrated Projects (EIP)

Das SMARTA-Projekt im Internet:

www.ruralsharedmobility.eu



Die in diesem Bericht dargelegten Informationen und Ansichten sind die der Autoren. Sie geben nicht unbedingt die offizielle Meinung der Europäischen Kommission wieder. Die Kommission übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit der in dieser Studie enthaltenen Angaben. Weder die Kommission noch Personen, die im Namen der Kommission handeln, können für die Verwendung der enthaltenen Informationen verantwortlich gemacht werden.

Ländliche Mobilität bewegt Erkenntnisse aus SMARTA

Sustainable Shared Mobility Interconnected with Public Transport
in European Rural Areas (Developing the Concept of “SMARt Rural Transport Areas”)





DAS SMARTA-PROJEKT IN KÜRZE

Das SMARTA-Projekt war eine der wichtigsten Initiativen der Europäischen Union zur Mobilität im ländlichen Raum. Das Projekt zielte darauf ab, Erkenntnisse zur Rolle, zur Relevanz und zum Potenzial bedarfsgesteuerter und gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote in ländlichen Gebieten Europas zu liefern, die in den konventionellen öffentlichen Verkehr integriert sind.

Worum geht es bei SMARTA?

Das SMARTA-Projekt fokusierte auf Mobilität im ländlichen Raum - und dabei insbesondere auf gemeinschaftliche (shared) ländliche Mobilität. Der öffentliche Nahverkehr im ländlichen Raum Europas steht aus unterschiedlichen Gründen unter Druck, darunter Sparmaßnahmen, demografischer Wandel und schlechte Infrastrukturausstattung. Das Fehlen anderer Mobilitätsangebote hat dazu geführt, dass ländliche Gebiete heute stark vom Auto abhängen. Die Folge ist, dass diejenigen, die kein Auto besitzen, darauf angewiesen sind, von anderen mitgenommen zu werden. Dadurch sind ihre Möglichkeiten der Teilhabe am gesellschaftlichen Leben eingeschränkt.

Seit Projektbeginn im Jahr 2018 befasste sich SMARTA damit, bestehende Mobilitätsstrategien und Mobilitätslösungen in den ländlichen Regionen Europas auszuwerten und Möglichkeiten der Förderung einer nachhaltigen und gemeinschaftlichen Mobilität auszuloten, die eng mit dem öffentlichen Nahverkehr verknüpft ist.



SMARTAs AMBITIONEN

Das Projekt zielte darauf ab, politischen Entscheidungsträgern, Kommunalverwaltungen und sonstigen Praktikern verlässliche Orientierungshilfen zu geben, die sie in die Lage versetzen, passgenaue Strategien und effiziente operative Lösungen für ländliche Mobilität zu entwickeln. Dies soll es ihnen ermöglichen,

- ✓ auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene Leitbilder ländlicher Mobilität zu entwickeln sowie entsprechende (messbare) Ziele festzulegen;
- ✓ entlang von Bewertungsmaßstäben speziell für ländliche Mobilität zu agieren;
- ✓ Verantwortlichkeiten für die Erreichung der festgelegten Mobilitätsziele für den ländlichen Raum zu bestimmen.



SMARTA-HANDLUNGSFELDER

Analyse der ländlichen Mobilität auf EU-Ebene

SMARTA bot die Möglichkeit einer umfassenden Analyse der Herausforderungen ländlicher Mobilität, einschließlich der Marktbedingungen und des politischen Kontextes in allen EU-28-Ländern (sowie ausgewählten EWR-Staaten, Nordamerika und Australien). Das Projektkonsortium hat für jedes Land die Rahmenbedingungen (institutionelle, regulatorische, organisatorische, finanzielle usw. Aspekte) beschrieben, innerhalb derer gemeinschaftliche ländliche Mobilitätsangebote erbracht werden. Außerdem wurden die damit verbundenen Strategien (der nationalen oder regionalen Ebene) erfasst. Damit wurde eine umfassende Übersicht über die aktuelle Situation geschaffen, die davor nicht existierte.

Erweiterung des Wissens über nachhaltige ländliche Mobilität

Recherchen zu aktuell praktizierten und in Entwicklung befindlichen Ansätzen wurden durchgeführt. Ihr Innovationsgehalt wurde bewertet. Gleichzeitig hat SMARTA mit einer Reihe von Pilotstandorten zusammengearbeitet und die Implementierung von Mobilitätsangeboten im Bereich der gemeinschaftlichen ländlichen Mobilität begleitet. Diese Pilotaktivitäten bieten die Möglichkeit, die Wirkung und Zukunftstauglichkeit neuer, erweiterter bzw. verbesserter Ansätze abzuschätzen. Ziel war es, ein vertieftes Verständnis in Bezug auf die Übertragbarkeit unterschiedlicher Mobilitätslösungen zu generieren und Schlussfolgerungen zu ziehen.

Sensibilisierung für Mobilität auf dem Lande

Eine der wichtigsten Aktivitäten von SMARTA bestand in der Zusammenarbeit mit relevanten Interessengruppen, die im Bereich der ländlichen Mobilität tätig sind. Es wurden Verbindungen zu anderen Projekten, Initiativen und Organisationen hergestellt, die sich mit Aspekten ländlicher Mobilität und der Erschließung des ländlichen Raums befassen. Das so entstandene SMARTA-Netzwerk war maßgeblich an der Begleitung der Projektaktivitäten, der Verbreitung der SMARTA-Ergebnisse und der Sensibilisierung für Fragen der ländlichen Mobilität beteiligt. Darüber hinaus wurden eine Reihe von Kommunikationsinstrumenten und -kanälen entwickelt, darunter Broschüren, eine inhaltsreiche Website und Aktivitäten in den sozialen Medien.

PHASEN DES SMARTA PROJEKTS



MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM NEU DENKEN

- ✓ Erfassung der Mobilitätsprobleme im ländlichen Raum
- ✓ Bestehende Rahmenbedingungen und Strategien verstehen
- ✓ Aufbau eines europäischen Akteurs-Netzwerks zur ländlichen Mobilität

FÜR MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM AKTIV WERDEN

- ✓ Erfassung bestehender Lösungen und ihres Innovationsgehalts
- ✓ Auswertung guter Beispiele und ihrer Erfolgsfaktoren
- ✓ Auswahl von Pilotstandorten, an denen gemeinschaftliche ländliche Mobilitätsangebote begleitet und beforscht werden sollen.
- ✓ Enge Zusammenarbeit mit Akteuren aus ganz Europa, um die Machbarkeit innovativer Lösungen zu untermauern.



LÄNDLICHE MOBILITÄT BEWEGT

- ✓ Erfassung der Wirkungen gemeinschaftlicher Mobilitätslösungen, die an den Pilotstandorten implementiert wurden.
- ✓ Zusammenfassung der Anforderungen unterschiedlicher Akteure an eine umfassende Strategie für die ländlichen Gebiete Europas
- ✓ Formulierung politischer Empfehlungen

01



"Der Europäische Green Deal bietet die Gelegenheit, das gesamte Verkehrssystem umzugestalten, es sicher, nachhaltig, bezahlbar und für alle zugänglich zu machen. Dies beinhaltet auch ein neues Leitbild für den ländlichen Raum."¹ **Ciaran Cuffe (TRAN-Ausschuss, Europäisches Parlament)**

LÄNDLICHE MOBILITÄT NEU DENKEN

¹ Dieses Zitat stammt aus Ciaran Cuffes Beitrag während der SMARTA Abschluss-Konferenz im Dezember 2020. Sie finden eine Aufzeichnung der Konferenz unter folgendem Link: <https://bit.ly/3bZVUEo>

Es ist in diesem Zusammenhang wichtig, auf die weitverbreitete Auffassung einzugehen, dass in ländlichen Gebieten ohnehin jeder ein Auto hätte. Dies trifft nicht zu. Viele Menschen können aufgrund ihres Alters oder aus gesundheitlichen Gründen nicht Auto fahren. Und in Zeiten, in denen das Familien-Auto unterwegs ist, haben andere Haushaltsmitglieder keinen Zugriff darauf. Auch Haushalte und Einzelpersonen mit niedrigem Einkommen haben häufig kein Auto. In Ermangelung guter öffentlicher Verkehrsverbindungen oder gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote sind viele Menschen deshalb nur sehr eingeschränkt mobil. Dieser gravierende Umstand begrenzt ihre Teilhabe am gesellschaftlichen Leben, ihre Einkommensmöglichkeiten und ihre wirtschaftliche Integration. Zusätzlich zu individuellen Konsequenzen für den Einzelnen führt dies auch zu weiterer Abwanderung, was noch mehr Druck auf die in einem Dorf oder ländlichen Gebiet noch verbliebenen Versorgungseinrichtungen verursacht.

DARAUS ERGEBEN SICH DIE FOLGENDEN SCHLUSSFOLGERUNGEN:

Die Probleme ländlicher Mobilität sind vielfältig. Es ergeben sich unterschiedliche Schwierigkeiten in Bezug auf das Verkehrsangebot: Eingeschränkte Erreichbarkeit, lange Strecken, häufig nicht verfügbare öffentliche Verkehrsmittel und andere Alternativen zur Nutzung des Autos, fehlende Finanzierung für Mobilitätsangebote. Die spezifischen Muster der Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum (Zersiedelung, oft wenig effektive räumliche Planung in ländlichen Gebieten) sind ein wichtiger Faktor, der zu einer hohen Abhängigkeit der ländlichen Bevölkerung vom Auto führt und zusammen mit schlechter Infrastruktur und dem Mangel an einem öffentlichen Verkehrsangebot zu einer begrenzten Erreichbarkeit beiträgt. Begrenzte Erreichbarkeit bedeutet eingeschränkter Zugang zu allen Arten von Dienstleistungen. Dies umfasst öffentliche Dienstleistungen wie Post und Gesundheitsversorgung, aber auch private Angebote wie Läden, Lebensmittelgeschäfte, Apotheken, Friseure, Kneipen und andere.

Es gibt große Unterschiede zwischen verschiedenen ländlichen Regionen in den unterschiedlichen Mitgliedstaaten.

Die Projekt-Phase "Ländliche Mobilität neu denken" des SMARTA-Projekts zielte darauf ab, spezifische Herausforderungen der ländlichen Mobilität zu erfassen und existierende Rahmenbedingungen für ländliche Entwicklungsstrategien in den EU-Ländern besser zu verstehen.



Einige ländliche Gebiete sind durch Menschen mit hohem Einkommen gekennzeichnet, die dort leben, andere durch eine starke Dominanz einkommensschwacher Haushalte. Bergregionen unterscheiden sich stark von Küstengebieten. In einigen Bereichen stellt die Abgeschiedenheit ein Problem dar. In anderen Fällen sind topographische Herausforderungen, Landschafts- und Denkmalschutz oder saisonale Probleme - z. B. aufgrund des Tourismus - prägend. Diese Vielfalt macht es schwierig, ein Modell zu entwickeln, das überall tragfähig ist.

Jeder, der in ländlichen Gebieten lebt, ist direkt oder indirekt von den Defiziten ländlicher Mobilität betroffen. Aber es gibt eine Reihe von benachteiligten Menschen, bei denen die Auswirkungen besonders gravierend sind: ältere Menschen, Behinderte, einkommensschwache Familien, Arbeitslose, Alleinerziehende, Jugendliche, Einwanderer, Neuankömmlinge in der Region, Menschen, die mit einer plötzlichen Krise konfrontiert sind.

