

NACHHALTIGE

MOBILITÄT

AUF DEM LAND

MATTHIAS GASTEL MdB



© RFR - foto.luom



Matthias Gastel, MdB
Deutscher Bundestag
Platz der Republik 1
11011 Berlin
<http://www.matthias-gastel.de>

Impressum

Zusammengestellt von
Niklas Sieber
Heidestraße 47
70469 Stuttgart
www.niklas-sieber.de

Überarbeitung und V. i. S. d. P.:
Matthias Gastel, MdB
Aicher Straße 2
70794 Filderstadt

Eine leicht gekürzte Version dieser Ausarbeitung erschien als gedruckte Broschüre und kann über die genannten Adressen bezogen werden.

Inhaltsverzeichnis

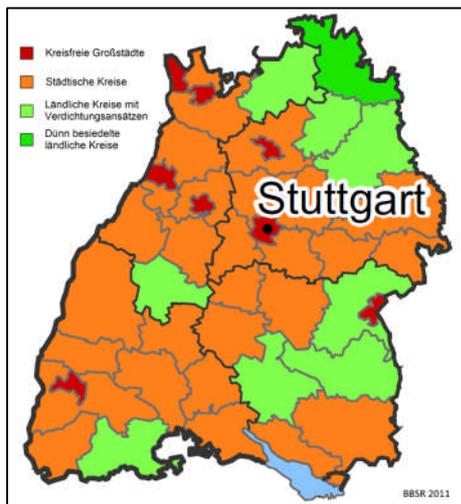
EINLEITUNG	4
ÖFFENTLICHER VERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM	6
DER „3ER-RINGZUG“: NAHVERKEHR FÜR DIE REGION SCHWARZWALD-BAAR-HEUBERG	6
DAS KARLSRUHER MODELL: FLÄCHENHAFTE ANBINDUNG DES UMLANDES VON ZENTREN.....	8
FAHRRAD2GO IM BUS	11
FLEXIBLE BEDIENUNGSFORMEN ÖFFENTLICHER VERKEHRSMITTEL IM LÄNDLICHEN RAUM	13
BÜRGERBUS IN PFULLENDORF	14
DAS ELEKTRO-BÜRGERAUTO IN OBERREICHENBACH.....	16
DER RUFBUS „CENTRO“ IM LANDKREIS CALW	18
TOURISMUS	20
GÄSTEKARTE KONUS IM SCHWARZWALD.....	20
RAD- UND WANDERBUSSE IN BADEN-WÜRTTEMBERG	22
WEITERE ANSÄTZE FÜR NACHHALTIGE MOBILITÄT	23
HAUSLIEFERDIENST IM EMMENTAL	23
BETRIEBSMOBILITÄT BEI VAUDE IN TETTANG.....	25
WETTBEWERB E-MOBILITÄT IM LÄNDLICHEN RAUM	28

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser!

Mobilität auf dem Land wird sich auch im Zeitalter der Verkehrswende grundlegend anders darstellen als in den Ballungsräumen. Das Auto wird dort eine der tragenden Säulen der Mobilität bleiben. Aber es wird sich auch im ländlichen Raum verändern (müssen). Es wird sparsamer im Ressourcenverbrauch, alternative Antriebe wie die Elektromobilität werden sich verbreiten und es wird häufiger ein Fahrzeug gemeinsam genutzt werden. Die jahrzehntelange Gleichsetzung von Mobilität mit Automobilität wird sich in urbanen wie in dünner besiedelten Regionen Schritt für Schritt aufheben.

Für die jüngere Generation verliert das Auto als Statussymbol zunehmend an Bedeutung. Der Führerschein wird später oder überhaupt nicht erworben [1]. Mehr und mehr wird mit dem Fahrrad und – wo neue, fahrgastgerechte Betriebsmodelle umgesetzt werden – mit dem öffentlichen Nahverkehr gefahren. Mobilität bleibt wichtig. Die Verkehrsmittelwahl erfolgt jedoch zunehmend pragmatischer und verschiedene Verkehrsmittel werden miteinander kombiniert.



Baden-Württemberg ist - vorteilhaft für die Organisation nachhaltiger Mobilitätskonzepte - relativ dicht besiedelt. Laut BBSR [2] wohnen 69 % der Einwohner in Großstädten und städtischen Kreisen und 13 % leben in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen. Einzig der Main-Tauber-Kreis gilt als dünn besiedelt. Je geringer die Bevölkerungsdichte, desto schwieriger und kostspieliger ist es, den ländlichen Raum mit dem Öffentlichen Verkehr zu bedienen. Niedrige Bedienungsfrequenzen sowie lange Fahrt- und Umsteigezeiten sind dann meist nur schwer vermeidbar

Angeichts des hohen Handlungsdrucks auf den Verkehrsbereich reicht es nicht aus, diesen Trend sich selbst zu überlassen. Eine solche Einstellung würde schon gar nicht zu uns Grünen als programmatische Partei passen. Wir wollen die von uns eingeleitete Energiewende endlich durch eine Verkehrswende ergänzen. Ohne eine Verkehrswende wird Mobilität, die auch eine Frage sozialer Teilhabe darstellt, immer weniger für alle Menschen möglich sein. Die Verkehrswende setzt auf einen verantwortungsvolleren Umgang mit endlichen Ressourcen und auf eine spürbare Verringerung von Treibhausgasen. Diese Ziele lassen sich nur mit einer schrittweisen Durchsetzung von sparsameren Autos und höhere Verkehrsanteilen von Bussen und Bahnen sowie dem Fahrrad umsetzen.

- (1) Betrug der Anteil der unter 21-Jährigen, die einen Führerschein erhielten, im Jahr 2004 in Baden-Württemberg noch 30 Prozent, so sank er auf 23 Prozent im Jahr 2012. Überall, so auch in ländlich geprägten Landkreis Aalen, verliert der Führerschein für junge Menschen an Bedeutung.
- (2) Bundesinstitut für Bau, Stadt und Raumforschung 2011

Auch im ländlichen Raum sind für viele Menschen Alternativen zum Auto möglich. Die Beispiele in dieser Broschüre reichen vom Ringzug im Schwarzwald über einen Lieferservice für Lebensmittel und verschiedene Bürgerbusmodelle bis hin zum mutigen betrieblichen Mobilitätskonzept eines Herstellers von Outdoor-Bekleidung in Oberschwaben.

Diese Broschüre stellt bewährte, nachahmenswerte Beispiele für nachhaltige Mobilitätskonzepte im ländlichen Verkehr vor. Sie ist gedacht für kommunale Entscheidungsträger, aber auch für interessierte Bürgerinnen und Bürger, die in Ihrer Gemeinde eine ressourcen- und klimafreundlichere Mobilität fördern wollen.

Um die Praxisbeispiele handlungsnah schildern zu können, wurden Entscheidungsträger und Mitwirkende interviewt. Dabei wurde deutlich, wie wichtig es ist, Bürger/innen in die Konzepterstellung einzubinden.

Viele der Initiatoren von innovativen Projekten sind stolz auf ihre Arbeit und freuen sich, Ihnen Auskunft zu geben.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre und hoffe, dass das eine oder andere hier dargestellte Beispiel eines nachhaltigen Mobilitätsangebotes als Inspiration dient.

Ihr

Matthias Gastel

Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum

Der „3er-Ringzug“: Nahverkehr für die Region Schwarzwald-Baar-Heuberg

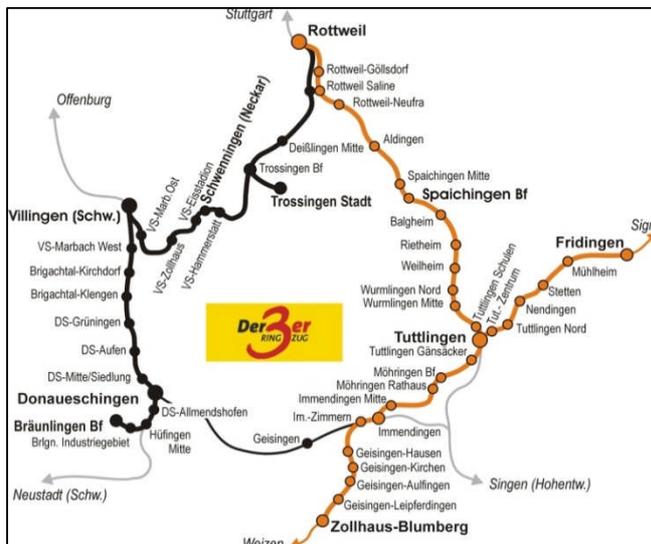
„Der Ringzug ist ein Musterbeispiel dafür, dass auch im ländlichen Raum ein attraktiver Nahverkehr möglich und notwendig ist, dass wir den Mut haben müssen, durch innovative Projekte und Infrastrukturmaßnahmen dem ländlichen Raum eine Zukunft zu geben; und dies letztlich nur durch eine vertrauensvolle interkommunale Zusammenarbeit möglich ist.“

Karl Heim, Landrat a. D.

Mitte der 1990er Jahre schien der Regionalverkehr im Gebiet Schwarzwald-Baar-Heuberg so gut wie stillgelegt. Zwar fuhren auf der Gäubahn und der Schwarzwaldbahn noch Fernverkehrszüge, doch innerhalb der Region war der Personenverkehr fast ausschließlich den Bussen vorbehalten.

Das änderte sich 2003, als der Ringzug von Rottweil über Tuttlingen und Donaueschingen nach Villingen an den Start ging. Drei Landkreise hatten sich für ein besonders ambitioniertes und deshalb landesweit beachtetes Nahverkehrsprojekt zusammen getan. Sie wollten zeigen, dass auch in einer weitgehend ländlich geprägten Region ein attraktives ÖPNV-Angebot machbar ist. Ein Stundentakt von Bahn und Bus in der ganzen Region, so lautete die Zauberformel, mit der die Planer den ÖPNV in der Region verbesserten. Mit dem „3er-Tarif“ dreier Verkehrsverbünde wurde die Fahrt mit einem einzigen Fahrschein möglich.

