Protokoll der 2. Fachwerkstatt am 29.10.2014, Cuxhaven

1. Begrüßung und Ablauf

Frau Kasten vom LK Cuxhaven begrüßt die Teilnehmenden zur 2. Fachwerkstatt mit dem Schwerpunktthema Mobilität/ Erreichbarkeiten in Cuxhaven. Im LK Cuxhaven sind in den vergangen Jahren viele Projekte angeschoben und umgesetzt worden. Beispielsweise gibt es seit dem Jahr 2001 ein fast flächendeckendes AST-System (AnrufSammelTaxi), seit 2005 eine telefonische Fahrplanauskunft und seit 2007 das Pendlerportal im Landkreis. Die besondere Situation des Landkreises Cuxhaven besteht darin, dass er in 2 Metropolregionen (Metropolregion Hamburg und Metropolregion Bremen-Oldenburg) liegt und an2 Verkehrsverbundsysteme angebunden ist (HVV und VBN).

Aktuell möchte der Landkreis die verkehrliche Situation optimieren (Mobilitätskonzept) und im nächsten Jahr mit einem konkreten Umsetzungsprojekt starten.

2. Austausch der Teilprojekte

Die Vertreter/innen der Teilprojekte werden gebeten, jeweils

a) den Stand der Dinge im Projekt (Entwicklungen/Änderungen seit der letzten Fachwerkstatt sowie Meilensteine, Erfahrungen, Wissenswertes, nächste Schritte) und
b) Bedeutung/Bezug des Themas „Erreichbarkeit und Mobilität“ für jedes Projekt vorzustellen

TP 1 LK Cuxhaven: Integriertes, verkehrsmittelübergreifendes Mobilitätskonzept
Frau Kasten berichtet, dass der Kreis mit der Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzeptes im Zeitplan ist und aktuell konkrete Umsetzungsschritte vorbereitet werden. Im November sind zwei Exkursionen zu Referenzprojekten geplant: LK Prignitz und Mettingen/ Verkehrsgesellschaft Münsterland. Anschließend sollen konkrete Projekte abgestimmt und umgesetzt werden (s. auch Präsentation unter TOP 3).

TP 2 Kreis Dithmarschen: Verzahnung ÖPNV- und Schulentwicklungsplanung
Herr von Lueder berichtet in Vertretung von Frau Paarmann, dass sich auf der Grundlage von Analysen und Abstimmungsgesprächen Änderungen in der Zielsetzung des Projektes ergeben haben. Nach intensiver Abstimmung soll jetzt ein Basis-Verkehrsmodell entwickelt werden, das längerfristig Bestand hat und u.a. durch Kosten-Nutzen-Analysen bewertet werden soll. Kernfrage ist: Was kostet das Basisnetz, wie hoch sind die Folgekosten? Außerdem soll bewertet werden, welche Anteile regulärer, fahrplangebundener ÖPNV und welche Anteile flexible Strukturen haben sollen. Die Änderung wurde u.a. dadurch notwendig, weil die Bereitschaft der Schulträger, sich am Projekt zu beteiligen, gering war, da die Abschätzung von Folgekosten nicht immer ausschlaggebend für Standortentscheidungen ist.

TP 3 Kreis Herzogtum Lauenburg: Optimierung des ÖPNV
Die Kolleginnen und Kollegen hatten Probleme mit der Anreise und haben den Tagungsort nicht erreichen können.

TP 4 LK Ludwigslust-Parchim: Informationsnetzwerk für Senioren
Frau Dräger und Frau Müller berichten, das derzeit ein Informationsnetz für die Altersgruppe 55 Plus aufgebaut wird. Der Kreisseniorenrat unterstützt das Projekt. Das Informationsnetz soll als Online- und Druckversion umgesetzt werden. Die Themenauswahl hat stattgefunden, es werden u.a. die Themen Freizeit, Kultur und Gesundheit aufgenommen. Das Seniorennetzwerk des Kreises unterstützt das Projekt. Der Detaillierungsgrad ist vergleichsweise grob.
Das Thema Mobilität hat einen Schwerpunkt im Land Mecklenburg-Vorpommern (Enquete-Kommission des Landtages „Älter werden in MV“).

TP 5 Samtgemeinde Amelinghausen: Zukunftsgerechte Wohnformen auf dem Lande
Herr Göbel erläutert, dass das Projekt gute Beispiele aus dem städtischen Raum auf die ländlichen Räume übertragen und die erforderlichen Anpassungsprozesse vornehmen möchte. Dies bezieht sich auf

- Modernisierung von 70er Jahre Gebäuden
- Anpassung älterer Wohnanlagen („Altenwohnanlagen“)
- Initiierung neuer Wohnformen, z.B. Hof wird Dorf

Bislang ca. 250-300 Personen kontaktiert (Multiplikatorentreffen, Städte- und Gemeindetag etc.), Bezug zum Thema Mobilität: Grundversorgung soll im Grundzentrum Amelinghausen stattfinden, es sind jedoch 20 weitere Dörfer zu versorgen. Bis 2017 wird ein neuer regionaler Nahverkehrsplan (RNV) aufgestellt. Vor zwei Jahren wurde ein kommunaler Fahrdienst eingerichtet. Hieraus ist ein Bürgerbusverein entstanden. Die 70 Gründungsmitglieder sind auf 140 angewachsen, so dass zukünftig Grenzen der möglichen Leistungen eines Bürgerbusvereins abgesteckt werden müssen. Fahrdienst wird u.a. von pensionierten Busfahrern oder Fahrlehrern geleistet.

TP 6 LK Nordwestmecklenburg: Integration von Menschen in den allg. Arbeitsmarkt mit erschwertem Zugang
Frau Freese berichtet, dass alle drei Förderschulen besucht wurden. Diese haben 3-4 Schulabgänger pro Jahr. Einige gehen in die unterstützte Beschäftigung. Nicht alle, aber fast alle gehen in eine Werkstatt für behinderte Menschen. Zielgruppe sind die Menschen, die nicht in eine Werkstatt gehören. Eine Befragung der Werkstätten ist vorgesehen. Kreis, Werkstätten und Agentur wollen intensiver zusammenarbeiten (Öffnung der Werkstätten). Erreichbarkeit stellt für das Projekt bzw. die Klientel zurzeit kein Problem dar, da sie mit Sonderverkehren sichergestellt bzw. organisiert ist.

TP 7 Kreis Pinneberg: Kommunale Gestaltungschancen im demografischen Wandel
In Pinneberg bedeutet demografischer Wandel nicht Schrumpfung, sondern Alterung bei gleichzeitigem Wachstum, erläutert Herr Kuckuck. Die beiden Kreise Pinneberg und Stormarn sind bezüglich der demografischen Entwicklungen vergleichbar. Daher hat sich der Kreis entschieden, eine kleinräumige Pflegebedarfsprognose in Auftrag zu geben. Die Beauftragung ist erfolgt und soll Ende 2014 abgeschlossen sein. Auf der Grundlage der Daten wird im nächsten Jahr eine Werkstatt stattfinden. Zum Thema ÖPNV hat der Bereich ältere Menschen und Pflege nur einen indirekten Bezug. Innerhalb von Pinneberg ist die ÖPNV-Anbindung insgesamt unterschiedlich. Die Haseldorfer Marsch ist recht gut angebunden. Nahversorgung und ÖPNV könnten zukünftig ein Thema werden.