Defizite in der ländlichen Mobilität hemmen die Entwicklung ländlicher Regionen. Dies betrifft das soziale Leben und die (wirtschaftliche) Entwicklung ländlicher Gemeinden. Strategien anderer Sektoren (z. B. Sozial- und Gesundheitswesen) tragen der Bedeutung des Verkehrs nicht immer vollumfänglich Rechnung, obwohl mangelnde Erreichbarkeit ihre Wirkung oft erheblich einschränkt. Unternehmen sind auf Mobilitätsangebote angewiesen, um potenzielle Mitarbeiter zu gewinnen. Ein hohes Maß an Automobilität der Menschen im ländlichen Raum führt zum Verschwinden von Dienstleistungsangeboten vor Ort, da das Auto es den Menschen ermöglicht, Dienstleistungen zu nutzen, die relativ weit entfernt angeboten werden.

In den meisten EU-Mitgliedstaaten fehlt es an politischen Rahmensetzungen für ländliche Mobilität. Mobilität im ländlichen Raum ist häufig nicht als relevantes Thema anerkannt und es fehlen entsprechende Konzepte. Auch in Ländern und Regionen, in denen institutionelle, regulatorische und finanzielle Rahmensetzungen in Bezug auf Mobilität generell gut entwickelt sind, sind sie tendenziell stärker auf die Städte ausgerichtet und priorisieren große Infrastrukturprojekte häufig gegenüber der ländlichen Mobilität.

Häufig hemmen rechtliche Rahmensetzungen Innovationen im Bereich der ländlichen Mobilität, anstatt lokale Initiativen zu unterstützen und die ländlichen Gemeinden in die Lage zu versetzen, Reformen vorzunehmen sowie neue Lösungen zu finden. So schließt beispielsweise die Art und Weise, in der öffentliche Verkehr in vielen Ländern reguliert ist, gemeinschaftliche Lösungen oder On-Demand-Dienste oft aus.





ES BEDARF EINES NEUEN LEITBILDS

Die Erfassung der bestehenden Rahmenbedingungen sowie der gängigen Praxis in den EU-Staaten macht die Notwendigkeit deutlich, Mobilität im ländlichen Raum neu zu denken. Zur langfristigen Verbesserung der Situation bedarf es eines neuen Leitbildes und eines strategischen Rahmens für ländliche Mobilität.

Im Idealfall sollten politische Rahmenbedingungen auf hoher Ebene erfolgen, um größtmögliche Wirkung zu erzielen. Sie sollten so gestaltet sein, dass Politiker sich mit ihrer Umsetzung profilieren können und motiviert werden, sich entsprechend zu engagieren.

Mobilität im ländlichen Raum sollte auf europäischer Ebene einen hohen Stellenwert erhalten und Initiative anregen. Damit würde die Richtung vorgegeben und Anreize geschaffen, wobei die Umsetzung auf nationaler oder subnationaler Ebene erfolgen sollte.

KERNBOTSCHAFT:

Es besteht ein klar erkennbarer Bedarf nach einem neuen Leitbild und einem neuen strategischen Rahmen für die Mobilitätspolitik im ländlichen Raum.

Lesen Sie die erste SMARTA-Broschüre, die eine detaillierte Beschreibung der Ergebnisse der ersten Projektphase enthält:

<https://bit.ly/3c3owwq>



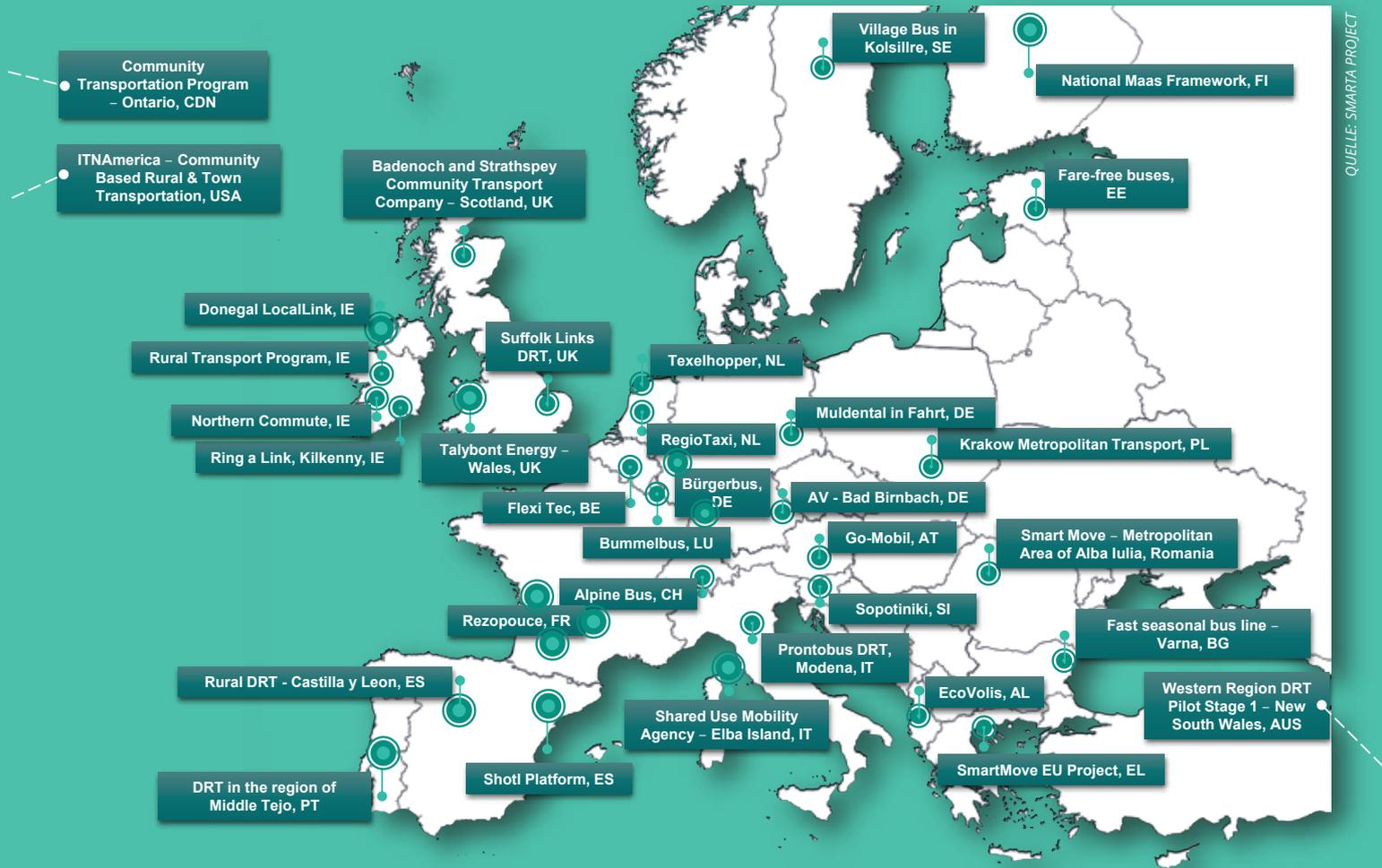
02

"SMARTA hat uns geholfen, das Know-how zu stärken und weiterzuentwickeln, das wir benötigen, um ein Bild davon zu erhalten, wie effektive Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum ausgestaltet werden sollten. Das Projekt hat erfolgreiche Beispiele für ländliche Mobilitätsangebote ans Licht gebracht. [...] Es hat uns auch geholfen, einen besseren Überblick über die Rahmenbedingungen zu erhalten, die auf der jeweiligen regionalen und nationalen Ebene bestehen." ² **Isabelle Vandoorne (GD MOVE, Europäische Kommission)**

FÜR MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM AKTIV WERDEN

² Dieses Zitat stammt aus Isabelle Vandoornes Beitrag während der SMARTA-Abschlusskonferenz im Dezember 2020. Sie können eine Aufzeichnung der Konferenz unter folgendem Link ansehen: <https://bit.ly/38WKWh8>

SMARTA hat sich zum Ziel gesetzt, die Kenntnisse zu nachhaltiger ländlicher Mobilität zu erweitern, indem das Projekt gemeinschaftliche Mobilitätslösungen identifiziert und evaluiert, die in ländlichen Gegenden in ganz Europa realisiert werden. Es ging darum, die Faktoren zu analysieren, die eine Weiterverbreitung gemeinschaftlicher Mobilitätsangebote im ländlichen Raum befördern bzw. behindern. Das Potenzial der Übertragbarkeit erfolgreicher Lösungen sollte ermittelt werden. Dafür wurde eine beträchtliche Anzahl guter Beispiele aus verschiedenen Ländern Europas betrachtet – siehe Abbildung.



QUELLE: SMARTA PROJECT

Abbildung 1: SMARTA-Karte der guten Beispiele und Demonstrations-Vorhaben

EIN BREITES SPEKTRUM VON MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Ist der öffentliche Nahverkehr in Form eines Busses die einzige Möglichkeit, den Menschen auf dem Land Verkehrslösungen anzubieten?

Das breite Spektrum guter Beispiele zeigt, dass es eine große Vielfalt an Möglichkeiten gibt, öffentlichen Nahverkehr bereitzustellen, wobei die entsprechenden Lösungen sich aus dem jeweiligen Kontext ergeben und auf die Besonderheiten der Gebiete eingehen, die sie bedienen. Sie sind außerdem auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmt. Flexible Fahrdienste mit Kleinbussen, Tür-zu-Tür-Beförderung auf Abruf oder mit "virtuellen" Haltestellen, gemeinschaftlich genutzte Taxis und Fahrgemeinschaften sind nur ein Teil der vielen Lösungen, die die Mobilität der Menschen in ländlichen Gebieten verbessern können.³

Ein Mobilitätsangebot besteht in der Regel aus dem "physischen" Angebot und der Bereitstellung "virtueller" Dienste, die den Zugang erleichtern. Die physischen Angebote können über die Mobilitätsmodi klassifiziert werden: konventioneller öffentlicher Nahverkehr, flexibler kollektiver Verkehr und gemeinschaftlich genutzte Angebote (Ride Sharing oder Asset Sharing). Die folgende Abbildung bietet eine Übersicht über solche Angebote. Bei den virtuellen Dienstleistungen kann es sich um Buchungs- und Reservierungs-Plattformen, Auskunft zu Reiseverbindungen, Ticket-Verkauf (B2C Services) und Back-Office-Anwendungen wie Überwachung, Planung, Ablaufverfolgung, etc. handeln.