Mit dem Ringzug steht heute der Region ein ausgereiftes, S-Bahn-ähnliches Nahverkehrssystem zur Verfügung, das bundesweiten Vorbildcharakter hat. Auf dem 220 km langen Netz fahren komfortable Regio-Shuttles der Hohenzollerischen Landesbahn mit Klimaanlage, Niederflureinstiegen und komfortablen Touch-Screen-Fahrscheinautomaten.



Wirkungen

Der Erfolg zeigt sich in der Entwicklung der Fahrgastzahlen. Während skeptische Einschätzungen von nur 2.000 Fahrgästen ausgingen, die Planung auf 5.000 ausgelegt wurde, entwickelte sich die Fahrgastzahl in der Realität auf heute 15.000 Fahrgäste pro Tag. Jährlich werden mehr als 1,2 Millionen Zugkilometer auf den Strecken der DB AG und auf privaten Bahnlinien gefahren. Dieser überwältigende Erfolg war vor allen Dingen durch die Reaktivierung des Zugverkehrs auf stillgelegten Bahnstrecken und die Nutzung von Bussen als Zubringer möglich. Eine tragende Säule ist der Schülerverkehr, der vorher mit Omnibussen organisiert wurde und zu einem wenig attraktiven Image des Busses beitrug.

Umsetzung

Die ersten Planungen für den Ringzug begannen Anfang der 1990er Jahre. Zehn Jahre zogen ins Land bis zu seiner Jungfernfahrt im August 2003. Nach langen Verhandlungen einigten sich 1996 in der „Trossinger Vereinbarung“ die drei Landkreise Rottweil, Schwarzwald-Baar-Kreis und Tuttlingen

auf eine Zusammenarbeit im Ringzug-Projekt. Möglich wurde das Projekt auch durch die Sicherung von Landesmitteln.

Das Management des Ringzugs übernahm der eigens gegründete „Zweckverband Ringzug“, der die Interessen der drei Landkreise vertritt und heute ein Eisenbahnverkehrsunternehmen ist. Die Hauptaufgaben bestehen in der Koordination, Planung, Abrechnung und dem Marketing des Ringzuges. Aus einem Bieterverfahren ging die „HzL“ (Hohenzollerische Landesbahn AG) aus Hechingen als Betreiber der Züge hervor.

Vor Inbetriebnahme waren weitreichende Investitionen in die Infrastruktur nötig. Jahrzehntlang hatten Strecken und Bahnhöfe still gelegen, ganze Gleisabschnitte mussten deshalb erneuert werden. An 34 von insgesamt 52 Ringzug-Halten baute die Deutsche Bahn AG (DB) neue Haltestellen oder reaktivierte alte Bahnhöfe; im regionalen Streckennetz der DB wurde die Leit- und Sicherheitstechnik modernisiert.

Kosten

Die teilweise seit Jahrzehnten stillgelegten Strecken sowie die fehlenden Haltepunkte erforderten massive Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur. Die Sicherungstechnik, die teilweise aus der Frühzeit des 20. Jahrhunderts stammte, musste grundlegend erneuert werden und wurde schließlich durch ein computergesteuertes System ersetzt. Ebenso wurden elektronische Stellwerke eingeführt. Insgesamt kosteten alleine die neue Sicherungstechnik, die Haltepunkte und die Ertüchtigung des Streckennetzes rund 67 Millionen Euro. Dazu kamen 33 Millionen Euro für die Anfang 2003 insgesamt 20 ausgelieferten Regio-Shuttles, die das neue Streckennetz befahren. Auch die beteiligten Kommunen trugen teils mit großen Investitionen das Ihre zum Gelingen des Ringzuges bei. Sie schufen an den Haltepunkten barrierefreie und sichere Zugänge, Wendeschleifen und ausreichend Stellplätze für Fahrräder und Autos.

Manfred Autenrieth, ehemaliger Landrat in Rottweil, erinnert sich daran, dass „das Vorhaben im Landkreis Rottweil von vielen, auch von mir, skeptisch beurteilt“ wurde. Gefürchtet wurden vor allem die „möglichen finanziellen Belastungen für den Kreis“. Vor dem Start wurde ein jährliches Betriebsdefizit von 2,9 Millionen Euro erwartet, das zur Hälfte vom Land Baden-Württemberg und den drei beteiligten Landkreisen getragen werden sollte. Die steigenden Fahrgastzahlen und die gestiegenen Einnahmen aus der Schülerbeförderung führten vielmehr dazu, dass der ursprünglich berechnete Zuschussbedarf stark abnahm. Als 2005 und 2006 die Landkreise sogar einen Überschuss erwirtschafteten, wurde ein neuer Finanzierungsvertrag mit dem Land geschlossen.



Weitere Informationen:

<http://www.ringzug.de/cms/de/9/Ringzug>

Ansprechpartner:

Zweckverband Ringzug
info@Ringzug.de

Das Karlsruher Modell: Flächenhafte Anbindung des Umlandes von Zentren

Mit modernen Stadtbahnfahrzeugen aus der Region direkt umsteigefrei in das Zentrum der Stadt zu fahren, das ist das Karlsruher Modell. Es wird umgesetzt durch einen angebotsorientierten Öffentlichen Verkehr mit der Schiene als Rückgrat. Der Karlsruher Verkehrsverbund (KVV) hat in den letzten 30 Jahren sein Schienennetz enorm ausgeweitet und deckt mittlerweile einen großen Raum ab, der von der Pfalz bis auf die Höhen des Schwarzwaldes und von Heilbronn bis nach Frankreich reicht.

Das Kerngebiet des Karlsruher Verkehrsverbundes KVV¹ ist ein Verdichtungsraum mit 1,35 Millionen Einwohnern. In dem Oberzentrum Karlsruhe wohnen lediglich 300.000 und in den sieben Mittelzentren² weitere 260.000 Bürger. Der restliche Teil der Einwohner lebt in kleinen Städten oder Dörfern, für die ein Anschluss an das nächste Zentrum von großer Bedeutung ist, weil sich dort nicht nur viele Arbeitsplätze, sondern auch Geschäfte, Behörden und Dienstleistungen wie Krankenhäuser und Ärzte befinden.

Heute sind etwa 90% der Einwohner des Kerngebietes durch den KVV an den Öffentlichen Verkehr angeschlossen. Der Öffentliche Verkehr leistet damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in ländlich geprägten Gemeinden des Karlsruher Umlandes.

Im KVV ist die Schiene das Rückgrat des Verkehrssystems: 60% der Einwohner sind direkt an die Schiene und 40% an den Bus angebunden. Die Länge des Schienennetzes hat mit 870 km eine ähnliche Größenordnung wie deutsche Großstädte, z. B. der Hamburger Verkehrsverbund.

Die Besonderheit des *Karlsruher Modells* ist, dass die Bahnen in der Region wie eine schnelle Eisenbahn und in der Stadt flexibel als Straßenbahn verkehren. Fahrgäste können so bequem von ihrem Heimatort schnell und ohne Umsteigen bis in das nächste Zentrum fahren. Der Schlüssel des Erfolgs ist eine dichte Folge von Haltepunkten in der Nähe von Wohn- und Arbeitsschwerpunkten.



© KVV

Die Stadtbahnen im Murgtal und im Stadtverkehr von Karlsruhe

Wirkungen

Da es schwierig ist, die Wirkungen eines gesamten Verkehrssystems zu bewerten, soll hier die Anbindung von mit 29.000 Einwohnern des Mittelzentrums Bretten an das Schienennetz des KVV das Beispiel dienen. Nachdem im Jahr 1992 die stillgelegte Bundesbahnstrecke nach Bretten rehabilitiert und mit Straßenbahnen befahren wurde, stieg die Zahl der werktäglichen Bahnfahrten von 2.000 auf 18.000 an. Etwa 40% aller Fahrgäste stiegen vom Pkw auf die Bahn um.

In Bretten floss nicht wie befürchtet die Kaufkraft nach Karlsruhe ab, sondern - im Gegenteil - die Stadt profitierte ebenso wie andere Mittelzentren durch die bessere Erschließung des Umlandes. Darüber hinaus konnte eine deutliche Wertsteigerung der Immobilien entlang der Schienenstrecken festgestellt werden.

¹ Stadt- und Landkreise Karlsruhe, Baden-Baden, Rastatt, Germersheim, Südliche Weinstraße und die Stadt Landau

² Große Kreisstädte: Bruchsal, Bretten, Ettlingen, Rastatt, Bühl, Gaggenau und Landau

Wie sehr die ländlichen Gemeinden an der Anbindung an den KVV Interesse haben, zeigt das Beispiel des kleinen Schwarzwaldortes Loffenau mit seinen 2.500 Einwohnerinnen und Einwohnern: Obwohl der Ort fünf Kilometer von der Schienenstrecke entfernt liegt, beteiligte sich die Gemeinde an deren Finanzierung, um sich den Anschluss mit dem Bus (heute 30-Minuten-Takt) zu sichern.

Durch den Ausbau der Schiene vollzog sich die Siedlungsentwicklung eher entlang der geplanten Siedlungsachsen und nicht, wie woanders oft der Fall, in Form einer flächenhaften Zersiedlung. Das Karlsruher Modell trug nicht nur dazu bei, regionalplanerische Vorgaben umzusetzen, sondern förderte auch das Zusammenwachsen der Region durch einen Tarif- und Verkehrsverbund.