TP 8 Stadt Buchholz i.d. Nordheide: Barrierefreie Naherholung im Regionalpark Rosengarten
Herr Rennwald und Herr Wilken erläutern, dass die Erholungsvorsorge als Teil der Daseinsvorsorge aufgefasst wird und der Bedarf wachsend ist. Die Bestandsaufnahme ist abgeschlossen, u.a. mit einer Untersuchung der Zugänglichkeit sowie mit einer Bewertung der Parkplatz-Situation. 20 Angebote wurden identifiziert und unter dem Gesichtspunkt der Barrierefreiheit nach der bundesweiten Norm „Tourismus für Alle“ untersucht. In der zweiten Projektphase wird untersucht, welche Projekte in welchen Teilräumen zur Umsetzung gelangen (Konzentration auf zwei Teilräume, und auf Gehbehinderte). Vorgesehen ist ein Workshop mit Leistungsträgern (Investitionen anregen). Gern möchte man besonders die Gastronomie für Projekte gewinnen. Bezug zur Mobilität: Anreise meist mit PKW, nur im zentralen Raum an Buslinie angebunden. Schaffung von barrierefreien Einstiegsparkplätzen ist ebenso Thema wie auch die Mobilität innerhalb des Regionalparks. Aktuell ist die Fortführung des seit 4 Jahren bestehenden Regionalparkshuttles in der Diskussion.

TP 9 Kreis Segeberg: Kreis Segeberg 2030
Frau Kind berichtet, dass im Kreis Segeberg fünf Arbeitsgruppen eingerichtet wurden. Pflege und Senioren; Menschen mit Behinderung (Themen: Lebensphasen, Unterstützungsbedarf und tagesstrukturierende Angebote für die „Rentenzeit“); Gesundheit (Schwerpunkt dezentrale Hausarztversorgung); Planen und Wohnen (derzeit läuft eine Kommunalbefragung); ÖPNV und Mobilität in 2 Teilräumen; a) typisch ländlich und b) in einer Entwicklungsachse.
Vertreter/innen waren beim Gesundheitshaus in Mecklenburg-Vorpommern (Stadt Woldegk, Mecklenburger Seenplatte) und wollen dieses Beispiel gern übertragen. Im Mobilitätsbereich wird derzeit ein regionales Mitnahmeportal aufgebaut, das „flinc“ als Basis nutzen soll aber regional begrenzt ist.

TP 10 Samtgemeinde Nordkehdingen: Bildungs- und Familienzentrum Wischhafen
Frau Hatecke und Herr Goedecke erläutern, dass die Gemeinde dabei ist, die baulichen Voraussetzungen für das Projekt zu schaffen. Das Konzept zur stärkeren Zusammenarbeit von Kita/ Schule und Vereinen wird derzeit auch bezüglich der jeweiligen Raumnutzungsansprüche konkretisiert. Die Zusammenarbeit der Akteur/innen ist in einem AK organisiert. Das Land Niedersachsen fordert insgesamt eine bessere Zusammenarbeit von Schule und Kita. Wischhafen arbeitet dran: die Erarbeitung eines pädagogischen Konzeptes wurde bereits an einen externen Dienstleister vergeben. Es gibt seit vielen Jahren ein Monitoring in der Gemeinde, u.a. zur Schulentwicklungsplanung. In den letzten Jahren ist eine Grundschule bereits geschlossen worden.
Vorhandenes Angebot: Kitakinder können (ehrenamtlich begleitet) mit dem Schulbus ins Bildungshaus fahren. Insgesamt erfordert eine Bündelung der Standorte auch eine Bündelung der Verkehrsströme. Tlw. sind Widerstände bei Eltern und Lehrer/innen vorhanden, andererseits verlief eine Schulschließung letztendlich reibungslos.

TP 11 Kreis Steinburg: Familienfreundliche Wirtschaft im Kreis Steinburg
Das Teilprojekt war auf der Fachwerkstatt nicht vertreten, da die Bahnanreise durch Zugausfälle etc. nicht möglich war.

TP 12 Kreis Stormarn: Anpassungsstrategie für den Siedlungs- und Wohnungsbau
Herr Beck führt aus, dass das Projekt einen raumplanerischen Ansatz für 55 Städte und Gemeinden beinhaltet. Demografischer Wandel bedeutet auch hier Wachstum bei gleichzeitiger Alterung. Ein Zwischenbericht liegt zum Download vor:

http://allris.kreis-stormarn.de/bi/___tmp/tmp/45081036962329901/962329901/00027950/50-Anlagen/01/Zwischenbericht-Stormarn-2014-10-02_Internetfa.pdf
Wohnungsbaupotenzial der Gemeinden wurde auf FNP Ebene erfasst. Bis 2030 werden ein Anstieg um 12.000 EW und 15.000 Haushalte erwartet. Auch bei verdichteten Wohnformen kann zurzeit nur die Hälfte der Flächen bereitgestellt werden. Die Beantwortung der Fragen nach der Größenordnung einer möglichen Innentwicklung und der Mobilisierung neuer Flächen (an welchen Standorten?) stellt sich als echte Herausforderung dar. S-Bahn Haltepunkte (z.B. HH- Bad Oldesloe) sind wichtige Eckpunkte bei sinnvollen Raumentwicklungsansätzen. In der 2. Projektphase sollen teilräumliche Workshops durchgeführt werden, welche die politischen Akteure, Verwaltungen und Bürgermeister/innen mit einbeziehen. Die Wohnungswirtschaft und Landesplanung (Fortschreibung des Regionalplans) sind in der Lenkungsgruppe vertreten.

Leitprojekt Demografie und Daseinsvorsorge
Herr Obst berichtet vom Demografiekongress der Stadt Hamburg („Demografie-Konzept Hamburg 2030“) und über die Evaluationsabfrage der MRH. Frau Plewa berichtet von der Tätigkeit des Regionalmanagements: Sitzung der Operativen Gruppe am 10.07.2014 zu Struktur Internet, Auswertungsraster für Gutachten, Nachnennungen von Unterlagen, Bericht über Besuch bei den Teilprojekten, Vorbesprechung für die 2. Werkstatt. Die Verabredung für den Treffpunkt der. 2. Fachwerkstatt lautet: Das Thema Mobilität und Erreichbarkeiten soll bei einem der TP stattfinden, die in diesem Thema einen Schwerpunkt haben.