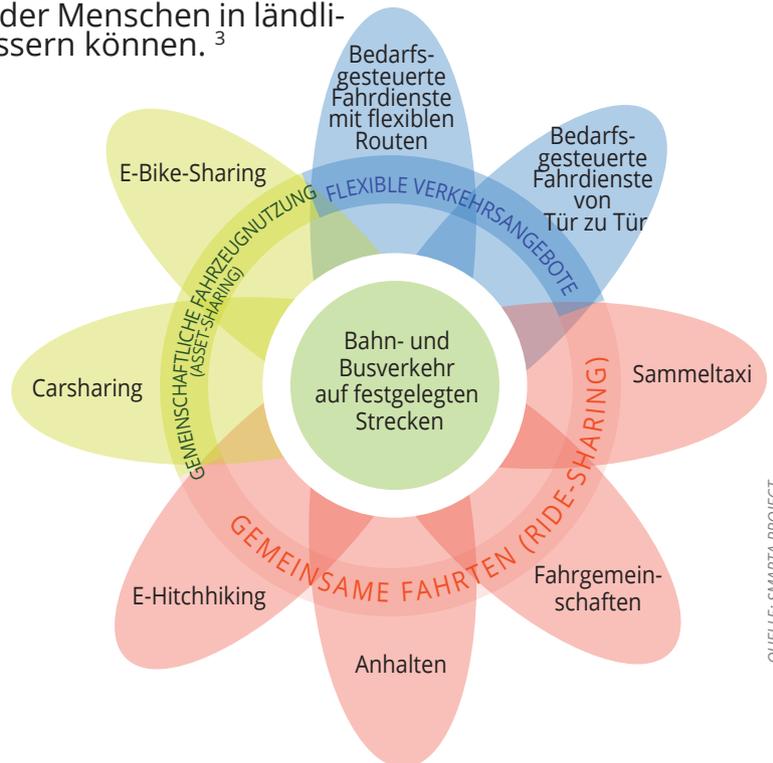


Abbildung 2: Das Spektrum der betrachteten Angebote gemeinschaftlicher Mobilität im ländlichen Raum

³ Diese Broschüre stellt nur eine Auswahl der Lösungen vor, die als gute Beispiele identifiziert und betrachtet wurden. Alle Good-Practice-Berichte

finden Sie hier: <https://bit.ly/3ltW4XM>

Beschreibungen der SMARTA- und SMARTA 2-Demonstrations-Vorhaben finden Sie hier: <https://bit.ly/30W09un>

FLEXIBLE MOBILITÄTSANGEBOTE

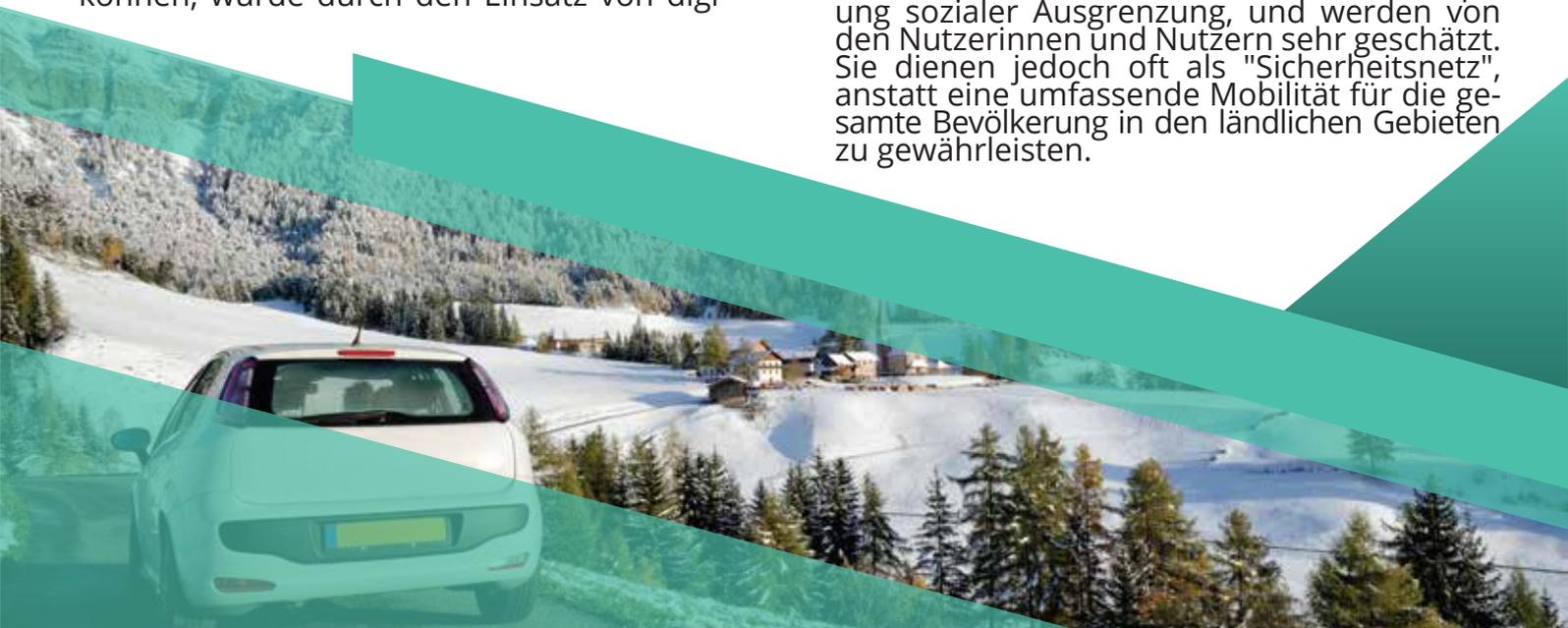
Bedarfsgesteuerte Mobilitätsangebote (Demand-Responsive Transport / DRT) sind Fahrdienste, die Personen den tatsächlichen Bedürfnissen der Fahrgäste entsprechend abholen und absetzen. Dies kann auf flexiblen Routen oder von Tür zu Tür erfolgen. Diese Arten von Verkehrsdienstleistungen stellen eine Reihe von Möglichkeiten dar, die den weiten Raum zwischen dem Taxi und dem Öffentlichen Personennahverkehr ausfüllen.

In den letzten zwei Jahrzehnten wurde DRT in ländlichen Gebieten auf unterschiedliche Weise und in unterschiedlichen Kontexten vielfach umgesetzt. Dies deutet darauf hin, dass DRT als das wichtigste Modell der gemeinschaftlichen Mobilität im ländlichen Raum betrachtet werden könnte. Erfolgsversprechend ist der Ansatz insbesondere dann, wenn er gut mit dem regulären öffentlichen Verkehr in den Städten und entlang übergeordneter Korridore verknüpft ist.

Die Möglichkeit, durch DRT effiziente und erschwingliche Fahrdienste anbieten zu können, wurde durch den Einsatz von digi-

taler Technologie noch erheblich verbessert. Beispielsweise können Routen vollständig dynamisch in Echtzeit angepasst werden. Dies wird durch hochentwickelte Algorithmen und Software möglich, die auf die jeweils aktuellen Verkehrsverhältnisse und den aktuellen Bedarf laufend reagiert und dabei ein hohes Maß an Pünktlichkeit gewährleistet. Gerade für junge Menschen sind derartige Angebote dank der Möglichkeit attraktiv, eine Fahrt über eine Smartphone-App zu planen und zu buchen. Buchungen können sehr kurzfristig erfolgen, bis zu zehn oder 15 Minuten vor Fahrtantritt. Entsprechende neue Organisations- und Geschäftsmodelle haben sich weiterentwickelt und ermöglichen eine immer bessere Erbringung dieser Leistungen.

Trotz der Effektivität sowie des großen Potenzials gerade im ländlichen Umfeld wird DRT bisher noch längst nicht überall in Europa als ergänzendes öffentliches Mobilitätsangebot eingesetzt. Die am weitesten verbreitete Art von DRT sind Angebote für benachteiligte Bevölkerungsgruppen wie ältere und behinderte Menschen. Diese Angebote folgen sozialen Zielen, insbesondere der Bekämpfung sozialer Ausgrenzung, und werden von den Nutzerinnen und Nutzern sehr geschätzt. Sie dienen jedoch oft als "Sicherheitsnetz", anstatt eine umfassende Mobilität für die gesamte Bevölkerung in den ländlichen Gebieten zu gewährleisten.



ON-DEMAND-POOLING-SERVICES IN NACHFRAGESCHWACHEN GEBIETEN KATALONIENS, SPANIEN

In den Gemeinden Sant Cugat del Valls und Vallirana in der Nähe des Ballungsraums Barcelona wurden in den Jahren 2017-2018 bedarfsgesteuerte Pooling-Mobilitätsangebote eingeführt. Diese Angebote decken die nachfrageschwachen Randgebiete beider Gemeinden ab. Der Service wird durch Minivans erbracht. Das Abholen und Absetzen erfolgt an Bushaltestellen.

Die Angebote wurden als Ersatz für frühere ineffiziente Linienbusse konzipiert und eingeführt. Sie basieren auf der Technologieplattform Shotl, einer integrierten Plattform, die das Management flexibler Angebote unterstützt und über entsprechende Schnittstellen wichtige Dienstleistungen für alle Beteiligten (Verkehrsunternehmen, Verkehrsbehörde, Kunden) bereitstellt. Für eine optimierte Routenplanung, die im Abgleich von Bedarfsmeldungen und Verkehrsinformationen erfolgt, werden „Machine Learning-Algorithmen“ eingesetzt.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/30ZcxtG>

REGIONALE SAMMELTAXIS – REGIOTAXI, NIEDERLANDE

Regiotaxi ist im wesentlichen ein regionaler Taxidienst, der in mehreren Regionen in den Niederlanden verkehrt. Es ist primär ein Haus-zu-Haus-Service, der seine Nutzerinnen und Nutzer von einem Ausgangspunkt (z. B. von zuhause) abholt und an sein Ziel bringt. Das System hat keine festen Haltestellen oder Routen. Weitere Fahrgäste können unterwegs abgeholt werden, was bedeutet, dass Regiotaxi niedrigere Preise als herkömmliche Taxi-Konkurrenten anbieten kann.



Regiotaxi basiert auf einer Kooperationsvereinbarung zwischen mehreren Kommunen, die erkannt haben, dass Lücken in den bestehenden öffentlichen Nahverkehrsangeboten die Mobilität der lokalen Bevölkerung in ländlichen Gebieten stark einschränken. Der Dienst richtet sich insbesondere an Personen mit eingeschränktem Zugang zum öffentlichen Nahverkehr und behinderte Menschen. Für die Kommunen ist die Bereitstellung dieses Angebots teurer als die Erbringung konventioneller Nahverkehrsleistungen.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/3s2em4U>

BEDARFGESTEUERTE ANGEBOTE ZUR VERHINDERUNG SOZIALER AUSGRENZUNG – RING A LINK, IRLAND

Ring a Link wurde 2001 als Initiative von unten als lokales Verkehrsunternehmen gegründet, das sich auf die Bekämpfung sozialer Ausgrenzung konzentriert. Es betreibt derzeit täglich bzw. regelmäßig flexible Angebote sowie Liniendienste und hat das Gebiet, das versorgt wird, kontinuierlich erweitert. Das Unternehmen hat sich inzwischen zu einer übergreifenden Nahverkehrs koordinierungsstelle mit Niederlassungen in fünf irischen Grafschaften entwickelt. Diese betreibt selbst 23 Kleinbusse und unterhält Verträge mit den Eignern von zehn weiteren Kleinbussen, die täglich verkehren. Ring a Link bietet hauptsächlich Minibus-basierte DRT-Angebote sowie einige feste Linien an. Die Angebote richten sich an die Gesamtbevölkerung. Die DRT-Angebote müssen im Voraus gebucht werden.

Sie sind zeitlich so terminiert, dass sie mit den Angeboten auf festen Linien sowie mit festem Fahrplan verknüpft werden können. Einige Angebote sind als Zubringer zu Überlandbussen konzipiert.

In dem im September 2017 verabschiedeten Leitbild von Ring a Link heißt es: "Wir streben danach, qualitativ hochwertige Angebote im ländlichen Raum zu erbringen, die Verbindungen unserer Kunden zu grundlegenden Dienstleistungen, Unterstützungsangeboten und Menschen in den Gemeinden herstellen. Wir bemühen uns darum, die Isolierung der verstreut in ländlichen Gebieten lebenden Menschen, denen wir dienen, zu verringern, indem wir Teilhabe und die Einbindung in die Gemeinden befördern."

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/310cH3K>

DRT INTEGRIERT IN DEN KONVENTIONELLEN ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHR – TRANSPORTE A PEDIDO, PORTUGAL

Dieser DRT-Service wird von Taxis betrieben und ist in das herkömmliche Nahverkehrsangebot integriert. Es wird damit die weit gestreute Nachfrage in peripheren ländlichen Gegenden und in kleinen Dörfern der Region Mittlerer Tejo bedient. Wesentliches Ziel der Einführung dieser integrierten DRT-Dienste war es, eine praktikable Lösung zu bieten, die auf bisher unerfüllte Bedürfnisse in Bezug auf Flexibilität, Abdeckung und Verknüpfung mit Fern- und Eisenbahnverbindungen reagiert. Es ging dabei auch um die Senkung der Betriebskosten und die Optimierung des Zusammenspiels zwischen verschiedenen Bereichen bzw. Systemen. Flexible Angebote dienen als Zubringer für Fernbusse und -züge.