In vielen Erholungsorten wie Forbach und Baiersbronn im Murgtal konnte ein Anstieg der Tagestouristen verzeichnet werden. Darüber hinaus wurde durch die Umbaumaßnahmen eine Vielzahl von Ortsteilen verkehrsberuhigt und verschönert, so z. B. Stutensee und Bad Wildbad.

Umsetzung

Das Karlsruher Modell entstand über einen Zeitraum von 50 Jahren. Schon 1961 fuhr ein Triebwagen direkt vom Karlsruher Marktplatz durch das Albtal bis nach Bad Herrenalb im Schwarzwald. Dieses war die erste Anbindung einer noch betriebenen Eisenbahnstrecke an das Netz einer Straßenbahn. In den 60er Jahren wurde die Strecke saniert und ab 1983 kamen dort moderne Stadtbahnwagen zum Einsatz.

Nach dem Motto „Erfolg schafft Erfolg“ gab es in den 1980er und 90er Jahren eine Aufbruchsstimmung. 1992 wurde die Eisenbahnstrecke nach Bretten rehabilitiert und 2003 folgte die Murgtalbahn, die von Karlsruhe bis nach Freudenstadt auf die Höhen des Schwarzwaldes führte. Um sowohl mit der Stromversorgung der Eisenbahn als auch der der Straßenbahn fahren zu können, wurde eigens eine Zweisystem-Stadtbahn entwickelt.

Im Zeitraum von 1996 bis 2013 stieg die Zahl der Beförderungsfälle um 59% an. Wesentliche Erfolgsfaktoren waren ein dichter Takt, preisgünstige Fahrpreise, schnelle Verbindungen und eine Vielzahl an Haltestellen. In Bretten stieg die Zahl der Haltestellen nach der Einführung der Stadtbahn von sechs auf 13 an.

Die Linien des KVV fahren im Takt mindestens jede Stunde, oder sogar im Zehn-Minuten-Takt. Jeder abseits der Schiene gelegene Ort hat bis Mitternacht eine stündliche Verbindung zum Zentralort oder zur Stadtbahn. In die ländlichen Gemeinden fahren abends bei Bedarf Anruf-Linientaxis. Der allergrößte Teil der Verkehre ist auf die Zentren bezogen. Dennoch werden auch tangentielle Linien³ bedient, die jedoch eine geringere Auslastung haben. Für die Anbindung der Zentren wurden die folgenden Standards festgelegt:

KVV Standards für die Anbindung

Quelle	Ziel	Verkehrsmittel
Ortsteile	Gemeindezentrum	Bus
Gemeinde	Mittelzentrum	
Mittelzentrum	Mittelzentrum	Bahn
Mittelzentrum	Oberzentrum	

Kosten

Die Erfolgreiche Umsetzung des Karlsruher Modelles wurde durch die Förderung nach dem damaligen GVFG⁴ und mit der finanziellen Unterstützung durch Stadt- und Landkreise ermöglicht. Die Investitionskosten konnten durch die Rehabilitierung bestehender Bahnstrecken niedriger gehalten werden, als für einen Neubau nötig gewesen wäre.

Die laufenden Kosten im ländlichen Umland von Karlsruhe können anhand des Subventionsbedarfes durch die Landkreise Karlsruhe⁵ und Rastatt abgeschätzt werden. Für den laufenden Betrieb erhielt

³ Z. B. Germersheim-Bruchsal oder Bruchsal-Vaihingen a. d. Enz.

⁴ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, bis 2006 in Kraft, seither bis 2019 eine Übergangsregelung.

⁵ Ohne Karlsruhe Stadt

der KVV 2012 Zuwendungen⁶ in der in Höhe von 19 Millionen Euro; das entspricht 29 € pro Einwohner.

Weitere Informationen:

<http://www.kvv.de/unternehmen-kvv/karlsruher-modell.html>

<http://www.kvv.de/linien-netz/liniennetz-schiene.html>

Lösch, Klaus (2009): Die Bedeutung von Verkehrsverbänden für die regionale Entwicklung, Blaue Buchreihe des VDV, Band 16, S. 174 ff. ISBN 978-3-7771-0403-4.

Ansprechpartner:

Karlsruher Verkehrsverbund KVV

Dr. rer. pol. Klaus Lösch

klaus.loesch@kvv-karlsruhe.de

⁶ Ausgleichsleistungen zur Abgeltung der Erbringung von Verkehrsleistungen, die die Betreiber unter Berücksichtigung des eigenen wirtsch. Interesses ohne Gegenleistungen übernommen hätten.

Fahrrad2Go im Bus

Intermodaler Verkehr ist auch im ländlichen Raum wichtig. Im Rems-Murr-Kreis bei Stuttgart können jetzt bis zu zehn Fahrräder auf einer Buslinie mitgenommen werden. Dafür wurde ein deutschlandweit einmaliges Fahrradhalterungssystem entwickelt und eingebaut.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen ist oft nicht möglich oder recht problematisch, da sie nur im Stehplatzbereich transportiert werden können. Dort haben jedoch Fahrgäste mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen Vorrang. Darüber hinaus besteht das Problem, die Fahrräder sicher zu befestigen. Eine Mitnahme außen am Bus hat den großen Vorteil, dass es zu keinen Konflikten mit anderen Fahrgästen kommt. Jedoch gab es bisher keine geeigneten Halterungen.

Im Rahmen ihres Klimaschutzprojekts Fahrrad2Go entwickelte der Busbetreiber OVR zusammen mit der Fachhochschule Esslingen absenkbare Fahrradheckträger, ergänzt durch ein Halterungssystem, das auch eine sichere Mitnahme im Fahrzeuginneren erlaubt. Damit können fünf Räder außerhalb und fünf im Bus mittransportiert werden. Die Radmitnahme wird jetzt im Rems-Murr-Kreis für zwei Jahre getestet. Der Test findet auf einer Buslinie statt, die vom Remstal 200 Höhenmeter überwindet, um auf die Buochoer Höhe zu gelangen. Für Freizeitradler und Berufspendler bietet sich die attraktive Abfahrt ins Tal an.



Baden-Württembergs Verkehrsminister Hermann bei der Einweihung

Wirkungen

Intermodale Verkehre können die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs in ländlichen Räumen steigern. Fahrräder bieten beispielsweise die Möglichkeit, längere Distanzen zu der nächsten Haltestelle zu überwinden. Die Mitnahmen von Fahrrädern und Pedelecs in Bussen ist eine praktikable Lösung, um die Anbindung an den Öffentlichen Verkehr zu verbessern. Leider können aufgrund der bisher kurzen Testphase noch keine Aussagen über die Wirkungen gemacht werden.

„Fahrrad2Go ist ein Quantensprung bei der Suche nach Lösungen für eine verbesserte, qualitativ hochwertige Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV (...) Solche Angebote machen den ÖPNV deutlich attraktiver.“

Winfried Hermann, baden-württembergischer Minister für Verkehr und Infrastruktur, bei der offiziellen Einweihung am 05.08.2014.

Umsetzung

Da das Aufladen der Fahrräder auf das Heck der Busse sich für viele Fahrgäste als kräftezehrend und schwierig erwies, wurde eine elektromagnetisch absenkbaren Halterung entwickelt. Zusätzlich werden die Räder von einer Art Expander am Ständer festgehalten. Die Einrichtung ist für die Nutzer selbsterklärend. Der Fahrer kann den Vorgang über eine Videokamera verfolgen und ggf. helfen. Für die Inneninstallationen wurden vier Sitzplätze entfernt.

Das Forschungsprojekt Fahrrad2Go wurde vom Verband Region Stuttgart finanziell gefördert. An dem

Projekt waren die Fachhochschule Esslingen, der ADFC, der VCD, die Behindertenverbände und die DEKRA beteiligt. Obwohl keine Zulassung erforderlich war, wird die CE-Kennzeichnung (für eu-weit harmonisierte Industrieerzeugnisse) im Jahr 2015 angestrebt.

Da dieses Projekt multipliziert werden soll, gibt die Firma OVR gerne die Konstruktionszeichnungen und andere wichtige Informationen weiter.

Kosten

Da die Fahrradhalterungen in einem Pilotprojekt entwickelt wurden, können die tatsächlichen Kosten nur grob abgeschätzt werden. Schätzungen gehen von weniger als 20.000 Euro für den Heckträger aus. Die Installationen im Fahrzeug sind wesentlich kostengünstiger. Die Mitnahme von Rädern im hier dargestellten Bus ist bisher kostenlos.

Weitere Informationen:

<http://www.ovr-bus.de/ueber-uns/fahrzeuge/fahrrad2go>

Ansprechpartner:

Herr Windeisen
Omnibus-Verkehr Ruoff GmbH
info@ovr-bus.de

Flexible Bedienungsformen Öffentlicher Verkehrsmittel im ländlichen Raum

„Der demographische Wandel verändert die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen und die steigenden Energiekosten verteuern das traditionelle Angebot im ÖPNV. Das führt vor allem im ländlichen Raum zu Problemen. Hier müssen neue, marktfähige Angebote entwickelt werden. Das bedeutet auch, dass der ÖPNV der Zukunft in Teilen völlig neu gedacht werden muss.“

Winfried Hermann, Minister für Verkehr und Infrastruktur, am 27.03.2014 in Stuttgart.

Es gibt mittlerweile eine Vielzahl an flexiblen Bedienungsformen für den ländlichen Raum: Anruf-Sammeltaxis, Anruf-Linienbusse, Bürgerbusse und Bürgerautos, um nur einige zu nennen. Die Angebote sind – je nach lokalen Gegebenheiten – unterschiedlich konzipiert. Hier sollen drei unterschiedliche Beispiele aus Baden-Württemberg dargestellt werden: Ein Bürgerbus im Linienverkehr, ein völlig flexibles Bürgerauto und ein Rufbus mit einer Vielzahl von Haltestellen.