- Durcharbeiten, Abstimmungen und Freischaltung des Internetauftritts bis Mitte Oktober! Demnächst erfolgt ein Anschreiben an die Kreise der Metropolregion, damit diese das Leitprojekt auf den jeweiligen Seiten des Kreises vorstellen und dann mit der Seite der Metropolregion verlinken.
- Alle Dokumente sind in Auswertungsbögen umgesetzt. Es liegen nun 75 ausgewertete Dokumente vor.
- Die Bereitstellung der € LAN – Daten durch die TU Harburg gestaltet sich langwieriger als gedacht. Die Daten sind noch nicht freigegeben.
- Besuch der TP ist nahezu abgeschlossen: 3 stehen noch aus, 1 davon ist vereinbart….Schema vorhanden. Laufende Unterstützung wie jeweils vereinbart…

Bericht aus der Metropolregion
Herr Gnest stellt das Leitprojekt Innenentwicklung vor und verteilt den dazugehörenden Flyer. Es gibt 5 Teilprojekte. Die Auftaktveranstaltung findet am 18.11.2014 in Neumünster statt.
Weiterhin weist er auf die Regionalkonferenz 2014 „Metropolregion Hamburg – Ideen für mehr Fachkräfte“ am 4.12.2014 in Buchholz / Nordheide hin.

3. Fachvorträge

3.1. Ergebnisse des MORO Aktionsprogramms Regionale Daseinsvorsorge

(Björn Schwarze, Büro Spiekermann & Wegener)

Vortrag: s. Anlage. Stichworte:

- Die entwickelten Systeme, Modelle und Projekte sind selten 1 : 1 übertragbar; es sind immer lokal angepasste Ansätze notwendig.
- Bei einer sowieso anstehenden Reorganisierung der Angebotsstruktur sollte die Hochwertigkeit der Angebote mit berücksichtigt werden. Die Frage, was unter „Hochwertigkeit" gefasst werden kann, blieb offen.
- Bei den Diskussionen vor Ort wird deutlich, dass die Kosten/die Finanzierbarkeit für den Erhalt von Einrichtungen (Beispiel: Grundschulstandort) nicht immer die Entscheidung bestimmen.
- Nicht fahrplangebundene ÖV-Angebote können in Rechenmodelle nur über Annahmen abgebildet werden.

Link zum Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge: http://www.regionale-daseinsvorsorge.de/

3.2. Teilprojekt Cuxhaven

(Gabi Kasten, Landkreis Cuxhaven)

Vortrag: s. Anlage. Stichworte:

- Von sieben möglichen Handlungsansätzen, die von den Gutachtern entwickelt wurden, sind jetzt drei ausgewählt worden:
  - AST-Angebote weiter verkehrlich und wirtschaftlich optimieren (Die AST-Nachfrage steigt, aber nicht soweit, dass ein Linienverkehr sich lohnen würde. Bei steigender AST-Nachfrage muss gegen gesteuert werden – z. B. durch einfachere Abrechnung, Tariferhöhung.)
  - Verknüpfungen ÖPNV und Radverkehr (E-Bike) ausbauen
  - Mobilitätszentrale einrichten (virtuell, da allein die Größe des Landkreises eine „begehbare" Mobilitätszentrale nicht sinnvoll erscheinen lässt, organisatorisch anzusiedeln bei einem Verkehrsunternehmen aus der Region)
- Als Pilotprojekt umgesetzt wird wahrscheinlich nur eines davon; zurzeit gibt es Tendenzen dahingehend, die AST-Angebote zu optimieren.
- Erschwerend für die AST-Angebote ist, dass Projekte, die älter als 2005 sind, nicht förderfähig sind. Da im Kreis einige ältere und gut eingeführte Angebote vorhanden sind, ist der LK Cuxhaven davon betroffen.
- Formal: Das Teilprojekt hat im Rahmen des Leitprojektes eine Laufzeit bis Frühjahr 2015. Bisher liegt das Projekt gut im Zeitplan. Um allerdings das Pilotprojekt begleiten und evaluieren zu können, braucht der LK mehr Zeit.

4. Fachvorträge II: neue Leitprojekte der MRH

Beide Leitprojekte der Metropolregion Hamburg zum Thema Erreichbarkeit und Mobilität beginnen gerade aktuell. Vorgestellt werden die Konzepte der Leitprojekte; Ergebnisse können noch nicht vorliegen.

4.1. Leitprojekt „Regionale Erreichbarkeiten in der MRH“

(Marcus Peter, TU Hamburg Harburg)

Vortrag: s. Anlage. Stichworte:

- Fragestellung u.a.: Welche Grundnetze kann man sich leisten?
- Die Modelle werden die jeweils aktuellen Fahrpläne berücksichtigen.
- Die Modelle werden auch Simulationen rechnen (z. B. die geplante S-Bahnlinie).
- WoMo-Rechner: soll zurzeit Wohnstandortentscheidungen im engeren Hamburger Umland umfassen (Wohn- und Mobilitätskosten-Rechner). Eine räumliche Erweiterung würde Probleme mit der Datenbasis mit sich bringen.
  Informationen über das Vorläufermodell im Hamburg: http://womo-rechner.hamburg.de/ (Hinweis: die Datengrundlage ist veraltet).
  Ein vergleichbares Angebot gibt es im Raum München (http://womo.mvv-muenchen.de/).

4.2 Leitprojekt „Flexible Bedienformen“

(Joachim Sachs, Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen)

Vortrag: s. Anlage. Stichworte:

- Begriffsklärung: „Flexible Bedienformen“ umfasst hier auch Bürgerbusse (die oft nicht zeitlich flexibel sind). Ansätze wie CarSharing usw. müssen ggf. mit berücksichtigt werden. Allerdings wirft Herr Sachs die Frage auf, ob und inwieweit sich die öffentliche Hand um Dinge außerhalb des ÖV kümmern kann und muss.
- Eine aktuelle Herausforderung für Taxi-Unternehmen ist die Einführung des Mindestlohns. Nicht wegen der Höhe des Lohnes sondern wegen der damit verbundenen Umstellung von Umsatzabhängiger Entlohnung auf eine Bezahlung nach Arbeitsstunden. Das bedeutet erhebliche Umstrukturierungen (Erstellung von Dienstplänen usw.).
- Eine Art „Werkzeugkasten“ für die Einführung von und den Umgang mit flexiblen Bedienformen soll (wenn alles klappt) gegen Ende 2015 vorliegen.
- Informations- und Beratungsleistungen für Aufgabenträger, Kommunen und Initiativen durch „Kümmerer“ sollen in 2015 beginnen. Geplant ist je ein/e Kümmerer/Kümmerin für den Raum von Hamburg aus Richtung Mecklenburg-Vorpommern und für den Raum von Hamburg aus Richtung Niedersachsen.
- Das Modell einer gemeinsamen Mobilitätszentrale für die Metropolregion kann sinnvoll sein, u.a. auch um entstehende Kosten auf viele verteilen zu können. Eine Voraussetzung wäre eine Vereinheitlichung und Automatisierung von Abrechnungsverfahren.