Ein sehr relevantes Merkmal dieses guten Beispiels ist das Management unterschiedlicher Systeme bzw. Bereiche durch ein gemeinsames (zentralisiertes) Buchungszentrum, was zur Optimierung der Betriebskosten beiträgt. Das Angebot wird von der Comunidade Intermunicipal Medio Tejo, einem Verbund von Kommunen und Behörden, gesteuert und von einem Pool aus 30 Taxiunternehmen betrieben.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/30ZLUVq>

GEMEINSCHAFTLICHE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Zu gemeinschaftlicher Mobilität (Shared Mobility) gehören sowohl Ride-Sharing (z. B. Fahrgemeinschaften oder E-Hitchhiking) als auch Asset-Sharing (z. B. Fahrrad- oder Carsharing). Ride-Sharing ermöglicht die Bündelung von Fahrten unterschiedlicher Menschen durch die gemeinsame Nutzung desselben Fahrzeugs (z. B. Fahrgemeinschaften) und/oder die Nutzung desselben Angebots (z. B. Taxi). Asset-Sharing-Dienste ermöglichen es der oder dem Reisenden, ein bestimmtes Verkehrsmittel (Fahrrad, Auto, E-Scooter usw.) zu nutzen, ohne dessen Eigentümer zu sein. Die Nutzer müssen sich jedoch registrieren.

Gemeinschaftliche Mobilität kann einen wesentlichen Beitrag zur Lösung von Mobilitätsproblemen im ländlichen Raum leisten, wo der konventionelle öffentliche Nahverkehr nur bedingt dazu geeignet ist, den tatsächlichen Bedürfnissen der Fahrgäste gerecht zu werden und die Menschen in hohem Maße vom privaten Auto abhängig sind. Durch Bündelung entsteht mehr Effizienz und gleichzeitig werden die Mobilitätsmöglichkeiten der Menschen verbessert. Haushalten eröffnet sich die Möglichkeit, die Zahl der Autos zu verringern, die sie besitzen. Damit werden die Bedingungen für Haushalte mit niedrigen und mittleren Einkommen verbessert. Ein übergeordneter Aspekt ist aus globaler Sicht wichtig: Gemeinschaftliche Mobilität leistet einen wichtigen Beitrag zu Nachhaltigkeit und Klimaschutz.



BÜRGERBUSSE IN BADEN-WÜRTTEMBERG, DEUTSCHLAND

Bürgerbus ist ein Modell des ehrenamtlich organisierten Nahverkehrs, das in unterschiedlichen Gebieten Deutschlands praktiziert wird. Die konkrete Umsetzung variiert lokal und ist an die spezifischen Bedürfnisse angepasst. Das Modell ist in Baden-Württemberg, Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen am weitesten verbreitet. Der Bürgerbus ergänzt die herkömmlichen öffentlichen Nahverkehrsangebote, indem er gemeinschaftliche Mobilitätsangebote in ländlichen und abgelegenen Gebieten mit schlechter ÖPNV-Anbindung bereitstellt. Bürgerbusse werden finanziell durch eine Kombination aus staatlicher und privater Finanzierung unterstützt. Freiwillige agieren als Fahrerinnen und Fahrer sowie im Backoffice.

Dank der ehrenamtlichen Tätigkeit werden die Personalkosten, die sonst mindestens 60% der Betriebskosten ausmachen würden, sehr weitgehend reduziert. Die Bürgerbus-Initiativen bieten ein nachhaltiges Mobilitätsangebot, bei dem Bürgerinnen und Bürger für Bürgerinnen und Bürger fahren. Der Einsatz von Freiwilligen als Fahrerinnen / Fahrer und für andere Aufgaben ist die Stärke des Modells.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/3s2F797>

REZO POUCE - ORGANISIERTES ANHALTEN, FRANKREICH

Rezo Pouce ist organisiertes Anhalten. Die Initiative begann 2009 und ist heute in rund 2.000 Gemeinden in ganz Frankreich aktiv, die etwa 20 % der ländlichen Gebiete Frankreichs abdecken. Es zeigt sich hier das Potenzial lokaler Gemeinschaften, sich durch einen einfachen und gut organisierten Anhalterdienst gegenseitig zu helfen, der von der Rezo Pouce Association unterstützt wird. Rezo Pouce wird für alle Arten von Fahrten genutzt, einschließlich Pendeln zur Arbeit oder Bildung. Die durchschnittliche Wartezeit beträgt sechs Minuten, wobei 50 % der Fahrten in weniger als fünf Minuten und 90 % in weniger als zehn Minuten verfügbar sind.

Mit moderner Informationstechnologie und einem einfachen Registrierungsverfahren vermeidet Rezo Pouce die Nachteile des klassischen Anhaltens, nämlich ein subjektives Gefühl der Unsicherheit, und verstärkt vielmehr die Vorteile. Es ist ein schnelles, bequemes und extrem günstiges Transportmittel. Darüber hinaus nutzt die Organisation, die hinter dem Angebot steht, ein in diesem Kontext innovatives Organisationsmodell: eine gemeinnützige Genossenschaft.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/3vFalp7>

AGENTUR FÜR GEMEINSCHAFTLICHE MOBILITÄT IN ELBA, ITALIEN

Auf der Insel Elba wird derzeit die Shared Use Mobility Agency (SUMA-ElbaSharing) aufgebaut. Große Teile der Insel sind ländlich geprägt, mit Bergen auf der westlichen Seite, Ebenen in der Mitte und Hügeln auf der östlichen Seite. SUMA ermöglicht die Koordinierung unterschiedlicher Ride Sharing-Angebote, die mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft sind, die zentrale Bereitstellung von Informationen über den öffentlichen Verkehr und andere Mobilitätsdienste auf Elba, die Koordinierung verschiedener Dienstleister (insbesondere der Betreiber von Fahrrad-/Scooter-/Auto-/Bootsvermietungsdiensten) sowie die Erfassung und Verwaltung von Daten zur Mobilität. Die Innovation liegt einerseits darin, dass die Nutzer über einen einzigen Zugangspunkt in konsistenter und effizienter Weise Zugang zu allen Informationen über das gesamte Mobilitätsangebot haben (Art der Angebote, Fahrplan, Tarife, Zugangsmodalitäten, Buchung usw.). Andererseits übernimmt die Agentur eine Vermittlerrolle, führt die Mobilitätsnachfrage zusammen und koordiniert die unterschiedlichen gemeinschaftlichen Mobilitätsangebote, die zudem mit dem konventionellen öffentlichen Nahverkehr verknüpft sind.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/38ZgrHb>



INTEGRATION VON FAHRGEMEINSCHAFTEN UND ÖFFENTLICHEM NAHVERKEHR IN DER METROPOLREGION BRASOV, RUMÄNIEN

Die Mobilitätsmuster der Einwohnerinnen und Einwohner der Metropolregion Brasov sind nicht ungewöhnlich: Die meisten pendeln aus benachbarten ländlichen Gebieten in die Stadt Brasov, um dort zu arbeiten, zu studieren, Gesundheitseinrichtungen aufzusuchen oder Freizeitaktivitäten nachzugehen. Aufgrund der Knappheit des öffentlichen Verkehrsangebots in ländlichen Gebieten tun sie dies mit ihren eigenen Autos. Das hat den Druck auf die Straßeninfrastruktur und das Verkehrsaufkommen auf den Straßen exponentiell erhöht, die die ländlichen Gemeinden mit dem Stadtzentrum von Brasov verbinden. Es hat außerdem dazu geführt, dass Parkplätze zu einer Ware mit hohem Wert geworden sind. Als eines der SMARTA 2-Demonstrationsprojekte ist es das Ziel der Metropolregion Brasov, Mobilitätslösungen zu testen, die speziell für die ländlichen Gemeinden entwickelt wurden. Der Schwerpunkt soll dabei auf der Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel anstelle von Privatfahrzeugen liegen. Dies soll kombiniert werden mit alternativen Angeboten wie DRT, Fahrgemeinschaften, Radfahren als Zubringer zum ÖPNV, etc. Insbesondere soll eine Lösung getestet werden, die die Entwicklung einer App-basierten Fahrgemeinschaftsplattform sowie deren Integration in den konventionellen öffentlichen Nahverkehr umfasst. Dieses Car-Pooling wird als eine Möglichkeit angesehen, Fahrten nachhaltiger zu organisieren, indem sichergestellt wird, dass mehr Fahrgäste dasselbe Fahrzeug nutzen und so die Nutzung des Autos reduziert wird.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/38ZZ2hH>

Lesen Sie den Bericht über gute Beispiele im ländlichen Raum. Er beinhaltet eine vertiefende Betrachtung ländlicher Mobilitätslösungen, die von SMARTA zusammengetragen wurden:

<https://bit.ly/3vHwCmh>



INTEGRATION IN DEN KONVENTIONELLEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Das Netz des konventionellen öffentlichen Nahverkehrs (mit festen Linien und Fahrplänen) spielt im ländlichen Raum eine wichtige Rolle. Es bildet das strukturprägende Rückgrat des Mobilitätsangebots, das Gemeinden, Städte und Regionen miteinander verbindet. Es werden damit jedoch nicht alle Menschen erreicht. Viele Dörfer und ländliche Räume werden nur bedient, wenn sie das Glück haben, an Langstreckenrouten zu liegen.

Verkehrsangebote, die auf Dörfer und ländliche Gebiete ausgerichtet sind, sind in der Regel unrentabel. Viele dieser Angebote wurden im Laufe der Zeit schrittweise reduziert, sowohl als Reaktion auf die sich verringernde Nachfrage in ländlichen Gebieten als auch im Rahmen von Sparmaßnahmen.

Eine pragmatische Antwort auf diese Situation besteht darin, die Anbindung von Dörfern und ländlichen Gegenden an Knotenpunkte des öffentlichen Nahverkehrs durch flexible und gemeinschaftliche Mobilitätsangebote zu verbessern. Diese können eine doppelte Rolle spielen: Sie können erstens Mobilitätsbedürfnisse vor Ort befriedigen und zweitens Verbindungen zu Haltestellen und Knotenpunkten des öffentlichen Verkehrs gewährleisten.



KOOPERATIVE ORGANISATION DES ÖFFENTLICHEN NAHVERKEHRS IN DEN PROVINZEN GRONINGEN UND DRENTHE, NIEDERLANDE

Die Provinzen Groningen und Drenthe sowie die Gemeinde Groningen haben eine Kooperation ins Leben gerufen, um den öffentlichen (Bus-)Verkehr gemeinsam abzuwickeln. Ziel einer öffentlichen Verkehrsbehörde, die im Rahmen dieser Kooperation entstanden ist, ist es, die Verbindung städtischer und ländlicher Gebiete zu gewährleisten. Dabei sollen öffentliche Verkehrsmittel sowohl für die Fahrgäste, als auch für die öffentliche Hand erschwinglich bleiben.

Die Planungsstrategie, die dazu beschlossen wurde, basiert auf einem Netz von Mobilitäts-Hubs. Derzeit sind in den beiden Provinzen 55 solcher Mobilitätsknotenpunkte in Betrieb. Diese Hubs haben jeweils einen Einzugsbereich von 15 km. An den Hubs werden regelmäßige Busverbindungen angeboten.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/3tD6DKR>

INTEGRIERTER ÖFFENTLICHER NAHVERKEHR FÜR DIE METROPOLREGION ALBA IULIA, RUMÄNIEN

Das Projekt "Smart Move" bietet integrierte öffentliche Verkehrsangebote für den Verflechtungsbereich von Alba Iulia, einschließlich sieben an die Stadt angrenzender ländlicher Orte. Das Projekt zielt darauf ab, durch ein öffentliches Nahverkehrsangebot mit integriertem Informationsangebot, Ticketing-System und koordinierten Fahrplänen eine bessere Verbindung zwischen ländlichen und städtischen Gebieten zu gewährleisten.