Weitere Informationen:

Als Standardliteratur kann das Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV empfohlen werden, das 2009 vom Bundesverkehrsministerium herausgegeben wurde:

<http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/HandbuchPlanung.html>

In Baden-Württemberg kann das Kompetenzzentrum "Innovative Angebotsformen im ÖPNV" der Nahverkehrsgesellschaft (NVBW) weitere Auskünfte und Beratungen erteilen:

Ansprechpartner

Nahverkehrsgesellschaft (NVBW)

Sonja Haas-Andreas

Leiterin Marketing/Pressesprecherin

haas@nvbw.de

Martin Schiefelbusch

schiefelbusch@nvbw.de

BürgerBus in Pfullendorf

„Bürger fahren für Bürger“ ist das Motto dieser Busses, die eine wichtige soziale Funktion für ältere und mobilitätseingeschränkte Bürger in der ländlichen Kleinstadt Pfullendorf erfüllen. Er wurde nur möglich durch die engagierte Mitarbeit von vielen ehrenamtlichen Helfern.

Der BürgerBus ist ein ganz normales öffentliches Verkehrsmittel, das nach Fahrplan auf einer konzessionierten Linie fährt. Das Besondere ist, dass er von ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern gesteuert wird. Der BürgerBus, ein Kleinbus mit acht Fahrgastplätzen, wird dort eingesetzt, wo der öffentliche Nahverkehr wirtschaftlich nicht fahren kann.

Die ehemals freie Reichsstadt Pfullendorf hat knapp 14.000 Einwohner und liegt auf halbem Weg zwischen Bodensee und Donau. Die Zersiedlung des nahen städtischen Umlands führte dazu, dass heute ältere Bürger und Einwohner mit Mobilitätseinschränkungen nicht in der Lage sind, die städtischen Angebote wie Einkaufen und soziale Dienstleistungen zu erreichen. Um die Mobilität dieses Personenkreises zu sichern und soziale Kontakte zu ermöglichen, wurde der Bürgerbus eingerichtet. Schülerverkehre und Wege zu Arbeit sind bewusst nicht einbezogen worden.

Diesen Zielen entsprechend, wurde das Angebot des BürgerBusses gestaltet. Er fährt an Wochentagen stündlich viermal je am Vormittag und am Nachmittag⁷. Der Bus fährt einen Rundkurs von 5,3 km und hält dabei an 46 Haltestellen, wobei das Einkaufszentrum, der Markt und der Omnibus-Bahnhof dreimal pro Stunde angefahren werden. Das Angebot macht deutlich, dass der BürgerBus kein Ersatz für regulären ÖPNV ist, sondern eine zusätzliche soziale Dienstleistung.

Wirkungen

Jährlich nutzen etwa 12.000 Fahrgäste den BürgerBus, wobei eine durchschnittliche Auslastung von 2-5 Personen erreicht wird. Fahrgäste sind hauptsächlich ältere Menschen, die den Bus zur Pflege ihrer sozialen Kontakte nutzen. Deshalb dominieren die sozialen Wirkungen, während Umweltwirkungen eher gering einzuschätzen sind.

Umsetzung

Das Konzept des BürgerBusses basiert auf drei Säulen:

1. Eine Konzession des Landkreises für die Buslinie
2. Die Trägerschaft des BürgerBusses durch die Stadt
3. Ein eingetragener Verein, der das Personal bereitstellt

Der e. V. wurde 2008 mit 46 Mitgliedern gegründet und der BürgerBus ging ein Jahr später in Betrieb. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben kann der Verein nicht gemeinnützig sein. Ziele des Vereins sind:

- jedes Ziel in Pfullendorf schnell, bequem und preiswert zu erreichen,
- den öffentlichen Nahverkehr zu ergänzen, um so den Individualverkehr zu verringern,
- die Mobilität aller, insbesondere älterer Mitbürger und Menschen mit Handicap, zu gewährleisten.

Für den Erfolg der Startphase waren drei Dinge insbesondere wichtig: Politische Unterstützung des Projektes, eine gute Pressearbeit und besonders eine lokal bekannte Persönlichkeit, die als Motor für den Verein fungierte, um möglichst viele Bürger anzusprechen.

Bis heute haben 25 Bürger den Führerschein für die Personenbeförderung erhalten und stehen als ehrenamtliche Fahrer zur Verfügung. Leider ist diese Anzahl nicht ausreichend, um jeden Fahrer nur einmal im Monat einzusetzen - optimal wären 35-40 Fahrer. Es mangelt nicht an interessierten Bürgern, jedoch fällt die Hälfte aller Aspiranten durch die Prüfung für den Personenbeförderungsschein, die alle fünf Jahre wiederholt werden muss. Da die Fahrer in der Regel das Pensionsalter erreicht haben, erwies sich der Reaktionstest als größtes Hindernis. Dennoch zeigen die verbleibenden Fahrer eine hohe Bereitschaft, zusätzlich zu arbeiten.

Weitere ehrenamtliche Helfer sind zwei Kfz-Mechaniker, die regelmäßig den BürgerBus warten, und eine Ansprechperson, die telefonisch erreichbar sein muss, um aktuelle Probleme zu lösen. Im Verein

⁷ Mittwochs und an Samstagen nur vormittags

fallen ebenso eine Reihe von administrativen Arbeiten an.

Kosten

Der Fahrpreis für eine Einzelfahrt beträgt lediglich ein Euro, kleine Kinder und Schwerbehinderte fahren kostenlos. Fahrausweise des ÖPNV haben im BürgerBus uneingeschränkte Gültigkeit. Die jährlichen Einnahmen betragen 9.000 Euro, während sich die laufenden Ausgaben auf 15.000 Euro belaufen. Diese Differenz wird von der Stadt Pfullendorf getragen, die ebenso die Kosten für die arbeitsmedizinischen Gutachten, die Umschreibung der Führerscheine sowie die Versicherungen übernimmt.

Die Investitionskosten für einen Bus mit neun Sitzplätzen, der den Ansprüchen des ÖPNV und dem Transport von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen⁸ entspricht, betragen ca. 70.000 Euro. Auch diese Kosten wurden von der Stadt getragen.

Weitere Informationen:

<http://www.pfullendorf.de/buergerbus.html>

Ansprechpartner:

1. Vorsitzender Bürgerbus Pfullendorf e.V.

Peter Schramm

07552 / 6589

Schramm.peter@web.de



© Bürgerbus Pfullendorf e.V.

Bürgerbus Pfullendorf und das Fahrerteam

⁸ Der BürgerBus hat bisher kein Fahrzeug, das den Transport von Menschen im Rollstuhl erlaubt.

Das Elektro-Bürgerauto in Oberreichenbach

In der kleinen Schwarzwaldgemeinde Oberreichenbach fahren Bürger ein Elektroauto, das je nach Bedarf Einwohner und Gäste von Haustür zu Haustür bringt.

Oberreichenbach ist eine Gemeinde mit 2.800 Einwohnern im Landkreis Calw (Nordschwarzwald). Das Elektro-Bürgerauto ist bedarfsgesteuert und bringt seine Fahrgäste auf Anruf je nach Bedarf von Haustür zu Haustür. Es fährt in alle Nachbargemeinden und holt dort Fahrgäste ab, sofern sie Oberreichenbach als Fahrziel haben. 80% der Fahrgäste sind über 70 Jahre alt und 80% sind Frauen.

Wirkungen

Das Bürgerauto erfüllt eine wichtige soziale Funktion, die ein Linienbus nicht leisten könnte. Für Mobilitätseingeschränkte ist der Weg zur nächsten Haltestelle oft zu weit. Die Fahrgäste werden vom Haus abgeholt und direkt am Ziel abgesetzt. Oft begleitet der Fahrer die Gäste zum Arzt und notiert dort gleich den nächsten Termin in seinem Fahrplanbuch. Ohne den persönlichen Kontakt mit dem Fahrer würden viele Bürger den Service nicht nutzen.

Jährlich werden ca. 2.000 Fahrgäste befördert und das Elektroauto legt 25.000 km zurück. Dies entspricht im Durchschnitt acht Fahrgästen und einer Fahrleistung von 100 Kilometern pro Werktag. Das Auto wird so stark nachgefragt, dass eine langfristige Vorbestellung zu empfehlen ist. Die Akzeptanz ist mittlerweile so groß, dass Bürgermeister Karlheinz Kistner sagt: „Das Elektro-Bürgerauto abstellen geht nicht mehr!“



Das Elektro-Bürgerauto im Solarport

Umsetzung

Die Idee des Bürgerautos wurde von der Gemeinde Klaus in Österreich kopiert und im April 2012 ging das Elektrofahrzeug in Betrieb. Das Auto fährt von Montag bis Freitag von 8.00 Uhr bis 20.00 Uhr. Heute arbeiten 20 Fahrerinnen und Fahrer ehrenamtlich ein bis zwei Tage im Monat. Es besteht eine hohe Bereitschaft unter den Einwohnern von Oberreichenbach, sich zu beteiligen und Ersatzfahrer zu finden ist daher nicht schwierig.

Die Gemeinde ist Eigentümerin des Fahrzeuges und betreibt dieses. Der administrative Aufwand ist sehr gering, weil sich die Fahrer selbständig drei Monate im Voraus online in einen Outlook-Kalender eintragen. Das Auto wird durch einen Anruf am Vortag der Reise auf das Handy des Fahrers gebucht. Dieser trägt den Fahrtwunsch in ein Buch ein, das im Auto ausliegt.