- Kosten und Finanzierungen werden beim „Werkzeugkasten“ noch nicht entscheidend mit gedacht, um nicht von Beginn an „die Schere im Kopf“ zu haben. Die Fragen werden auf der konkreten Projektebene zu klären sein.

4.3 Diskussion zu „Wünsche an die beiden Leitprojekte“ aus Sicht der Teilprojekte des Leitprojektes Demografie und Daseinsvorsorge

- Stichwort „über den Tellerrand blicken“:
  Auch Erfahrungen aus anderen Regionen sollten nutzbar gemacht werden (u. a. Pedelecs als Bahnzubringer, Kreis Steinfurt oder Mobilfalt, Hessen).
  Das Projekt Mobilfalt (Privatfahrten auf öffentlichen Linien) entfaltet zurzeit deutschlandweit viel Wirkung. Herr Sachs weist auf einige Probleme des Projektes hin: Das Projekt wird mit „sehr hohen Summen“ gefördert, 90 % der Fahrten müssen zurzeit über AST-Systeme abgedeckt werden, da Menschen fehlen, die ihre Zeit und ihre Fahrzeuge zur Verfügung stellen. Die Bereitschaft zur Mitwirkung ist selbst in ländlichen Regionen geringer als erwartet.
- Stichwort „Basisnetz“:
  Der ÖPNV muss für Pendler/innen wieder interessanter gemacht werden (z. B. Übergang Bus-Bahn oder Pedelec-Bahn).
- Stichwort Freizeitverkehr:
  Der Freizeitverkehr sollte mit in den Blick genommen und auch bei den Modellen berücksichtigt werden, schließlich macht er 25 % des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Problematisch hierbei ist, dass der Freizeitverkehr (genau wie der Arbeitsverkehr) immer weiter ausdifferenziert. Dafür sind flexible Bedienformen eigentlich „das Mittel der Wahl“. Der Freizeitverkehr wird – insbesondere am Wochenende – „mitgedacht“. Herr Schwarze macht deutlich, dass der Wochenendverkehr bisher im Großen und Ganzen eine Blackbox ist, also kaum „modelliert“ werden kann. Es geht bei diesem Thema zurzeit vor allem um die Evaluierung konkreter Projekte, um dadurch zu Wissensgrundlagen zu kommen. Herr Peter gibt an, dass der Freizeitverkehr mit abgebildet wird (Start- und Zielpunkte usw.).
- Stichwort Öffentlichkeitsarbeit:
  Die Öffentlichkeitsarbeit von Verkehrsbetrieben wird als „ausbaufähig“ eingestuft. Oft fehlt es einfach an den notwendigen Informationen für die Nutzer/innen, bzw. an Formaten und Formen, die die Öffentlichkeit auch erreichen und leicht verständlich sind. Herr Sachs führt aus, dass dies u. a. eine Aufgabe der „Kümmerer“ sein soll.

5. Nächste Schritte und Meilensteine

Das Regionalmanagement wird in den kommenden Monaten folgende Tätigkeiten im Dachprojekt erbringen

- Monatliche News aus mindestens einem Teilprojekt
  Mitteilenswertes bitte an daseinsvorsorge-mrh@planungsgruppe-plewa.de
- Anschreiben an die Kreise zur Verlinkung der Homepage
- Bewertung der Dokumentenanalyse
- Bereitstellung der Grunddaten / Aufbereitung der €LAN Daten / Raumtypen
- Auswertung der Besuche bei den Teilprojekten

- Vorbereitung der nächsten Sitzungen in unseren Arbeitsstrukturen

Operative Gruppe (nach dem 12.12.2014)	**Steuerungsgruppe Anfang 2015**	**Nächste Fachwerkstatt März 2015**
Rückblick auf die Fachwerkstatt	Sachstandsberichte	Austausch der Teilprojekte
Vorstellung der Auswertung der Konzepte und Studien (Dokumentation) Dialog (Herangehensweise)	Diskussion mit den Verwaltungsbehörden	Beitrag der TP zur Gesamtstrategie, Modell - für was und wen - übertragbar auf - innovativ weil
Datenbereitstellung und -verwendung aus dem Projekt €LAN der TU Harburg	Vorstellung Bestandsaufnahme	Weiteres inhaltliches Thema?
Umgang mit Materialien im Download-Bereich	Struktur Appetizer	
Positionierung MRH im nationalen/transnationalen Kontext (Herangehensweise)	Nächste Fachwerkstatt: wann wo was	
Vorbereitung der Steuerungsgruppe	Wie Aktualisierung der Internetseiten vor den Fachwerkstätten	

Anmerkung: der Termin der operativen Steuerungsgruppe wurde zwischenzeitlich auf den 15.12.2014 festgelegt.

Zur nächsten Fachwerkstatt im März 2015 wird aus dem Kreis der Teilprojekte vorgeschlagen, sich auf den Austausch der Teilprojekte und das strategische Ziel des Leitprojektes als Themen zu beschränken und kein weiteres inhaltliches Thema zu behandeln, da dafür die Zeit nicht ausreichen würde.

Herr Obst bedankt sich bei den Anwesenden für die engagierte und konstruktive Mitarbeit und beim Landkreis Cuxhaven und Frau Kasten für die Gastfreundschaft und die gute Vorbereitung der Fachwerkstatt.

Aus der Theorie wird Praxis: Die Rückfahrt vom Tagungsort zum Bahnhof per AST funktioniert reibungslos.

Alle Fotos: proloco

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
MORO

Erfahrungen aus dem Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge zum Themenfeld Erreichbarkeit

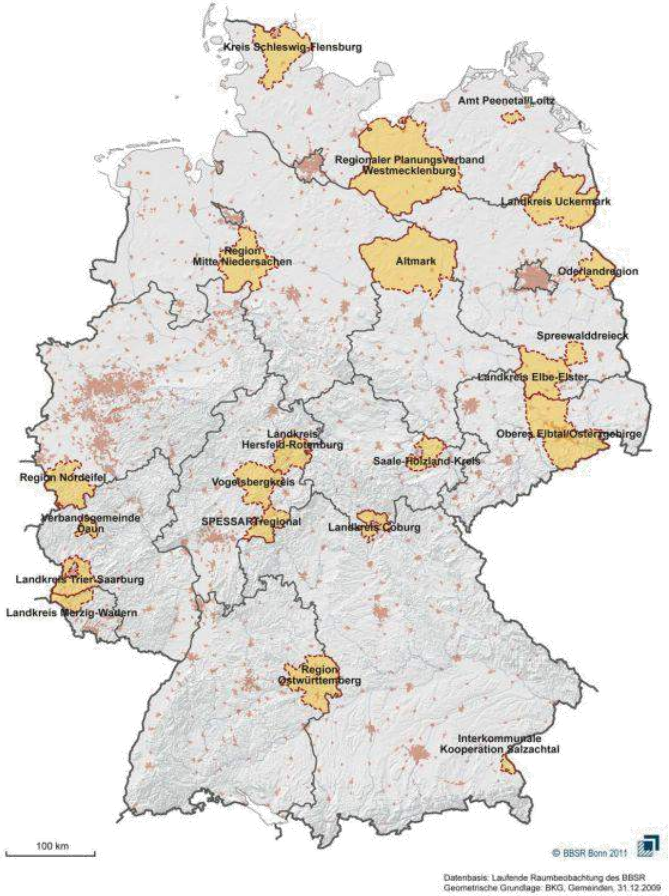
Dipl.-Ing. Björn Schwarze und Dr.-Ing. Klaus Spiekermann