Das Projekt nutzte einen neuen Ansatz der Verkehrsplanung, indem es eine innovative Kooperationsstruktur entwickelte und dabei Verantwortlichkeiten von den einzelnen Bezirksbehörden an einen Verbund der Gebietskörperschaften delegierte. Die Rationalisierung der zuvor nicht verknüpften ländlichen und städtischen Netze sowie Investitionen in neue Fahrzeuge führten zu einem Anstieg der Fahrgastzahlen um 43 %.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/3r1F3Fv>



UMFASSENDE NEUORGANISATION DES ÖPNV – MULDENTAL IN FAHRT, DEUTSCHLAND

"Muldental in Fahrt" ist ein Projekt, das das ÖPNV-Angebot im ehemaligen Muldentalkreis südöstlich von Leipzig in Sachsen drastisch verbessert. Das Busnetz wurde komplett neu organisiert. Es ist nun klar hierarchisiert, mit strukturierenden Hauptlinien und untergeordneten Erschließungslinien. Der Takt und die Anzahl der Haltestellen wurden erhöht. (Erhöhung des Takts im Busverkehr auf alle ein bis zwei Stunden; Einführung von Verbindungen am frühen Morgen, späten Abend und am Wochenende; 66 neue Bushaltestellen) Auch die Anbindung an das Zugnetz wurde optimiert.

Die durchdachte Neugestaltung führte zu einer beeindruckenden Verbesserung in Bezug auf mehrere Indikatoren: Eine Erhöhung der angebotenen Buskilometer um 25 %, eine Erhöhung der Zahl der Bushaltestellen auf 336. Die Zahl der Fahrgäste stieg innerhalb von sechs Monaten insgesamt um 10 %, wobei die Zahl der Schüler und Jugendlichen, die den ÖPNV nutzen, im gleichen Zeitraum um 30 % gestiegen ist.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/200k7EQ>

REGIONALE PARTNERSCHAFTEN FÜR UNTERVERSORGTE GEBIETE – BUS ALPIN, SCHWEIZ

Der Bus Alpin zielt darauf ab, öffentlichen Nahverkehr auch dort anzubieten, wo das Angebot wegen sehr geringer Einwohnerzahlen durch nationale Vorschriften nicht abgesichert ist. In einigen ländlichen Gebieten besteht eine gestreute und schwankende Nachfrage, die vor allem durch Tourismus und Freizeitaktivitäten erzeugt wird. Der Service wird in 16 Gebieten angeboten. Es handelt sich bei allen um ländliche Berggebiete, in denen die Nachfrage für konventionelle Angebote finanziell nicht rentabel ist. Bus Alpin ist als Verein organisiert, der von Gebietskörperschaften und privaten Unternehmen gebildet wird. Er verfügt über einen nationalen Vorstand und eine Reihe von regionalen Partnerschaften.

Bus Alpin ist als nationaler Markenverband organisiert, der lokale bzw. regionale Partnerschaften vernetzt. Das konkrete Verkehrsangebot wird von der jeweiligen lokalen Partnerschaft betrieben, wobei die nationale Ebene des Vereins Know-how und Beratung anbietet. Die Finanzierung der Verkehrsangebote erfolgt durch die öffentliche Hand und private Sponsoren. Die Höhe des öffentlichen Beitrags ist je nach Angebot und Gebiet sehr unterschiedlich (von 10 % bis 70 %).

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/2P6kcn6>

Ein Aspekt, der im Zusammenhang mit der Vielfalt an Mobilitätsangeboten erwähnt werden muss, ist der Umstand, dass es für sie häufig keinen entsprechenden rechtlichen Rahmen gibt. Es bedarf hier zukünftig mehr Flexibilität, um gemeinschaftliche Mobilitätsangebote rechtlich zu würdigen. Wenn kleinmaßstäbliche Verkehrsdienstleistungen reguliert werden, sollten dabei nicht nur konventionelle Busdienste berücksichtigt werden, sondern auch flexible oder gemeinschaftliche Mobilitätsangebote.

LÄNDLICHE MOBILITÄT UND ÖFFENTLICHE VERWALTUNG

Der Mangel an ländlichen Mobilitätsangeboten ist häufig darauf zurückzuführen, dass lokale Gebietskörperschaften im ländlichen Raum möglicherweise nicht über ausreichende finanzielle und personelle Ressourcen verfügen, um ein entsprechendes Angebot zu entwickeln und zu betreiben. Die Bündelung von Ressourcen ist deshalb von wesentlicher Bedeutung.

Die Recherchen im Rahmen von SMARTA haben mehrere Möglichkeiten aufgezeigt, dies zu gewährleisten:

- ✓ Planung und Finanzierung von Mobilität auf regionaler Ebene und Gewährleistung von Mindeststandards der Erreichbarkeit in der gesamten Region.
- ✓ Zusammenarbeit zwischen städtischen Zentren und den umliegenden ländlichen Gemeinden, um Mobilität im Verflechtungsbereich zu gewährleisten.
- ✓ Interkommunale Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten



Planung und Finanzierung von Mobilität auf regionaler Ebene und Gewährleistung von Mindeststandards der Erreichbarkeit in der gesamten Region

Dies kann ein von oben initiiertes Prozess (Top-Down) sein. Beispielsweise ist Flandern als Ergebnis eines von der flämischen Regierung verabschiedeten Dekrets zu Erreichbarkeitsstandards kürzlich in 15 Verkehrsregionen unterteilt worden. Einer der Kernpunkte dieser Reform besteht darin, den Lokalverwaltungen ein Mitspracherecht bei der Organisation des öffentlichen Nahverkehrs in ihrer jeweiligen Verkehrsregion zu geben. Aus diesem Grund wurde für jede dieser Region ein entsprechender Rat gebildet, durch den die interkommunale Zusammenarbeit verbessert werden soll. Alle Kommunalverwaltungen der Region sowie Vertreter unterschiedlicher Mobilitätsakteure gehören diesem Rat an. Die Räte sind für die Organisation des öffentlichen Nahverkehrs verantwortlich. Dies beinhaltet die Ausarbeitung eines regionalen Mobilitätsplans sowie die darauf basierende Auflage regionaler Mobilitätsprogramme und -projekte. Damit ist gewährleistet, dass Flandern vollständig mit Mobilitätsangeboten abgedeckt ist und grundlegende Erreichbarkeitsstandards für alle Einwohnerinnen und Einwohner erfüllt sind.

Zusammenarbeit zwischen städtischen Zentren und den umliegenden ländlichen Gemeinden, um Mobilität im Verflechtungsbereich zu gewährleisten

In vielen anderen Fällen wird öffentlicher Nahverkehr in integrierter Weise für den gesamten Verflechtungsbereich eines städtischen Zentrums angeboten, wobei die umliegenden ländlichen Gemeinden eingeschlossen werden. Diese Art der vertikalen Zusammenarbeit ermöglicht die Nutzung von Ressourcen des Zentrums für die interkommunale Kooperation. Dies ist damit begründet, dass alle Seiten von Pendlerverflechtungen und wirtschaftlichem Austausch profitieren. So umfasst beispielsweise das Projekt "Smart Move" im rumänischen Alba Iulia neben der Stadt auch sieben angrenzende ländliche Gemeinden.

Horizontale interkommunale Zusammenarbeit bei der Bereitstellung von Mobilitätsangeboten

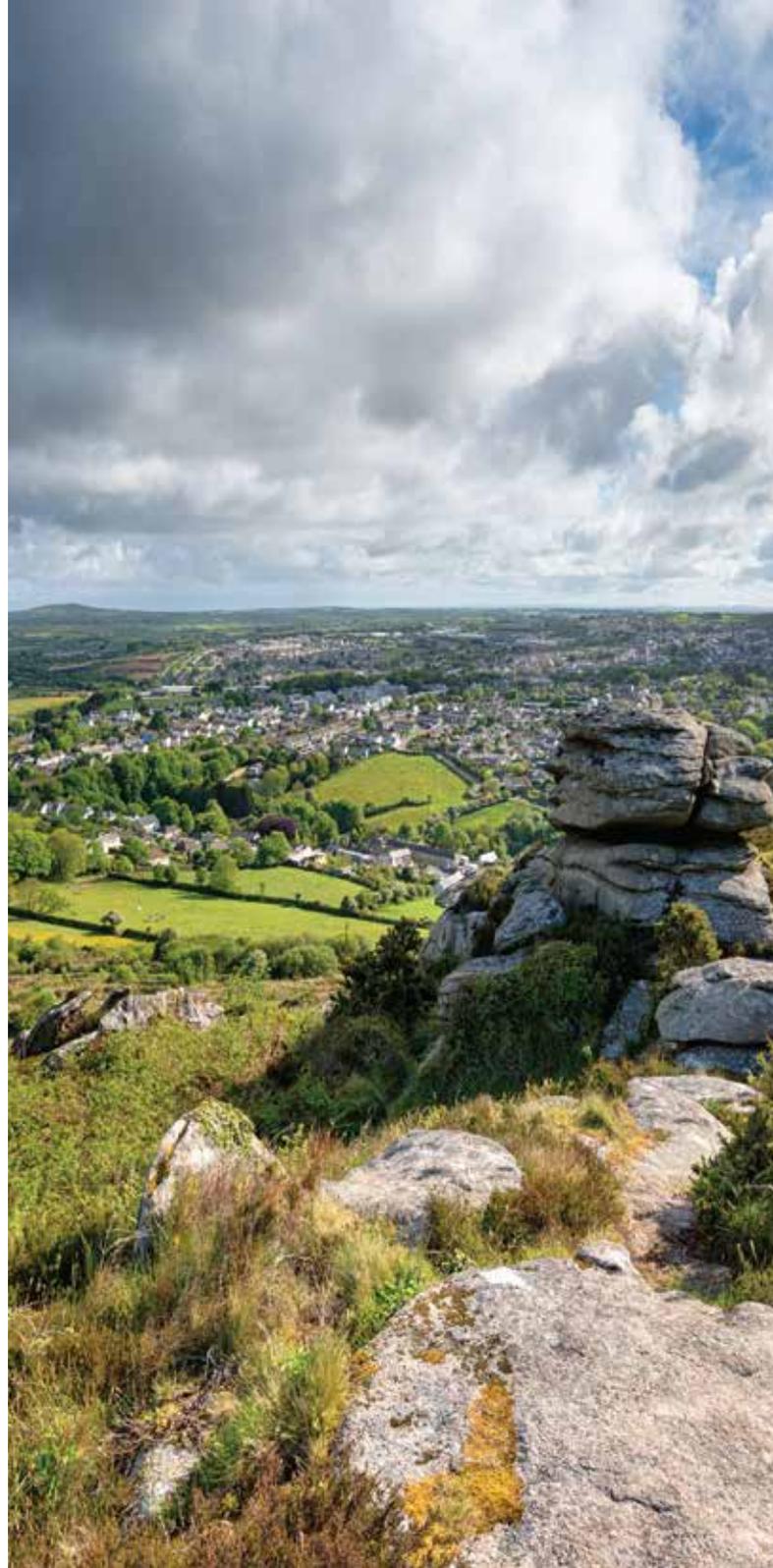
In anderen Fällen handelt es sich bei der interkommunalen Zusammenarbeit um einen horizontalen Prozess von unten (Bottom-Up), bei dem mehrere Kommunen ihre Ressourcen bündeln, um ein angemessenes Niveau an Mobilitätsangeboten zu gewährleisten. Die Verkehrsbehörde Groningen und Drenthe beispielsweise ist das Ergebnis einer Zusammenarbeit zwischen den Provinzen Groningen und Drenthe sowie der Gemeinde Groningen mit dem Ziel, sowohl ländliche als auch städtische Gebiete zu erschließen. Die Teilregion Medio Tejo in Portugal umfasst fünf mittelgroße Städte (20.000–45.000 Einwohner) sowie fünf Kleinstädte (unter 15.000 Einwohner), die zusammenarbeiten, um einen DRT-Dienst zu betreiben.