Die Nachfrage nach dem Bürgerauto ist sehr unterschiedlich und kaum vorherzusagen. Beispielsweise war die Nachfrage in den vergangenen Sommerferien höher als im restlichen Jahr. Der Bürgermeister meint: „Was nicht planbar ist, sollte man auch nicht planen.“

Hinsichtlich des rechtlichen Rahmens ist es wichtig, dass es sich nicht um einen Bus, sondern um ein Auto handelt, weil es lediglich vier Fahrgästen Platz bietet und nicht im Linienverkehr fährt. Aus diesem Grund ist auch kein Führerschein zur Fahrgastbeförderung⁹ notwendig, der für den Bürgerbus in Pfullendorf (s. o.) eine erhebliche Restriktion darstellt. Eine weitere rechtliche Voraussetzung ist, dass

⁹ Auch Personenbeförderungsschein genannt

die Einnahmen geringer sein müssen als die Betriebskosten (ohne Abschreibungen). Aus diesem Grund wurden die Fahrpreise niedrig angesetzt.

Als Elektroauto wird ein Renault Kangoo geleast, der vier Fahrgästen Platz bietet und darüber hinaus zwei Rollatoren oder zwei Fahrräder oder einen Rollstuhl transportieren kann. Dieser Platz ist in den allermeisten Fällen ausreichend, weil nur selten mehr Fahrgäste das Bürgerauto gleichzeitig nutzen wollen. Das Auto wurde zunächst geleast, weil nicht klar war, ob das System langfristig funktioniert. Für 2016 ist ein Neukauf zum Preis von 25.000 € geplant.

Das Elektro-Bürgerauto hat im Sommer eine Reichweite von 130-140 km, bei großer Kälte aber nur von 80 km. Es kann entweder am Rathaus oder im Haus des Fahrers an der Steckdose aufgeladen werden. Im Winter steht bei Bedarf ein weiteres Fahrzeug des Projektes Elektro-Mobile-Schule¹⁰ im nahegelegenen Calw zur Verfügung.

Kosten

Die Fahrgäste entrichten eine Betriebskostenpauschale, die - um das System einfach zu machen - für alle gleich sind. Innerhalb des Ortsteils kostet die Fahrt einen Euro, in Oberreichenbach zwei Euro und in den Nachbargemeinden drei Euro. Die Einnahmen betragen jährlich ca. 3.000 Euro, denen Kosten in Höhe von 17.000 Euro gegenüberstehen. Die Fahrer erhalten eine Aufwandsentschädigung von 20 Euro pro Tag, die sich auf jährlich 5.000 Euro summieren. Weitere Kosten werden verursacht durch die Leasingraten, Stromkosten, Instandhaltung und Batteriemiete.

Den jährlichen Zuschussbedarf von 14.000 Euro oder sechs Euro pro Einwohner betrachtet die Gemeinde als Wirtschaftsförderung durch Subvention des Zielverkehrs und als soziale Dienstleistung vor allem für die älteren Mitbürger. Darüber hinaus ist das System wesentlich kostengünstiger als ein herkömmlicher Linienbus. In der Startphase trugen private Sponsoren dazu bei, das Risiko eines Scheiterns für die Gemeinde gering zu halten.

Das Elektro-Bürgerauto gewann mehrere Preise, u. a. den Innovationspreis des Landes Baden-Württemberg und den Klimaschutzpreis 2012. Bürgermeister Karlheinz Kistner wünscht sich, dass das Bürgerauto in anderen Gemeinden kopiert wird. Mittlerweile gibt es vier weitere Bürgerautos in dem Gemeinden des Landkreises Calw.

Weitere Informationen:

http://www.oberreichenbach.de/index.php?option=com_content&task=view&id=595&Itemid=236

Ansprechpartner:

Bürgermeister

Karlheinz Kistner

k.kistner@oberreichenbach.de

Telefon: 07051 96 99 0

¹⁰ Das Projekt „Elektro-Mobile-Schule“ soll Kinder und Jugendliche für Elektromobilität sensibilisieren mit dem Ziel, in Familien einen Diskussionsprozess anzustoßen. Die Gemeinden Oberreichenbach und Calw beschafften gemeinsam ein Elektrofahrzeug, was auch den Schulen und Berufsschulen zur Verfügung gestellt wird.

Der Rufbus „CENTRO“ im Landkreis Calw

Im Nordschwarzwald stellt ein Busunternehmen den eigenwirtschaftlich betriebenen Linienverkehr außerhalb der Spitzenzeiten ein und ersetzt ihn durch ein Rufbusssystem, das mit acht Kleinbussen 32.000 Einwohner im ländlichen Raum flexibel bedient.

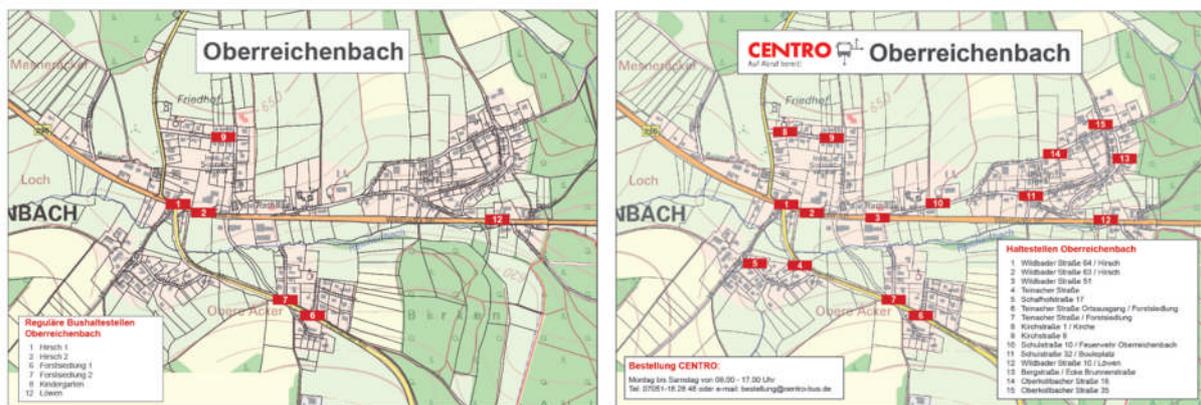
Der Rufbus CENTRO fährt im Landkreis Calw (Nordschwarzwald) nach einem einfachen Prinzip: Er hat keinen Fahrplan. Jeder, der ihn nutzen möchte, kann die Reservierungszentrale des Unternehmens anrufen, bekommt einen Abfahrtszeitpunkt genannt und kann dann an einer der vielen Haltestellen in den behindertengerechten Kleinbus zusteigen, der auch Kinderwagen, Gehhilfen und Menschen, die auf den Rollstuhl angewiesen sind, transportiert.

Der Anruf muss spätestens eine Stunde vor Abfahrt erfolgen. Die Reservierungszentrale organisiert die Fahrt und gibt die exakte Abfahrts- sowie Fahrtzeit bekannt. Der Fahrgast wird dann an einer der 719 Haltestellen abgeholt, die in der Regel weniger als 200 m vom Wohnort entfernt liegen. Der Bus verkehrt jeden Werktag von 8 bis 18 Uhr und fährt entweder die größeren Orte wie Bad Wildbad und Altensteig selber an, oder er bringt die Fahrgäste an eine gut bediente Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs.

Wirkungen

Es handelt sich um ein Versuchsprojekt, das der Busbetreiber seit Dezember 2013 in der Gemeinde Oberreichenbach startete. Im April 2014 wurden mit Bad Wildbad (inklusive dessen Ortsteil Calmbach), Neuweiler und Simmersfeld drei weitere Gemeinden in den Dienst einbezogen und im Mai folgte die Region Altensteig. Damit werden über 32.000 Einwohner im ländlichen Raum bedient, die auf einer Fläche von 370 qkm leben.

Die gestiegene Nachfrage nach dem CENTRO lässt auf eine hohe Akzeptanz und Zufriedenheit der Fahrgäste schließen. Die Zahl der Bestellungen erreichte 1.100 nach drei Monaten, 4.500 kamen von Mai bis Juli dazu und bis Anfang Oktober wurden 11.000 Anrufe registriert. Im Durchschnitt entspricht das 72 Anforderungen pro Tag.



Bushaltestellen in Oberreichenbach vor und nach Einführung des CENTRO

Umsetzung

Der Initiator von CENTRO, Arno Ayasse, ist Geschäftsführer von drei Busunternehmen¹¹, die in der Region eigenwirtschaftliche Linienverkehre betreiben. Inspiriert durch den Erfolg des Elektro-Bürgerautos in Oberreichenbach, wurde das CENTRO-Konzept weitgehend in Eigenregie entwickelt. Kleinbusse übernehmen außerhalb der Verkehrsspitzen die Aufgaben der Linienbusse, bedienen aber flexibel viel mehr Haltestellen. Beispielsweise wurde die Anzahl der regulären Haltestellen in Oberreichenbach von zwei auf 14 erhöht.

Die Einrichtung des Rufbusses erfolgte in drei Schritten, die ungefähr ein Jahr Zeit in Anspruch nahmen:

Schritt 1: Entwurf des Rufbuskonzeptes CENTRO

¹¹ Firma Rexer, Verkehrsbetriebe Nagoldtal (VBN) und Busverkehr Nordschwarzwald (BNV)

Im ersten Schritt wurden die Grundlagen für das Konzept festgesetzt. Darunter fallen die Festlegung inhaltlicher Zielvorgaben wie Namensfindung, Bestimmung der Einsatzorte, Fahr- und Reservierungszeiten als auch die Entwicklung des Designs.

Schritt 2: Abstimmung mit beteiligten Akteuren

Die Koordination des Rufbuskonzeptes erfolgte in Abstimmung mit den lokalen Akteuren. Sowohl zeitliche Vorgaben für die Genehmigung der CENTRO-Haltestellen und Fahrtstrecken wurden hier berücksichtigt als auch innerbetrieblich die Fahrpläne angepasst.