MRH-Leitprojekt Demographie und Daseinsvorsorge,
2. Fachwerkstatt in Cuxhaven
29. Oktober 2014

S&W
Spiekermann & Wegener
Stadt- und Regionalforschung (S&W)
Dortmund

Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge

21 Modellregionen



- ***Modellvorhaben*** der Raumordnung
- Systematische Auseinandersetzung mit den Fragestellungen zum ***demographischen Wandel***
- Anregung eines ***diskursiven Prozess*** und interkommunaler Kooperation
- Erarbeitung einer ***Regionalstrategie*** zur ***Sicherung der Daseinsvorsorge***
- Entwicklung von ***Szenarien*** und politischen und organisatorischen ***Anpassungsstrategien***

Themenfelder in den 21 Modellregionen

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
MORO

Quelle: www.regionale-daseinsvorsorge.de

Methodische Herangehensweise

Schaffung von Informationsgrundlagen durch Anwendung eines einheitlichen Methodenpakets:

- Kommunale Bevölkerungsvorausschätzung (***Bevölkerungsprognose***)
- Kleinräumige Verteilung der aktuellen und prognostizierten Bevölkerung (***Räumliche Bevölkerungsdisaggregierung***)
- Analyse der gegenwärtigen und zukünftigen Erreichbarkeitsverhältnisse (***Erreichbarkeitsmodell***)
- Abschätzung der Folgen unterschiedlicher regionaler Strategieoptionen (***Erreichbarkeitsszenarien***)

Erreichbarkeit

Was ist Erreichbarkeit?

- Bewertungsmaß, das die Möglichkeit der räumlich-verkehrlichen Zugänglichkeit zu Einrichtungen der Daseinsvorsorge und anderen Aktivitätszielen abbildet

  (beeinflusst durch die räumliche Verteilung der Wohn- und Zielorte und die Verkehrsangebote/Mobilität)

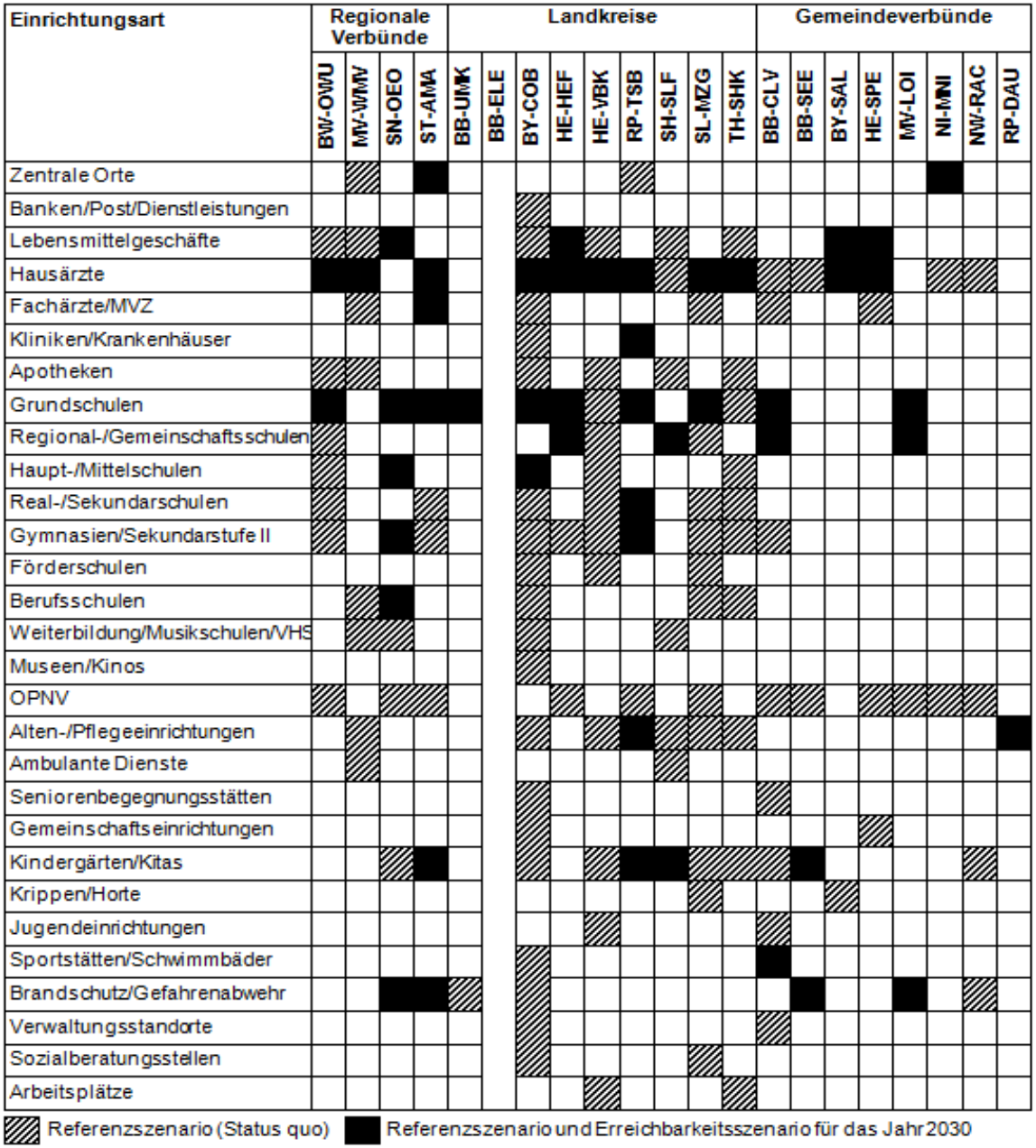
- Zumeist wurde Erreichbarkeit über die kürzesten Reisezeiten von den Wohnorten zu der nächst erreichbaren Zieleinrichtung ausgedrückt.

Datengrundlagen für Erreichbarkeitsmessungen

- Wohnstandorte der Bevölkerung (aus Disaggregierung)
- Standorte der Zieleinrichtungen (georeferenziert)
- Straßen- und Wegenetzdaten (Basis-DLM o.a.)
- Digitale ÖPNV-Fahrplandaten (HAFAS o.a.)