DIE ROLLE DER BÜRGERBETEILIGUNG

Bürgerbeteiligung spielt bei vielen der von SMARTA als gute Beispiele identifizierten Mobilitätsinitiativen im ländlichen Raum eine wichtige Rolle. In mehreren Ländern haben Bürgerinnen und Bürger selbst die Initiative zur Lösung von Mobilitätsproblemen auf dem Lande ergriffen und gemeinschaftliche Mobilitätslösungen selbst organisiert. In diesen Situationen spielt der soziale Kontext eine zentrale Rolle.

Sehr häufig ist der Erfolg von Mobilitätslösungen, die auf lokaler Ebene organisiert werden, das Ergebnis von Gemeinschaftsgeist und bürgerschaftlichem Engagement vor Ort. Bei ehrenamtlichen Bus- und Fahrdiensten auf lokaler Ebene stehen nicht so sehr technische Fragen im Vordergrund. Vielmehr spielen kulturelle und soziale Aspekte eine wichtige Rolle, wenn es darum geht, die Menschen davon zu überzeugen, diese Angebote zu nutzen. Es bleibt noch viel zu tun, um diese Lösungen auf nationaler Ebene weiter zu verbreiten und ihnen Anerkennung zu verschaffen. Lokale Akteure werden sich zu Partnerschaften zusammenschließen müssen, innerhalb derer sie entsprechende Angebote entwickeln, umsetzen und dauerhaft betreiben.

Im Hinblick auf den Maßstab, in dem derartige Lösungen umgesetzt werden, sticht das Beispiel der Bürgerbusse in Deutschland besonders hervor. Auch das organisierte Anhalten unter dem Dach von Rezo Pouce in Frankreich kann auf andere Regionen übertragen werden, wenn die jeweilige lokale Gemeinschaft sich darum bemüht. Sopotniki, Slowenien und Local Link Donegal, Irland sind Beispiele für gemeinwohlorientierte Angebote für bestimmte Gruppen.



MOBILITÄT FÜR ÄLTERE MENSCHEN DURCH SOLIDARITÄT ZWISCHEN DEN GENERATIONEN – SOPOTNIKI, SLOWENIEN

Der Verein "Sopotniki" bietet Fahrdienste im Auto für ältere Menschen in ländlichen Gebieten. Dieser Service wird von Freiwilligen erbracht und ist kostenlos. Er wird für ältere Menschen in bestimmten Gegenden angeboten und muss im Voraus angemeldet werden. Dieser praktische Ausdruck der Solidarität zwischen den Generationen ist ein innovativer Ansatz zur Verbesserung der Mobilität älterer Menschen in ländlichen Gebieten Sloweniens, wo die Erschließung durch den öffentlichen Verkehr mangelhaft ist. Er leistet einen wertvollen und effizienten Beitrag zur Lösung des Problems der Isolation und fehlenden Mobilität von älteren Menschen in dünn besiedelten Landstrichen.

Organisatorische Aspekte untermauern den innovativen Charakter dieses guten Beispiels. Ein privatrechtlicher Verein, der aus öffentlichen (kommunalen) Mitteln kofinanziert wird, realisiert einen wichtigen sozialen Dienst für eine benachteiligte Gruppe (ältere Menschen) in einem ländlichen Gebiet.

Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/310BcOu>

FLEXIBLE MOBILITÄTSANGEBOTE FÜR UNTERSCHIEDLICHE NUTZER – LOCAL LINK DONEGAL, IRLAND

Local Link Donegal bietet eine Kombination aus Linienverkehr und DRT-Diensten an, die der kommunalen Gesundheitsversorgung dienen, aber für den allgemeinen Gebrauch offen sind. Die gesundheitsbezogenen Dienstleistungen umfassen Fahrten zur Tagespflege, Transport zu Dialysezentren, privaten Krankenwagentransfer zu großen Krankenhäusern und die Heimfahrt von Patienten. Durch die partnerschaftliche Zusammenarbeit der irischen Nationalen Verkehrsbehörde (NTA) und des Gesundheitsdienstes (Health Service Executive / HSE) werden Mehrfachnutzungen und damit eine bessere Fahrzeug- und Personalauslastung erreicht.

Local Link Donegal ist ein gemeinnütziges Unternehmen. Es wurde ursprünglich für das südwestliche Donegal-Gebiet gegründet. Das Unternehmen hat einen ehrenamtlichen Vorstand, der sich aus Gemeindevertretern zusammensetzt. Die Vorstandsmitglieder werden von unterschiedlichen Freiwilligen-Organisationen aus der Zivilgesellschaft sowie aus dem Bürgerbeteiligungs-Netzwerk des Kreises heraus entsandt. Da sich der Einzugsbereich im Laufe der Zeit auf den gesamten Landkreis ausdehnte, wurde die Zusammensetzung des Vorstands angepasst, um eine ausgewogene Vertretung aller Territorien zu gewährleisten.

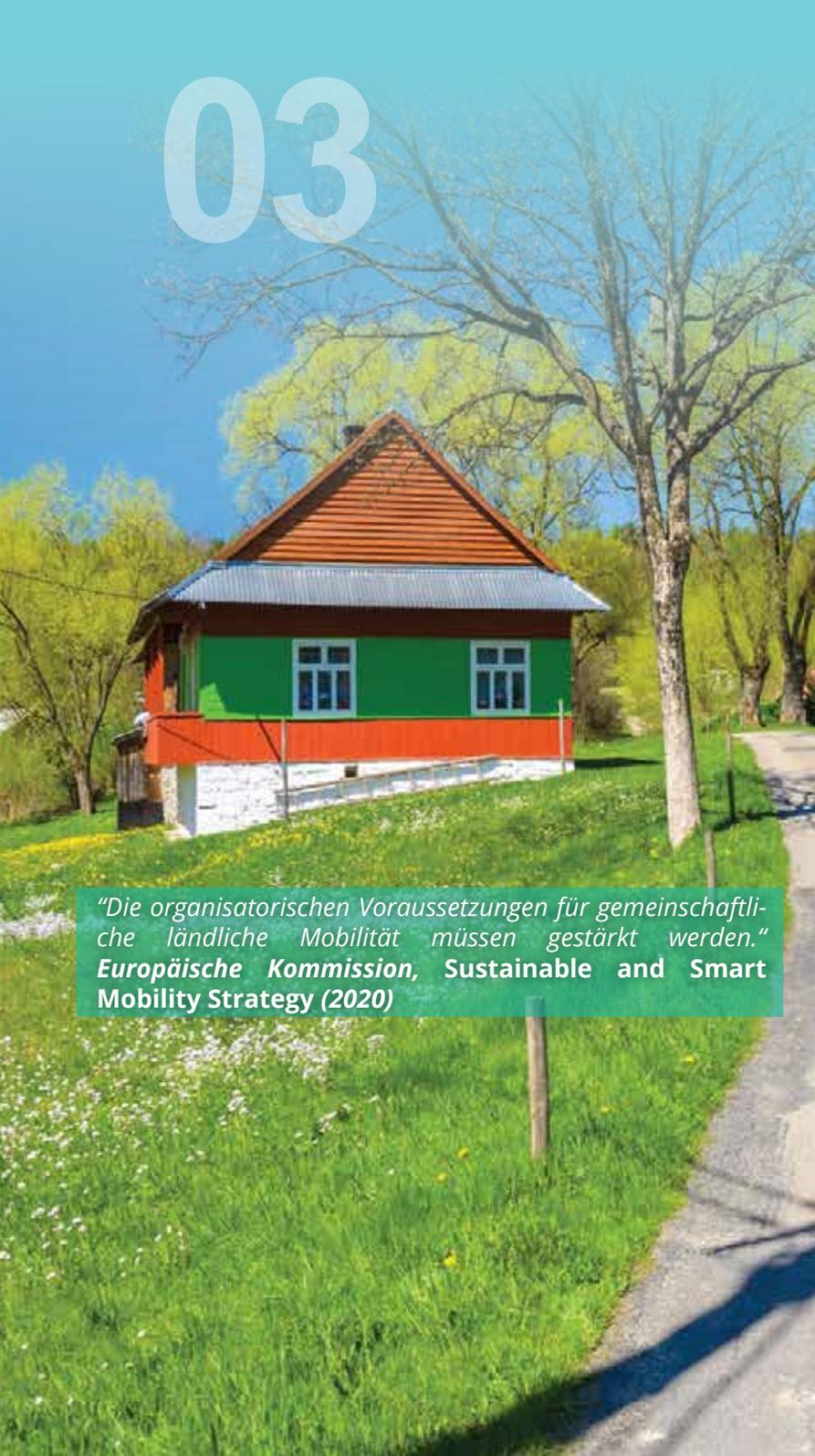
Ausführliche Informationen finden Sie hier: <https://bit.ly/3vHWM8A>

Obwohl es auf dem Markt generell viele gemeinschaftliche Mobilitätsangebote gibt, sind diese in den ländlichen Gebieten Europas bisher nicht weit verbreitet. Und bestehende Angebote sind häufig nicht in das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs integriert, nicht effektiv organisiert und nicht mit den erforderlichen finanziellen Mitteln ausgestattet. Diese Situation ist in ganz Europa (und darüber hinaus) prägend. Es handelt sich um eine strukturelle Frage.

An aerial photograph of a multi-lane highway with a green text overlay. The highway has several lanes in each direction, separated by a central median. The surrounding landscape is a mix of green trees and dry, sandy ground. A few cars are visible on the road.

Lösungen sind verfügbar, doch die Mitgliedstaaten ergreifen sie nicht, obwohl sie über die rechtlichen, institutionellen, technischen und finanziellen Kapazitäten verfügen. Das SMARTA-Projekt hat gezeigt, dass in praktisch allen Mitgliedstaaten der Europäischen Union eine explizite Politik zur Mobilität im ländlichen Raum fehlt. Diese sollte ein Leitbild beinhalten und dieses untersetzen durch Verpflichtungen in Bezug auf die Bereitstellung von Mobilitätsangeboten, verbindliche Ziele, die Zuweisung von Verantwortlichkeiten sowie Aussagen zur Rolle von lokalen Akteuren. Einerseits sind entsprechende Organisationen, beispielsweise Verkehrsagenturen und Regionalverwaltungen, nicht dazu verpflichtet, die ländliche Mobilität in ihren Gebieten zu entwickeln, und haben deshalb im Allgemeinen dazu nur sehr begrenzt Anstrengungen unternommen (von ausgezeichneten Ausnahmen abgesehen). Andererseits gibt es auch keine klaren Rahmenseetzungen, innerhalb derer lokale Akteure Mobilität selbst umfassend und in einer Weise organisieren könnten, die den Bedürfnissen der Gemeinden in sozialer und wirtschaftlicher Hinsicht gerecht würde.

03



**LÄND
LICHE
MOBI
LITÄT
BEWEGT**

“Die organisatorischen Voraussetzungen für gemeinschaftliche ländliche Mobilität müssen gestärkt werden.”
Europäische Kommission, Sustainable and Smart Mobility Strategy (2020)

Wenn Mobilität für einen Menschen oder für ein Gebiet nicht gewährleistet ist, hat das erhebliche negative Auswirkungen für Einzelpersonen, Haushalte, Gemeinden, Unternehmen sowie für die ländliche Entwicklung insgesamt. Mobilität ist ein wichtiges Querschnittsthema, das sich auf unterschiedliche Aspekte unseres täglichen Lebens auswirkt. Dank guter Mobilität hat eine Person Zugang zu Arbeitsplatz, Bildung, Gesundheits- und Sozialleistungen, Freizeiteinrichtungen und sozialem Leben. Wenn Menschen nicht erreichen können, wessen sie bedürfen oder was sie tun wollen, wenn sie bestimmte Chancen nicht ergreifen können, ist ihr Leben erheblich eingeschränkt.