Schritt 3: Umsetzung in Gemeinden

Im letzten Schritt wurde der Rufbus in den Projektregionen getestet. Die Einführung des Rufbusses erfolgte zunächst als Pilotprojekt. Es folgte eine schrittweise Ausweitung des Konzeptes in weiteren Gemeinden des Landkreises Calw.

Wichtig für die Einführung war eine frühzeitige Bekanntmachung der neuen Bedienungsform während des Planungszeitraumes durch pressewirksames Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.

Das System ist einfach: Bei telefonischen Fahrtbestellungen werden die auftragsrelevanten Daten des Kunden von den Disponenten abgefragt. Dazu zählen: Name, Uhrzeit, Abhol- und Zielhaltestelle, Personenanzahl, Telefonnummer, Rückfahrtwunsch und ob der Kunde einen Termin bzw. Anschluss hat. Daraufhin teilt der Disponent dem Kunden die genaue Abholuhrzeit mit. Die Navigationsgeräte der Busse erhalten per Funk GPS-Daten der Ein- und Ausstiegshaltestellen von neuen Fahraufträgen mit denen sie die Fahrtroute optimieren. Für die Zuordnung der Fahraufträge zu den Bussen gibt es noch keine geeignete Software, so dass die Disposition noch von Hand in der Zentrale gemacht werden muss.

Momentan sind acht Mercedes Sprinter City mit einer Kapazität für 26 Fahrgäste unterwegs. Eine Sitzreihe ist ausgebaut, so dass Menschen in Rollstühlen über die Rampe bequem einfahren können. Auf Anfrage wird eine weitere Sitzreihe ausgebaut. Die Fahrer fahren sowohl den CENTRO als auch in Spitzenzeiten die Linienbusse. In der Zentrale sind zwei weitere Personen beschäftigt.

Kosten

In den Centro-Bussen werden alle Fahrkarten des Tarifverbundes VGC des Landkreises Calw anerkannt. Lediglich auf Einzelfahrscheine wird ein Komfortzuschlag von einem Euro erhoben. Der CENTRO erhält keine finanzielle Unterstützung von der öffentlichen Hand. Die Busunternehmen betreiben - hauptsächlich durch die Schülerverkehre - ihre Linien eigenwirtschaftlich, das heißt, sie bekommen ebenso keine öffentlichen Zuschüsse. Dennoch erwartet der Geschäftsführer Arno Ayasse, dass der CENTRO eigenwirtschaftlich zu betreiben ist, weil Betriebskosten durch die kleineren Busse eingespart werden könnten. Darüber hinaus stiege die Auslastung der Busse durch das Mehr an Haltepunkten und die flexible Linienführung. Sollten sich diese Erwartungen am Ende der Pilotphase bewahrheiten, so ist der CENTRO ein "Win-Win-Projekt" für alle Beteiligten und eine echte Alternative zum Individualverkehr im ländlichen Raum.

Weitere Informationen:

<http://www.centro-bus.de/>

Ansprechpartner:

Arno Ayasse

Albert Rexer GmbH & Co. KG

arno.ayasse@rexer.de

„Der CENTRO ist echt klasse und funktioniert gut - Eine super Entlastung fürs Mama-Taxi“

Gästebucheintrag J. Bürkle 08.05.14

Tourismus

Gästekarte KONUS in Schwarzwald

KONUS ermöglicht die **K**ostenlose **N**utzung des ÖPNV für **S**chwarzwaldurlauber. Übernachtungsgäste im Schwarzwald können kostenlos den Öffentlichen Nahverkehr nutzen und vergünstigt mit der Bahn in ihren Urlaub reisen.

Ohne dass diese dafür extra bezahlen müssen, können Urlauber mit der KONUS-Gästekarte in der 2. Klasse von Pforzheim bis Basel und von Karlsruhe bis Waldshut kreuz und quer durch neun Verkehrsverbünde fahren - beliebig oft während des Urlaubs und gratis. Keiner muss sich um Fahrgeld und Tickets kümmern. Das Fahrgeld führt die Urlaubsgemeinde pauschal an den KONUS-Verbund ab.

Kaum eine andere Ferienregion ist so gut zu erreichen wie der Schwarzwald. Die ICE-Bahnlagen Frankfurt-Basel und die IC-Linie München-Basel, die Höllentalbahn, die Schwarzwaldbahn, die Murgtalbahn als Querverbindungen von West nach Ost sowie Bahnen und Busse der regionalen Verkehrsverbünde erschließen die 11.000 Quadratkilometer.

Wirkungen

Aktuell gibt es für Urlauber in 142 Schwarzwälder Ferienorten die KONUS-Gästekarte. Das bedeutet: Mehr als 10.000 Gastgeber drücken ihren Gästen bei der Ankunft kostenlos ein Freifahrticket für Busse und Bahnen in der gesamten Ferienregion in die Hand. 2013 wurden etwa 11 Millionen KONUS Gästekarten verteilt. In einer nicht repräsentativen Online-Befragung¹² äußerten 47% der Gäste, dass sie die Karte nutzten. Obwohl 82% der Befragten mit dem Pkw anreisten, waren vor Ort nur 71% mit dem Auto unterwegs; 38% nutzten mindestens einmal den ÖPNV und 30% den Zug. Weitere Daten zur verkehrlichen Wirkung sind nicht vorhanden.

Umsetzung

Nachdem 1996 das Schwarzwald-Ticket der DB eingeführt worden war, bemühte sich die Schwarzwald Tourismus GmbH um eine Verbesserung der Nutzung des ÖPNV durch Feriengäste. Die Idee zur KONUS wurde 2003 geboren und zwei Jahre später startete die Umsetzung mit zunächst 44 Gemeinden, 4.000 Beherbergungsbetrieben und sechs Verkehrsverbänden. Dafür war ein erheblicher organisatorischer Verwaltungsaufwand notwendig. Da die Karte erfolgreich war und gerne von den Urlaubern angenommen wurde, nahmen immer mehr Gemeinden an dem Projekt teil, bis die Zahl heute auf 142 Gemeinden und neun Verkehrsverbände (incl. DB AG) anwuchs. Zur Organisation von KONUS findet jährlich eine Vollversammlung aller teilnehmenden Gemeinden und Verkehrsverbände statt; darüber hinaus gibt es noch Sitzungen der Arbeitsausschüsse.

Anfängliche Bedenken, dass eine Erhöhung der Kurtaxe von den Feriengästen nicht akzeptiert werden würde, konnten schnell ausgeräumt werden. Zum einen waren die Beträge verhältnismäßig gering, zum anderen fragen die Kurgäste explizit die Karte nach. Dies bedeutete einen Anreiz für viele Gemeinden, dem KONUS-Verbund beizutreten.

Kosten

Finanziert wird das System durch einen pauschalen Aufschlag auf die Kurtaxe je Gästeübernachtung. Aus diesen Erlösen erhalten die beteiligten Verkehrsträger einen durch einen Schlüssel festgelegten jährlichen Betrag. Die Höhe der Umlage wird alle fünf Jahre mit den Verkehrsbetrieben festgelegt. Momentan werden pro Übernachtung 36 Cent von der Gemeinde entrichtet.



¹² 7.098 Beteiligungen von Seiten der Gäste in den Jahren 2010 bis 2013.

Weitere Informationen:

<http://www.schwarzwald-tourismus.info/service/konus2>

<http://www.schwarzwald-tourismus.info/>

Ansprechpartner:

Herr Nieselt

Schwarzwald Tourismus GmbH

Nieselt@schwarzwald-tourismus.info

2013 erhielt die KONUS-Karte den ersten Preis der „Fahrtziel Natur“-Jury. Der Preis wird jährlich von BUND, NABU, VCD und DB AG vergeben.

Rad- und Wanderbusse in Baden-Württemberg

Der Verkehrsclub Deutschland (VCD) hat eine Website mit Rad- und Wanderbussen für Baden-Württemberg erstellt

Wer die Sehenswürdigkeiten im Ländle mit dem Fahrrad oder zu Fuß erkunden will, der kann sich auf einer Website des Verkehrsclub Deutschland informieren. Dort gibt es ein vielfältiges Angebot von Rad-Wanderbussen und Rad-Zügen im Land. Die einzelnen Angebote sind nach Landkreisen sortiert. Soweit vorhanden, wurden Verweise auf die jeweilige Homepage des Betreibers, auf Online-Fahrpläne und Broschüren zum Herunterladen aufgenommen.

Website:

<http://www.vcd-bw.de/service/ausflugsverkehr/index.html>

Radbus Wutachschluchtregion

Der Radbus Wutachschluchtregion vernetzt die ganze Region zwischen Schluchsee und Wutachtal. Jetzt sind viele erlebnisreiche Ausflüge zu interessanten und attraktiven Zielen der Region möglich: Die Badeseen Schluchsee, Schlüchtsee und Naturena, das historische St. Blasierland, tiefe Schluchten und herrliche Aussichtspunkte, historische Gebäude, Museen, Kirchen, lebendige Orte und eine erlesene, hervorragende Gastronomie.

Bitte beachten Sie, dass die Platzkapazität für Fahrräder begrenzt ist:
Radbus St. Blasierland max. 16,
Radbusse Wutachschluchtregion und Hotzenwald max. 5.

Radtouren-Tipp

Radbus Wutachschluchtregion

RouteWT 10 „Zwei-Täler-Tour“
30 km (mittelschwer)

Von Rothaus durch das Mettmatal hinüber nach Riedern am Wald. Lohnenswert ist ein Besuch der ehemaligen Klosterkirche. Weiter nach Ühlingen und durch das Schlüchtal zurück.