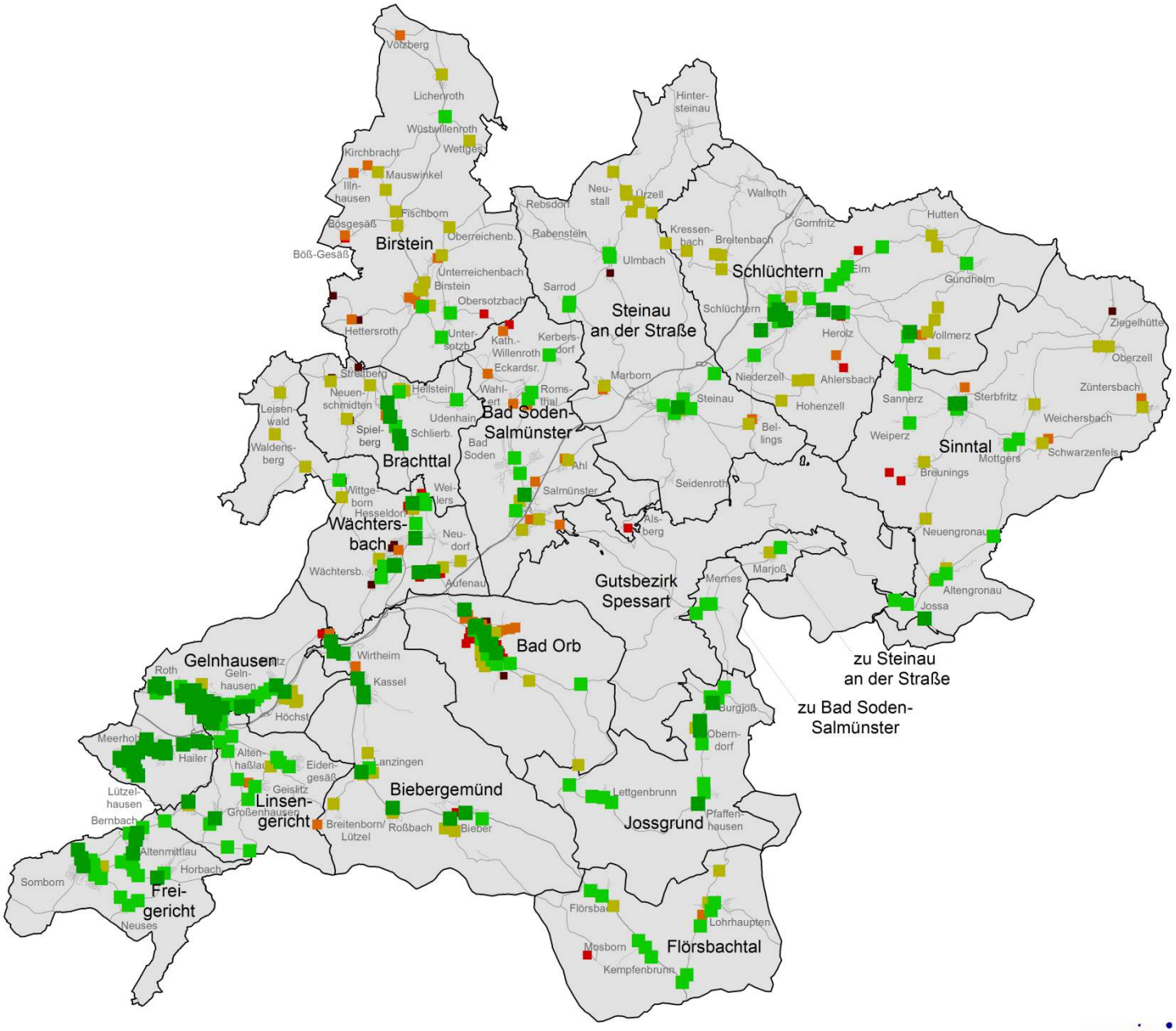
- Erreichbarkeitsmodelle unterschieden sich hinsichtlich des Detailgrads, der Komplexität und der betrachteten Verkehrsmittel
  - Pkw
  - Fahrrad / Pedelec
  - zu Fuß gehen
  - ÖPNV
  - Kombinationen von Verkehrsmitteln

Erreichbarkeit als Querschnittsthema: Spektrum der untersuchten Einrichtungsarten



Beispiel: Dynamik der Angebotsstrukturen im ÖPNV

Abfahrten von ÖPNV-Haltestellen im Jahr 2012 (Schultag)



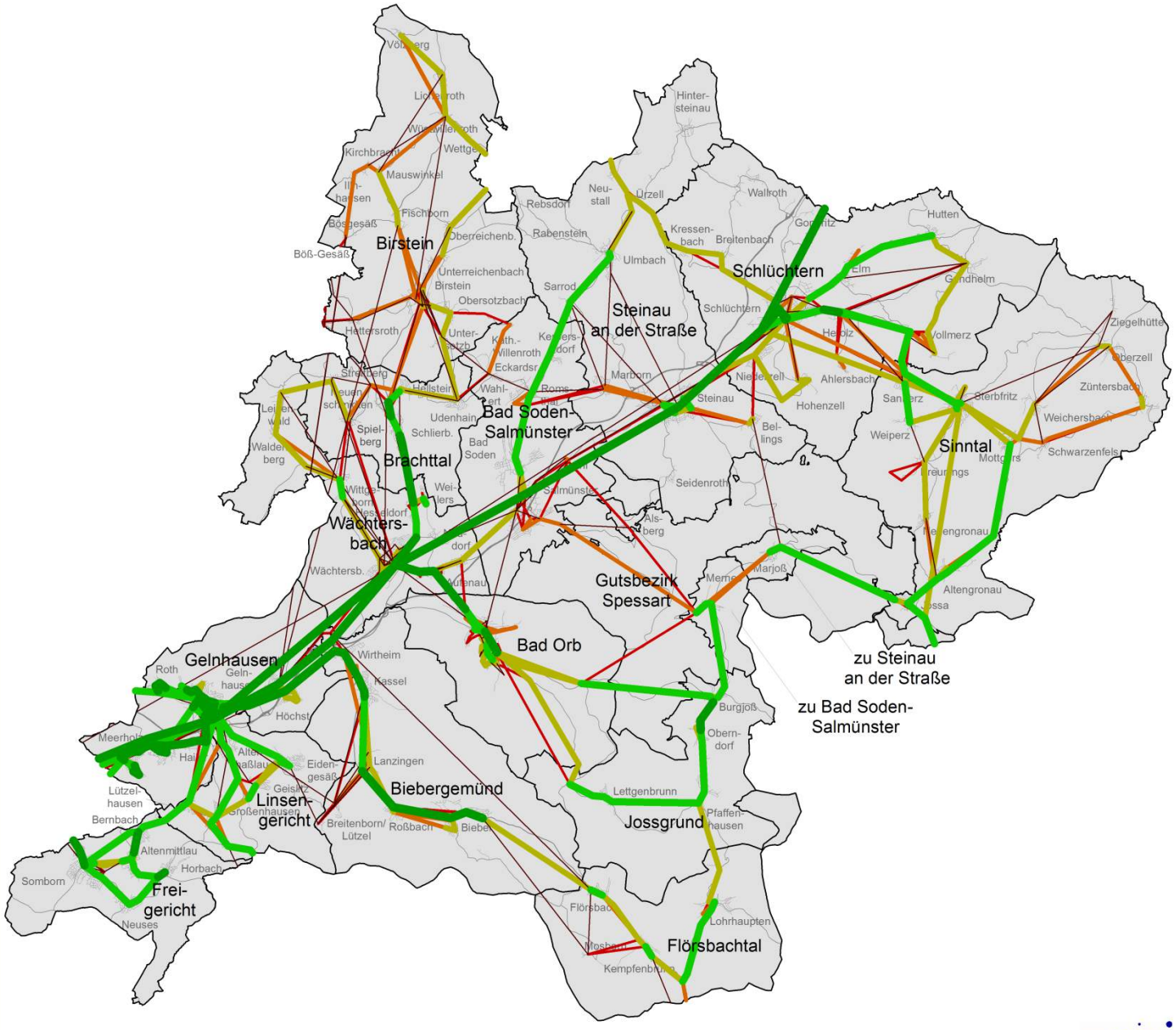
- 1 bis 2 Abfahrten/Tag
- 3 bis 5 Abfahrten/Tag
- 6 bis 10 Abfahrten/Tag
- 11 bis 20 Abfahrten/Tag
- 21 bis 40 Abfahrten/Tag
- 41 und mehr Abfahrten/Tag

Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

Anzahl von ÖPNV-Linienfahrten an einem Schultag im Jahr 2012



- 1 bis 2 Fahrten/Tag
- 3 bis 5 Fahrten/Tag
- 6 bis 10 Fahrten/Tag
- 11 bis 20 Fahrten/Tag
- 21 bis 40 Fahrten/Tag
- 41 und mehr Fahrten/Tag

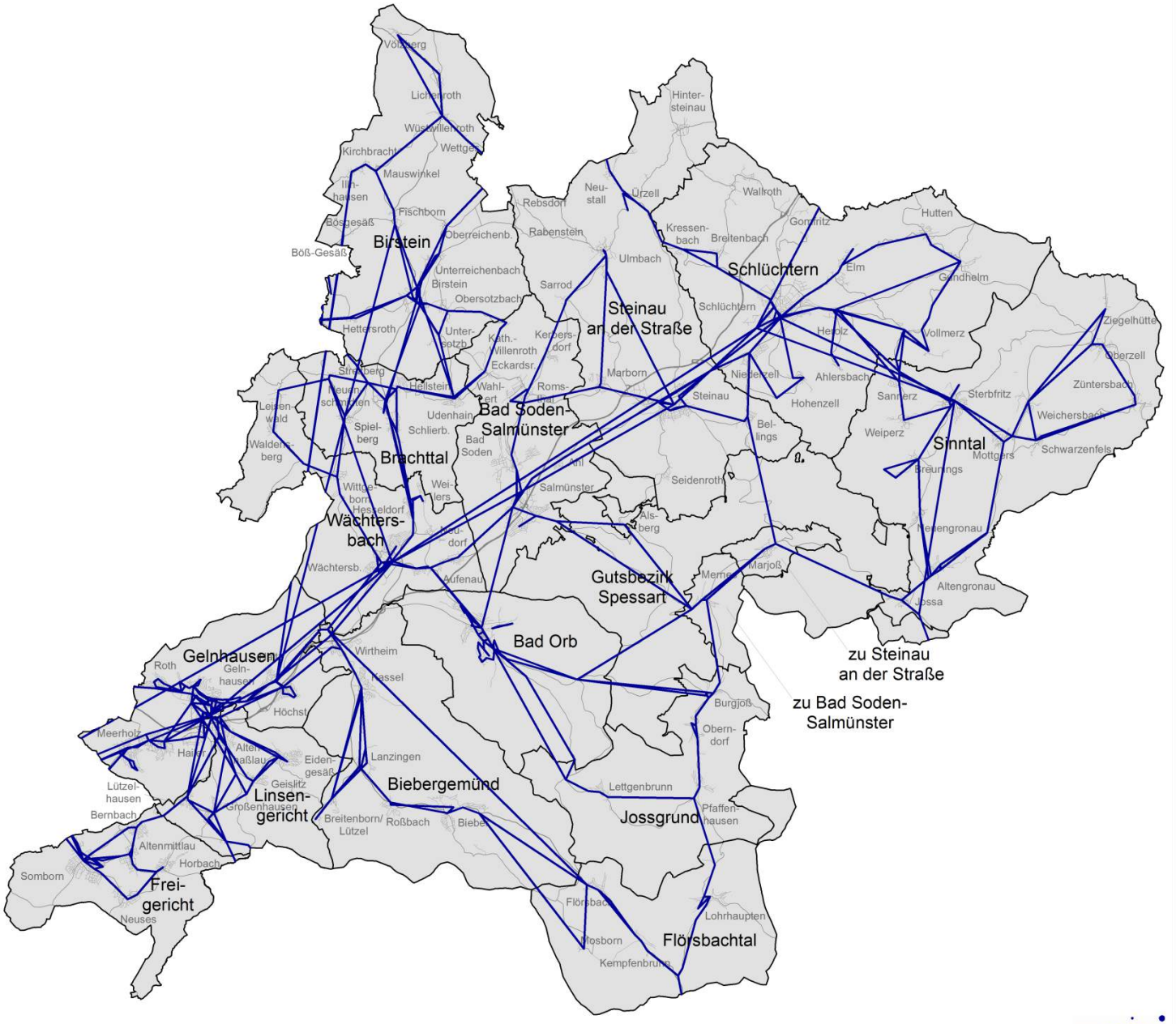
Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