Es wird zunehmend als ein Grundbedürfnis anerkannt, jedem Menschen die Mobilität bezahlbar zu gewährleisten, die seinen Bedürfnissen entspricht. Offensichtlich ist außerdem, dass mangelnde Mobilitätsangebote die Entwicklung des ländlichen Raums hemmen. Dies wirkt sich in erster Linie auf diejenigen aus, die ohnehin weniger begünstigt sind. Es kann dazu beitragen, dass Menschen bzw. Familien eine Region verlassen. Die Verfügbarkeit von Mobilitätsangeboten ist deshalb ein zentrales Thema.

Das ländliche Europa umfasst mehr als 80% des europäischen Territoriums und etwa 137 Millionen Menschen. Etwas mehr als ein Viertel der Bevölkerung der EU-28 lebt in ländlichen Gebieten. Diese sind durch sehr unterschiedliche Kontexte geprägt. Dies reicht vom Hinterland einer Großstadt bis hin zu Clustern aus kleinen Städtchen und Dörfern, von belebter zu dünn besiedelter Landschaft.

In den letzten drei Jahrzehnten haben nationale Regierungen und Stadtverwaltungen umfassende Strategien und Programme für eine nachhaltige städtische Mobilität entwickelt sowie viel in Infrastruktur und Technologien investiert. Sie stellen nun erhebliche finanzielle Mittel für den täglichen Betrieb zur Verfügung. Im städtischen Europa haben die meisten Menschen die freie Wahl in Bezug darauf, wie sie unterwegs sind. Im Gegensatz dazu fehlen derartige Strategien, Programme und Initiativen für die ländliche Mobilität. Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sind hier gering (abgesehen von Investitionen in Straßen- und Bahnverbindungen zwischen den großen Städten). Die finanzielle Unterstützung für lokale ländliche Mobilität ist oft minimal.



Viele der 137 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner der ländlichen Gebiete Europas verfügen nicht über Mobilitätsangebote wie öffentlichen Nahverkehr und gemeinschaftliche Mobilität. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf das Verkehrssystem haben die Situation weiter verschärft, indem Angebote oder die maximal zulässige Kapazität der Fahrzeuge reduziert wurden. Damit wurde die Abhängigkeit vom Auto noch weiter erhöht. Unterschiedliche Formen sowohl der traditionellen, als auch innovativer gemeinschaftlicher Mobilität - wie Fahrgemeinschaften, organisiertes Anhalten und E-Hitchhiking - wurden

aufgrund von Abstandsregeln eingeschränkt oder eingestellt, wodurch die Mobilitätsbedingungen für Menschen ohne Auto noch weiter verschlechtert wurden.

In der gesamten EU gibt es strukturelle Schwächen in Bezug auf Rahmensetzungen (institutionelle und organisatorische Regelungen, Strategien, Prioritäten, Finanzierung), innerhalb derer gemeinschaftliche ländliche Mobilität stattfindet. **Das grundlegende Problem besteht dabei auf politisch-strategischer Ebene, wo ländliche Mobilität derzeit nur wenig Beachtung findet.**

WARUM SOLLTE DIE EU AUF ETWAS REAGIEREN, DAS EIN LOKALES PROBLEM ZU SEIN SCHEINT?

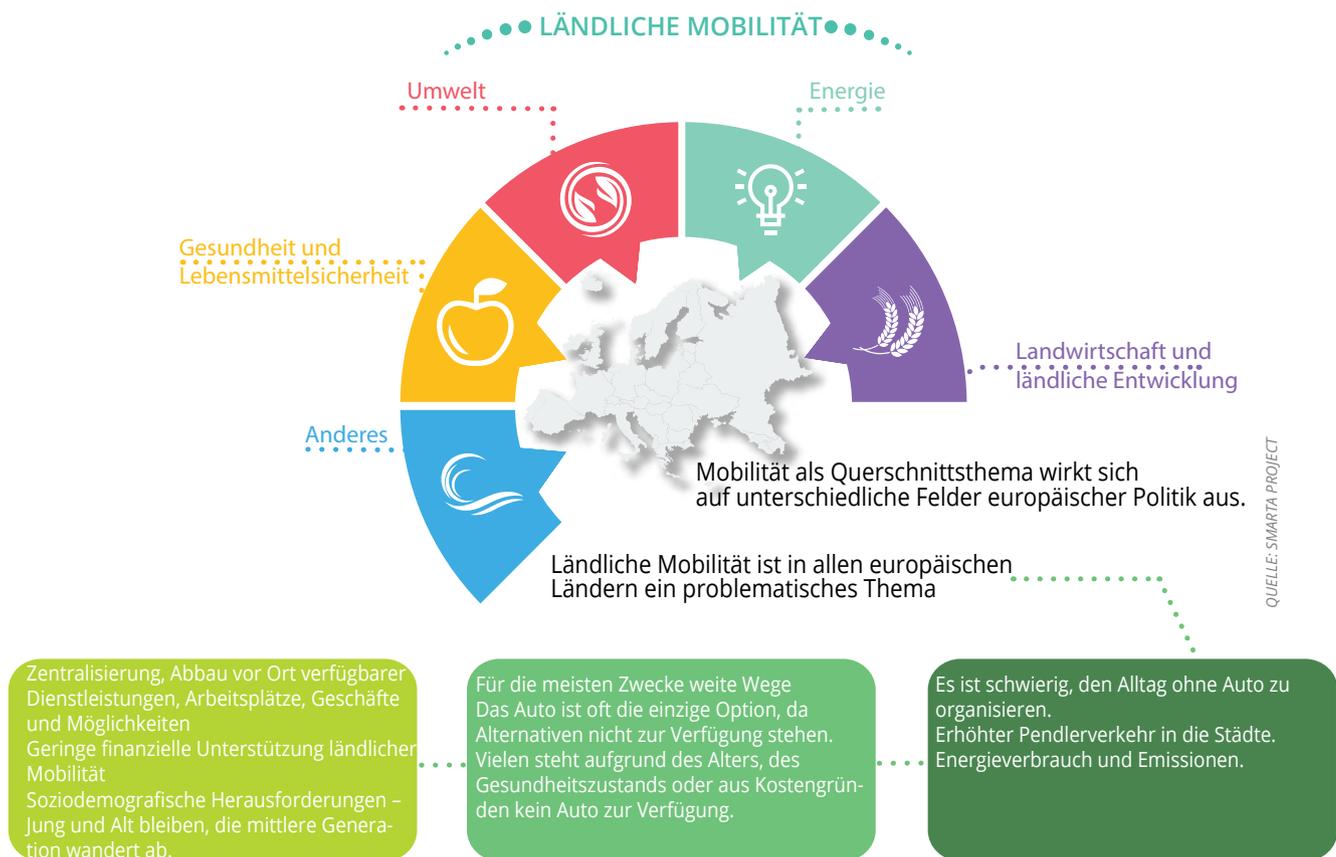


Abbildung 3: Die Notwendigkeit einer Intervention von Seiten der EU



WARUM SOLLTE EUROPA FÜR LÄNDLICHE MOBILITÄT AKTIV WERDEN?

In Ermangelung eines Konzepts zur Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum "lösen" die Menschen das Problem selbst, indem sie sich fast ausschließlich auf das eigene Auto verlassen. Menschen, die in ländlichen Gebieten leben, treffen häufiger als Stadtbewohner die Aussage, dass ihnen keine Alternative zum Privatauto zur Verfügung steht: 46% der Landbevölkerung sagt dies, im Gegensatz zu nur 25% der Menschen, die in Großstädten leben.⁴ Die kürzlich von der Europäischen Kommission auf den Weg gebrachte „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität“ stellt fest, dass "ländliche und suburbane Gemeinden stärker [durch Verkehrsarmut] gefährdet sind, weil Alternativen zur Nutzung des Autos nicht zur Verfügung stehen."⁵ Dies, obwohl der Europäische Grüne Deal als eine Wachstumsstrategie für Europa beschrieben wird, die niemanden nirgendwo zurückläßt.

KERNBOTSCHAFT:

Mobilität im ländlichen Raum ist heute durch eine nahezu vollständige Abhängigkeit vom privaten Auto gekennzeichnet.



WARUM SOLLTE EUROPA FÜR LÄNDLICHE MOBILITÄT AKTIV WERDEN?

Ländliche Mobilität sollte im Kontext der Entwicklung des ländlichen Raums generell sowie im Kontext globaler und regionaler Ziele betrachtet werden. Sie ist kein Selbstzweck, sondern leistet vielmehr einen Beitrag zur ländlichen und regionalen Entwicklung, zur Verbesserung der Lebensverhältnisse, des sozialen Miteinanders und der wirtschaftlichen Entwicklung. Sie trägt zur Erreichung globaler Ziele bei, einschließlich der Verminderung der Nutzung fossiler Brennstoffe und der Bekämpfung des Klimawandels.

Ländliche Gebiete sind aktive Wirtschaftsräume einschließlich einer Vielzahl von Land-, Industrie- und Bergbauunternehmen sowie Freizeiteinrichtungen, deren Tätigkeit häufig mit der Nutzung natürlicher Ressourcen verbunden ist und auf regionalen unternehmerischen Traditionen aufbaut. Ländliche Mobilität kann als Ermöglicher und Multiplikator betrachtet werden, der die Entfaltung der Wirkung von Investitionen in anderen Bereichen ermöglicht bzw. verbessert sowie ihren Wert steigert. In vielen Fällen sind Mobilitätsangebote eine wertschöpfende Komponente innerhalb anderer wirtschaftlicher, sozialer, touristischer oder ökologischer Projekte und Strategien.

KERNBOTSCHAFT:

Ländliche Mobilität kann als Ermöglicher und Multiplikator betrachtet werden, der die Entfaltung der Wirkung von Investitionen in anderen Bereichen möglich macht bzw. verbessert sowie ihren Wert steigert.

⁴ Special Eurobarometer 495; Online verfügbar: <https://bit.ly/3s3bMf1>

⁵ Arbeitsdokument der Kommissionsdienststellen zur Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität, 2020, S.207; Online verfügbar: <https://bit.ly/3tBFo3h>

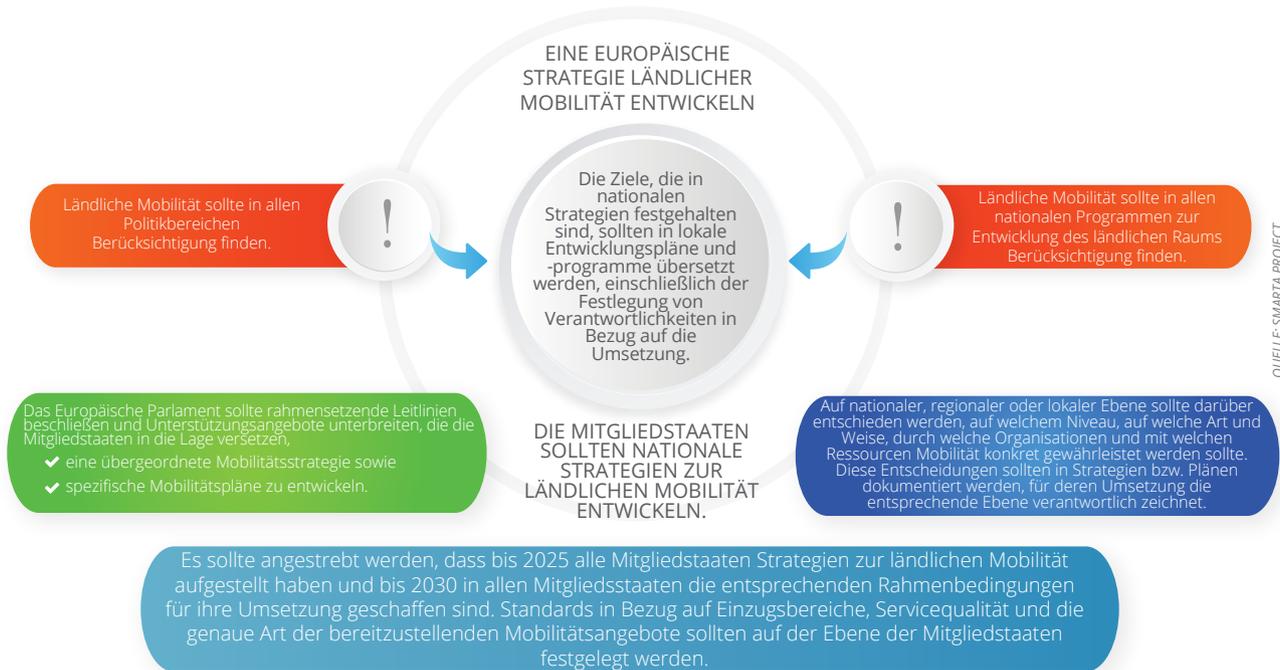


Abbildung 4: Die Rolle der unterschiedlichen Ebenen bei der Entwicklung von Strategien für die ländliche Mobilität



WIE SOLLTE EUROPA IN BEZUG AUF LÄNDLICHE MOBILITÄT AKTIV WERDEN?