RouteWT 8 „Wutach Acht“
44,5 km (mittelschwer)

Tourstart in Bonndorf über Münchingen nach Ewattingen. Weiter nach Blumegg geradelt und zur Museumsmühle im Weiler. Über Dillendorf und Wellendingen zurück nach Bonndorf zu Schloss und Narrenstuben.

Beispiel eines Flyers für den Radbus Wutachschluchtregion

Weitere Ansätze für nachhaltige Mobilität

Hauslieferdienst im Emmental

Im Schweizer Emmental werden Einkäufe für wenig Geld mit Pedelecs nach Hause geliefert. Damit wird nicht nur die Umwelt geschont, sondern Langzeitarbeitslose finden eine Beschäftigung. Die Stiftung „intact“ bietet darüber hinaus eine breite Palette von Dienstleistungen für eine nachhaltige Mobilität an.

Im schönen Emmental wird nicht nur schweizer Käse hergestellt, sondern es gibt auch ein reichhaltiges Angebot an Dienstleistungen für nachhaltige Mobilität. Die Stiftung intact bietet Hausliefer- und Entsorgungsdienste in den drei Ortschaften Burgdorf mit 20.000 Einwohnern, Langnau (9.500) und Kirchberg (8.500) an. Einkäufe von lokalen Geschäften werden mit dem E-Pedelecs innerhalb von zwei Stunden direkt nach Hause geliefert.



Der Lieferdienst ist sehr erfolgreich in Burgdorf und Langnau, wo jährlich 25.000 bzw. 20.000 Einkäufe geliefert werden. Auf Kirchberg wurde der Service gerade neu ausgeweitet. Etwa ein Fünftel aller Haushalte in den beiden erstgenannten Orten sind Kunden von intact. Es handelt sich hauptsächlich um Lebensmittel des täglichen Bedarfs mit einem durchschnittlichen Gewicht von 15 kg, verpackt in 1,8 Taschen. Das Angebot gilt an Werktagen für die Ladenöffnungszeiten. Es gibt eine Versicherung und das Leergut wird gratis vom Lieferanten mitgenommen.

Wirkungen

Eine Untersuchung zeigte, dass 21% der Kunden für das Einkaufen vom Auto auf nicht motorisierte Verkehrsmittel wechselten. Für viele Bürger ist der Service mittlerweile unverzichtbar. Eine Umfrage des Einzelhandelsunternehmens Migros stellte fest, dass der Lieferservice ein wichtiges Kriterium für die Kundenbindung sei.

Umsetzung

1997 wurde der Verein „ProVelo Emmental“ gegründet, der in der Schweiz vergleichbar mit dem ADFC ist. ProVelo startete mit einer Radstation am Bahnhof, die Dienstleistungen mit Langzeitarbeitslosen anbot und im Bereich Mobilität schnell expandierte. 2011 wurde die Stiftung intact gegründet, die eine Vielzahl von Dienstleistungen im Emmental mit Arbeitslosen anbietet: Neben dem erwähnten Lieferdienst, der Velostation und Werkstatt, gibt es einen Paketdienst mit Fahrrädern, ein Pedelec-Verleih, ein Car- und Bike-Sharing, einen Laden für lokale Produkte, einen Reinigungsdienst, Gastronomieurse, ein Café, ein Atelier und ein Besprechungszimmer.

Bis 1999 wurden die Beschäftigungsplätze für Langzeitarbeitslose durch den Bund getragen, seither werden sie vom Kanton, der Stadt Burgdorf und den umliegenden Gemeinden finanziert. Aus dem kritischen Wohlwollen, welches dem Langzeitarbeitslosenprojekt anfänglich entgegengebracht wurde, ist breite Akzeptanz und ehrliche Anerkennung geworden. Zählte die Velostation anfangs ein Dutzend Mitarbeiter, sind es heute etwa 200 Personen. Selbstverständlich beschäftigt intact eine Reihe von professionellen Fachkräften, die für die Betreuung von Arbeitslosen notwendig sind.

Für die erfolgreiche Umsetzung waren drei Faktoren entscheidend:

1. Eine Initiative mit klar definierten Zielen: Dienstleistungen für nachhaltige Mobilität und Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen.
2. Eine Institution als Aufgabenträger, in diesem Fall ein eingetragener Verein und später eine Stiftung.
3. Ein tragfähiger Businessplan, der alle Aspekte des Vorhabens berücksichtigt, eine Analyse möglicher Risiken vornimmt und eine tragfähige Kalkulation der Wirtschaftlichkeit beinhaltet.

Insbesondere ein professioneller Businessplan ist entscheidend für den Erfolg eines Projektes. Kommunen können neue Mobilitätsprojekte einfach unterstützen, indem sie die Entwicklung eines tragfähigen Wirtschaftskonzeptes vorfinanzieren, wie es beispielsweise die Stadt Bern macht.

Kosten

Der Kunde zahlt in Burgdorf vier und in Langnau drei Franken für eine Hauslieferung (dies entspricht in etwa 3,30 bzw. 2,50 Euro). Dem stehen Kosten in Höhe von 12 Franken gegenüber. Angesichts eines durchschnittlichen Warenwertes von 90 Franken wird deutlich, dass es keinen Markt für eine rein privatwirtschaftliche Dienstleistung gibt. Die Defizite des Lieferservice in Höhe von acht Franken werden wie folgt gedeckt: Fünf Franken im Rahmen der Leistungsvereinbarung für die Beschäftigung von Langzeitarbeitslosen, zwei Franken als Beitrag der Geschäfte und ein Franken über Sponsoring.

Die fünf Franken sollten jedoch nicht als Subvention gewertet werden, denn die Arbeitslosen müssten ohnehin unterstützt werden. Bei intact werden jedoch die Nutzen der gezahlten Sozialabgaben dem Bürger bei jeder gelieferten Tasche vor Augen geführt. Und last, not least, wird die Umwelt geschont. Deshalb möchte intact in Zukunft ihre Dienstleistungen auf das ganze Emmental ausweiten.

Weitere Informationen:

www.wir-bringens.ch

http://www.fairkehr-magazin.de/fileadmin/user_upload/fairkehr/archiv/2007/fair_0507/titel/burghof.htm

Ansprechpartner:

Stiftung intact
Martin Wälti
Geschäftsleitung
Innovation, Arbeit und Integration
martin.waelti@wir-bringens.ch

Beratungsleistungen
Büro für Mobilität AG
Martin Wälti
mail@bfmag.ch

Betriebsmobilität bei VAUDE in Tett nang

Mit Anreizen, Spaß und Wettbewerb fördert die Firma VAUDE nachhaltige Mobilität ihrer Belegschaft.

Im kleinen Ortsteil Obereisenbach, nicht weit vom Bodensee, stellt die Firma VAUDE mit 500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Outdoor- und Sportbekleidung her. Früher kamen fast alle Mitarbeiter mit dem Auto zur Arbeit, da es in dieser ländlichen Region kaum Alternativen gab - zumal die Gegend sehr hügelig ist und von vielen Beschäftigten lange Wege zurückgelegt werden müssen.

VAUDE hat sich das Thema Umwelt- und Naturschutz zu Herzen genommen und für die gesamte Produktion eine Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Ein kleiner Baustein ist das Mobilitätskonzept, welches weniger aus Verboten und Restriktionen besteht, sondern Anreize für umweltfreundliches Verhalten schafft. Statt in weitere Parkplätze zu investieren, motiviert VAUDE mit viel Engagement seine Belegschaft, mit dem Rad, dem Bus oder mit einer Fahrgemeinschaft zur Arbeit zu kommen.

Ein Beispiel für eine innovative Idee ist das wöchentliche Mobilitätslotto, bei dem ein nachhaltig mobiler Mitarbeiter ausgelost wird und eine Woche als Gewinner im Intranet zu sehen ist. Zusätzlich können sich die Kollegen freuen über Restaurant-Gutscheine, vegetarische Kochbücher, Fahrradzubehör oder Strommessgeräte für zu Hause.

Insbesondere der Radverkehr wird gefördert durch zentrale Fahrrad-Stellplätze, Duschen, Umkleieräume, eine Werkstatt, einen „Schlauchomat“ und einen Event zur Radfahrsaison. Um auch weniger sportliche Mitarbeiter zu motivieren, die nur schwer durch die hügelige Landschaft radeln können, verleiht die Firma kostenlos acht E-Bikes. Durch die Vielzahl der Maßnahmen wird eine Atmosphäre in der Firma geschaffen, die auf Spaß, Sport und Wettbewerb setzt, um ein Umdenken der Belegschaft zu bewirken.

Wichtig ist, dass sich auch die Geschäftsführung aktiv an dem Programm beteiligt und mit gutem Vorbild vorangeht. Anstelle die zentralen Parkplätze für die Geschäftsführung bereitzustellen, sind diese für Mitfahrgemeinschaften ab drei Personen reserviert. Ziel ist es, die Zahl der Parkplätze um 30% zu reduzieren und anstelle dessen Grünflächen zur Erholung auf dem Firmengelände zu schaffen. Für Fahrgemeinschaften stellt die Firma einen Fahrzeugpool zur Verfügung, der vorher für Geschäftsreisen genutzt wurde. Zusätzlich kooperiert VAUDE mit dem „social mobility network“ flinc.org¹³. In einer eigenen VAUDE-Gruppe können alle Mitarbeiter schnell, unkompliziert und kostenlos Fahrten anbieten und Mitfahrten finden.



Foto: Bei VAUDE darf einen der exklusiven Stellplätze nutzen, wer mindestens zwei KollegInnen im Fahrzeug mitgenommen hat

Der Tett nanger Ortsteil Obereisenbach, in dem sich die VAUDE-Firmenzentrale befindet, liegt fünf Kilometer von Tett nang entfernt und war lange Zeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur schwer zu erreichen. Auf Betreiben der Geschäftsführung und gegen den Widerstand der Stadt, richtete der regionale Verkehrsverbund Bodensee-Oberschwaben eine Buslinie für Berufspendler ein. Im Rahmen eines Förderprogramms zahlt VAUDE drei Jahre lang Zuschüsse für die Monatskarten.

¹³ Fling ist ein Internetportal mit App zur Vermittlung von Mitfahrgelegenheiten.

Die Nachhaltigkeitsstrategie beschränkt sich aber nicht nur auf den Berufsverkehr, sondern umfasst alle Transportvorgänge in der Firma. Beim Fuhrparkmanagement wurde der Fahrzeugpool umweltfreundlich umgerüstet und eine Reiserichtlinie für Geschäftsreisen entwickelt, die auf verstärkte Nutzung des Öffentlichen Verkehrs und ein neues Video-Konferenzsystem setzt. Zusätzlich finden regelmäßige Schulungen zum umweltfreundlichen Fahren statt. Ziel ist es, bis 2015 die Emissionen aus Geschäftsreisen um 20% im Vergleich zum Jahr 2011 zu reduzieren. Auch die Güter werden bevorzugt mit der Bahn transportiert. Die Höhe der eingesparten Treibhausgasemissionen wird von myclimate berechnet und die unvermeidbaren Emissionen werden an einem anderen Ort durch Projekte ausgeglichen, die Emissionen reduzieren. Die CO₂-Bilanz der Firma ist damit neutral.

Wirkungen

Die Belegschaft im Standort Tettang-Obereisenbach legt fast zwei Millionen Pendelkilometer jährlich zurück. Vor der Einführung des Green Mobility Konzeptes im Jahr 2011 wurde fast ausschließlich mit dem Auto gependelt. Schon zwei Jahre später, im Jahr 2013, legte die Belegschaft 45.000 Kilometer mit dem Rad und über 13.000 Pendelkilometer mit Öffentlichen Verkehrsmitteln zurück. Die 60 Mitfahrgemeinschaften sparen über 50.000 Pendel-Kilometer pro Jahr ein und der Fahrzeugpool für Pendler weitere 8.000. Aber auch VAUDE verzeichnet positive Wirkungen: Durch den vermehrte Alltagsport der Beschäftigten sinkt die Zahl der Krankschreibungen.



Kickoff der Radsaison



VAUDE Radlergruppe

Umsetzung

Die Erfolge bei der Motivation der Mitarbeiter sind nicht unwesentlich auf das persönliche Engagement und die Vorbildfunktion der Geschäftsführung zurückzuführen. Schwierigkeiten können in der zwei bis vier Wochen dauernden Umstellungsphase auftreten, bis sich die neuen Verhaltensweisen in Gewohnheiten verwandelt haben. Wichtig ist es, nicht nur das Konzept mit Sensibilität einzuführen, sondern auch klare Richtlinien zu entwickeln, die auf Gleichbehandlung und Fairness zielen. In der Einführungsphase ist oft eine Prüfung und Anpassung von Teilaspekten notwendig, um die Akzeptanz zu erhöhen.

In der Regel werden die Maßnahmen von dem CSR-Team¹⁴ der Firma und dem Fuhrparkleiter betreut. Die Organisation des Events zur Fahrradsaison ist aufwändiger und natürlich sind alle Mitarbeiter für die Zeit freigestellt.

Kosten

Die Kosten für das Green-Mobility-Konzept konnten nicht beziffert werden. Nach Aussagen der Geschäftsleitung sind die Subventionen aufgrund der Integration in das Gehaltssystem relativ gering. Für die Kunden von VAUDE, die eher naturverbunden und ökologisch sensibilisiert sind, ist die Nachhaltigkeitsstrategie ein wesentliches Kaufkriterium. Nachhaltige Mobilität ist damit nicht nur volkswirtschaftlich, sondern auch betriebswirtschaftlich rentabel. Mit grünen Ideen lassen sich schwarze Zahlen schreiben.

Weitere Informationen:

<http://www.vaude-nachhaltigkeitsbericht.com/gri/umwelt/arbeitsweg.php>

<http://www.vaude-nachhaltigkeitsbericht.com/gri/umwelt/geschaeftsreisen.php>

¹⁴ Corporate Social Responsibility (ökologisch-soziales Unternehmenskonzept)

<https://de.myclimate.org/de/firmenkunden/>
<https://flinc.org/>

Ansprechpartner:

Hilke Patzwall

VAUDE Sport GmbH & Co. KG

hilke.patzwall@vaude.com

Wettbewerb E-Mobilität im ländlichen Raum

Das Land Baden-Württemberg hat einen Ideenwettbewerb für die praktische Anwendung von Elektromobilität im ländlichen Raum initiiert. Über 30 Förderanträge wurden von ländlich geprägten Städten und Gemeinden eingereicht. Hier werden einige nachahmenswerte Konzepte für Elektromobilität skizzenhaft vorgestellt:

Betreiber	Projekt
Stadtwerke Aalen GmbH	e-CarSharing in der Stadt Aalen Die Aalener stellen interessierten Nutzern an mehreren innerstädtischen Standorten, insbesondere an Parkhäusern, elektrisch betriebene Fahrzeuge zur Verfügung. Für die Ladung der Elektroautos verwenden die Stadtwerke Strom aus regenerativen Quellen. Für die Buchung kann die Kundenkarte der Stadtwerke benutzt werden.
Große Kreisstadt Calw und Gemeinde Oberreichenbach	Elektro-Mobile-Schule im Nordschwarzwald Das Projekt „Elektro-Mobile-Schule“ soll Kinder und Jugendliche für Elektromobilität sensibilisieren mit dem Ziel, in Familien einen Diskussionsprozess anzustoßen. Dafür beschafften die Gemeinden Oberreichenbach und Calw gemeinsam ein Elektrofahrzeug an, das auch den Schulen und Berufsschulen zur Verfügung gestellt wird. Dieses Fahrzeug kann vor allem auch im Winter als zweites Elektro-Bürgerauto (siehe Seite ??) in der Gemeinde Oberreichenbach eingesetzt werden.
Gemeinde Ebhausen	E-car-Sharing-Projekt Die 4700 Einwohner zählende Gemeinde Ebhausen bei Calw schafft ein Elektromobil zum Car-Sharing an, das an einem Solarcarport zusammen mit einer Speicherbatterie aufgeladen wird. Der Bürgermeister Volker Schuler erklärt: "Der Gedanke hinter dem Projekt ist, ein Angebot für Leute zu schaffen, die nur wenig fahren. Ein Beispiel sind Familien mit nur einem Auto. Damit tragen wir zur Kinder- und Familienfreundlichkeit im Ort bei, außerdem ist es ökologisch."
Gemeinde Frittlingen	Elektrofahrzeug Frittlingen Das Elektroauto wird von ehrenamtlichen Mitgliedern des Nachbarschaftshilfvereins in Frittlingen gefahren. Es soll einerseits den Tagesablauf älterer und pflegebedürftiger Mitbürgerinnen und Mitbürger erleichtern, und andererseits das hohe Mobilitätsbedürfnis jüngerer Familien, die sich kein Zweitauto leisten wollen oder können, befriedigen. Der Minister für ländlichen Raum, Alexander Bonde meint: „Beim Modellprojekt Elektrofahrzeug Frittlingen handelt es sich um ein innovatives und zukunftsgerichtetes Konzept zur Sicherung einer nachhaltigen Mobilität in ländlichen Kommunen. Es ist von bürgerschaftlichem Engagement getragen, interkommunal und generationenübergreifend ausgerichtet. Ich kann es daher nur zur Nachahmung empfehlen.“

Hochschwarzwald Tourismus GmbH und Zweckverband Hochschwarzwald¹⁵

E-Smart trifft Hochschwarzwald-Card

Das E-Car-Sharing ist zunächst für Touristen mit der Hochschwarzwald-Card zu nutzen. Ab Frühjahr 2015 wird das Projekt weiter ausgebaut zu einem touristischen E-Carsharing mit 25 bis 30 Elektroautos und einem dichten Ladenetzwerk mit Strom aus erneuerbaren Energien mit 15 Ladesäulen. Mit diesem Projekt wird der Hochschwarzwald das erste touristische E-Carsharing Deutschlands im Ländlichen Raum anbieten.

Stadt Ingelfingen

Mit eMo in die Zukunft

In der 5600 Einwohner zählenden Stadt Ingelfingen (Hohenlohe) wird in enger Zusammenarbeit mit dem Gewerbe und der Gastronomie die Elektromobilität schrittweise eingeführt. Das Gesamtkonzept besteht aus den drei Teilprojekten eMo Gastronomie, eMo Gewerbe und eMo Stadt Ingelfingen. Verteilt auf alle Stadtteile Ingelfingens werden unter anderem Ladeeinheiten sowie Ausleihmöglichkeiten für Elektroautos und E-Bikes zur Verfügung gestellt. Die Fuhrparks der Stadt und der vier beteiligten Gewerbebetriebe werden teilweise auf E-Autos umgestellt.

Weitere Informationen:

<http://mlr.baden-wuerttemberg.de/de/unser-service/presse-und-oeffentlichkeitsarbeit/pressemitteilung/pid/ideenwettbewerb-zur-elektromobilitaet-im-laendlichen-raum-1/>

¹⁵ Mit den folgenden Gemeinden: Breitnau, Eisenbach, Feldberg, Friedenweiler, Häusern, Hinterzarten, Lenzkirch, Schluchsee, Stadt St. Blasien, St. Märgen, St. Peter und den Städten Löffingen und Titisee-Neustadt