Ländliche Gebiete benötigen politisch-strategische Rahmensetzungen, die dazu beitragen, Mobilität in den Regionen Europas zu verbessern. Auf europäischer Ebene besteht Handlungsbedarf dahingehend, einen gemeinsamen europäischen Rahmen zu entwickeln, der ein gemeinsam getragenes Leitbild ländlicher Mobilität der Zukunft umfasst und gleichzeitig die Besonderheiten der unterschiedlichen ländlichen Regionen und ihrer Bevölkerung betont und berücksichtigt.

Es bedarf spezifischer Maßnahmen für die ländliche Mobilität, die auf den besonderen Mobilitätsbedürfnissen ländlicher Räume aufbauen, wobei berücksichtigt werden sollte, dass Lösungen für städtische Gebiete aus vielen und offensichtlichen Gründen nicht immer einfach auf den ländlichen Raum übertragbar sind. Dies bedeutet insbesondere auch, dass neben dem ohne Zweifel erforderlichen konventionellen öffentlichen Nahverkehr ergänzend auch gemeinschaftliche Mobilitätsangebote eine Rolle spielen sollten.

KERNBOTSCHAFT:

Es bedarf spezifischer Maßnahmen, die die Mobilitätsbedürfnisse im ländlichen Raum berücksichtigen, wobei bedacht werden sollte, dass Lösungen für städtische Gebiete nicht einfach auf ländliche Gegenden übertragen werden können.



WIE SOLLTE EUROPA IN BEZUG AUF LÄNDLICHE MOBILITÄT AKTIV WERDEN?

Verkehrspolitik sollte die Ergebnisse umreißen, die in Bezug auf Mobilität erzielt werden sollen, nicht aber die zu verwendenden Mittel vorschreiben. Verkehrslösungen sollten Bündel von Maßnahmen enthalten, die traditionelle Komponenten (d. h. den regulären öffentlichen Nahverkehr) ebenso umfassen wie eher neuartige gemeinschaftliche Mobilitätslösungen (organisiertes Anhalten, Fahrgemeinschaften, Ride-Sharing-Dienste usw.). Diese sollten integriert und aufeinander abgestimmt werden, wobei sowohl digitale als auch organisatorische Innovationen genutzt werden sollten. Damit wird dazu beigetragen, "intelligente" Mobilitätslösungen zu entwickeln, die der Vielfalt der ländlichen Gebiete in der EU gerecht werden.

KERNBOTSCHAFT:

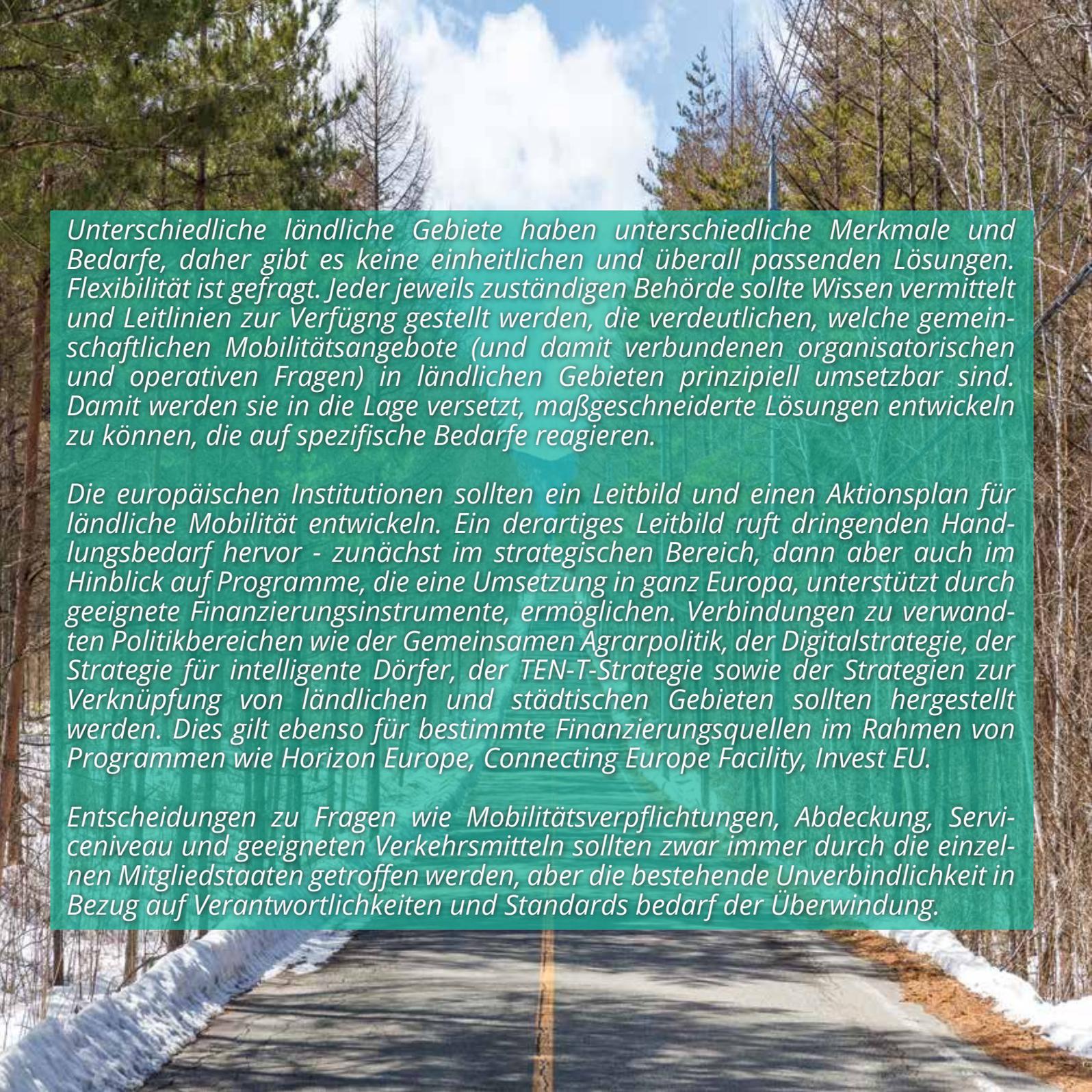
Verkehrspolitik sollte die Ergebnisse umreißen, die in Bezug auf Mobilität erzielt werden sollen, nicht aber die zu verwendenden Mittel vorschreiben.



Das SMARTA-Projekt schlägt drei denkbare Wege vor, um seine strategischen Ambitionen zu erreichen. Jeder dieser Wege beginnt mit einer Strategie-Debatte, die 2021 eingeleitet und im Laufe des Jahres 2022 abgeschlossen werden sollte. Lesen Sie dazu den SMARTA-Bericht mit strategischen Empfehlungen zur nachhaltigen gemeinschaftlichen Mobilität im ländlichen Raum:

<https://bit.ly/3IA4Fs2>





Unterschiedliche ländliche Gebiete haben unterschiedliche Merkmale und Bedarfe, daher gibt es keine einheitlichen und überall passenden Lösungen. Flexibilität ist gefragt. Jeder jeweils zuständigen Behörde sollte Wissen vermittelt und Leitlinien zur Verfügung gestellt werden, die verdeutlichen, welche gemeinschaftlichen Mobilitätsangebote (und damit verbundenen organisatorischen und operativen Fragen) in ländlichen Gebieten prinzipiell umsetzbar sind. Damit werden sie in die Lage versetzt, maßgeschneiderte Lösungen entwickeln zu können, die auf spezifische Bedarfe reagieren.

Die europäischen Institutionen sollten ein Leitbild und einen Aktionsplan für ländliche Mobilität entwickeln. Ein derartiges Leitbild ruft dringenden Handlungsbedarf hervor - zunächst im strategischen Bereich, dann aber auch im Hinblick auf Programme, die eine Umsetzung in ganz Europa, unterstützt durch geeignete Finanzierungsinstrumente, ermöglichen. Verbindungen zu verwandten Politikbereichen wie der Gemeinsamen Agrarpolitik, der Digitalstrategie, der Strategie für intelligente Dörfer, der TEN-T-Strategie sowie der Strategien zur Verknüpfung von ländlichen und städtischen Gebieten sollten hergestellt werden. Dies gilt ebenso für bestimmte Finanzierungsquellen im Rahmen von Programmen wie Horizon Europe, Connecting Europe Facility, Invest EU.

Entscheidungen zu Fragen wie Mobilitätsverpflichtungen, Abdeckung, Serviceniveau und geeigneten Verkehrsmitteln sollten zwar immer durch die einzelnen Mitgliedstaaten getroffen werden, aber die bestehende Unverbindlichkeit in Bezug auf Verantwortlichkeiten und Standards bedarf der Überwindung.



WAS IST SMARTA?

SMARTA – Sustainable Shared Mobility Connected with Public Transport in European Rural Areas (Developing the Concept of "SMARt Rural Transport Areas") – ist ein EU-Projekt zur ländlichen Mobilität, das von 2018 bis 2020 umgesetzt wurde. SMARTA wurde von der Europäischen Kommission finanziert und von der Generaldirektion Mobilität und Verkehr (GD-MOVE) mit Unterstützung des Europäischen Parlaments verwaltet.

PROJEKTERGEBNISSE

SMARTA-Berichte, Aufzeichnungen von Webinars und Konferenzen, Kommunikationsmaterialien sowie andere Publikationen sind auf der Internetseite des Projekts veröffentlicht: www.ruralsharedmobility.eu

KONTAKT

Wegen weiterführender Informationen wenden Sie sich bitte an die Projektkoordinatoren von MemEx:

Giorgio Ambrosino - giorgio.ambrosino@memexitaly.it

Brendan Finn - brendan.finn@memexitaly.it

Andrea Lorenzini - andrea.lorenzini@memexitaly.it

Sie können sich außerdem an die Kommunikationsmanagerin des Projektes bei European Integrated Projects (EIP) wenden:

Lucia Cristea - lucia.cristea@eiproject.eu

© Copyright für die verwendeten Fotos:

Alle in dieser Broschüre verwendeten allgemein zugänglichen Bilder stammen aus den Portalen shutterstock.com, envato.com und canva.com. Bilder von den guten Beispielen und Demonstrationsvorhaben wurden von den Projektpartnern im Rahmen der Recherchen zusammengetragen.



SMARTA
smart rural transport areas