S&W

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
MORO

ÖPNV-Netz an einem Schultag von 06:00 bis 08:00 Uhr im Jahr 2012



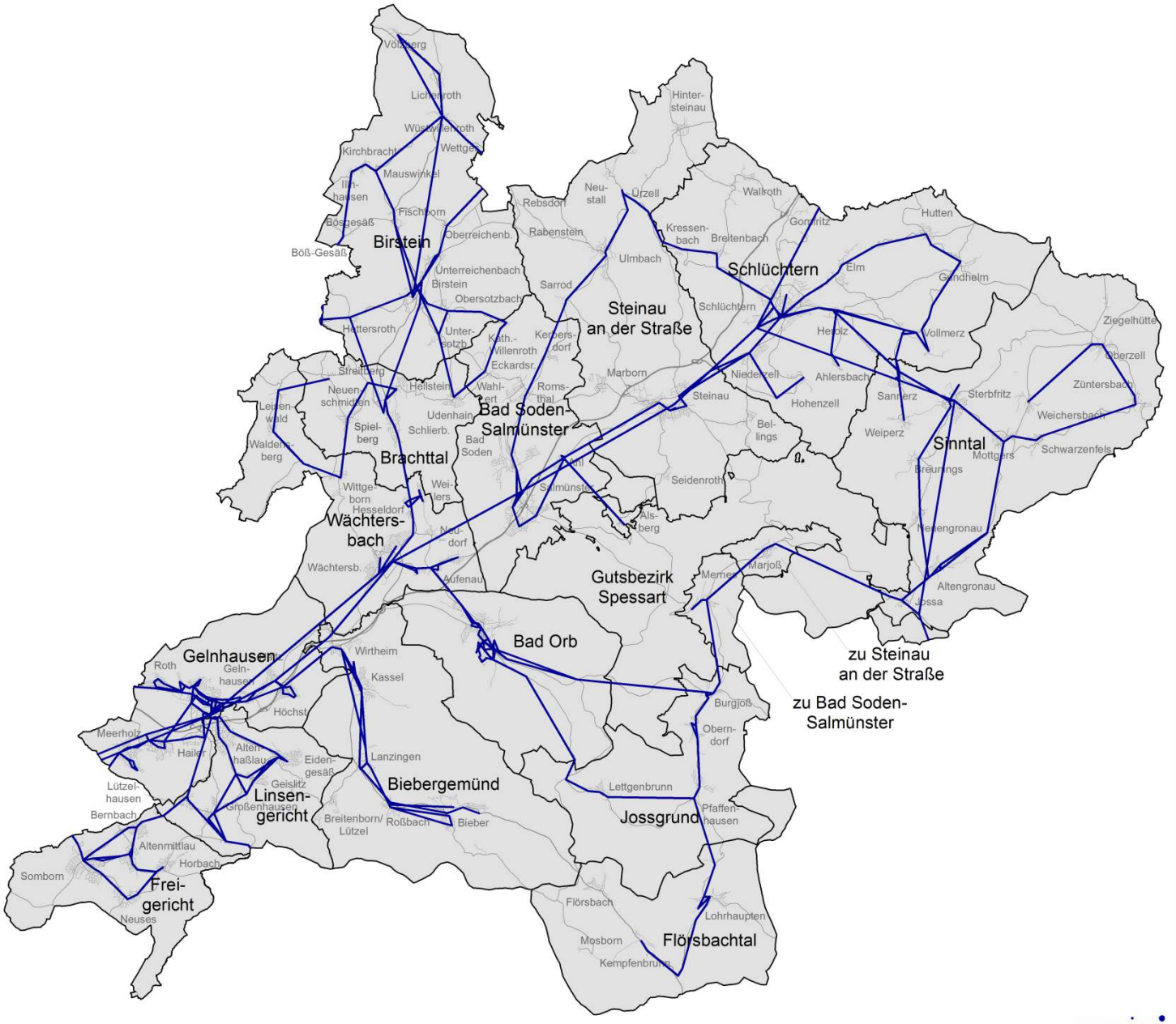
ÖPNV-Strecke

Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

ÖPNV-Netz an einem Schultag von 09:00 bis 11:00 Uhr im Jahr 2012



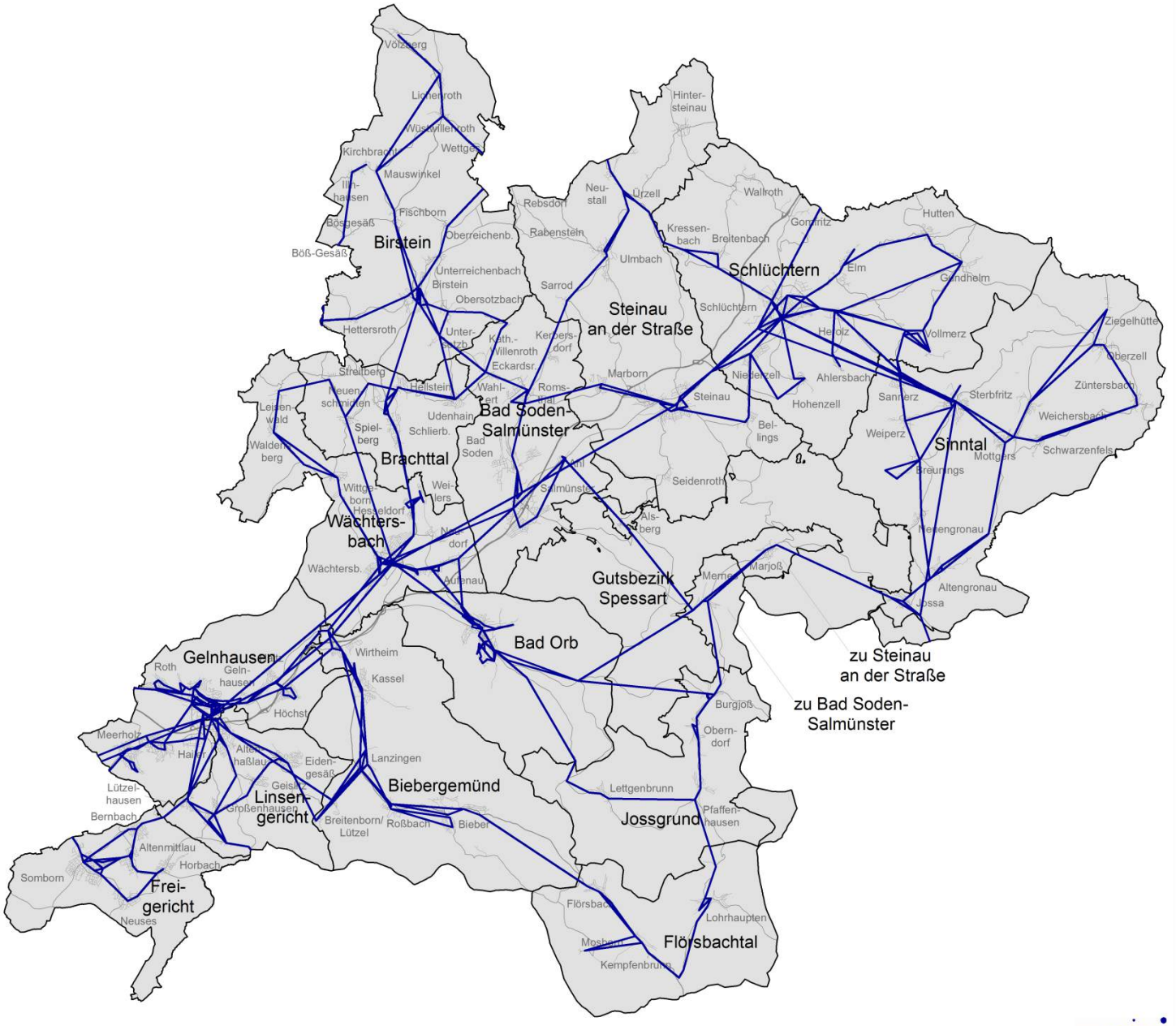
ÖPNV-Strecke

Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

ÖPNV-Netz an einem Schultag von 12:00 bis 14:00 Uhr im Jahr 2012



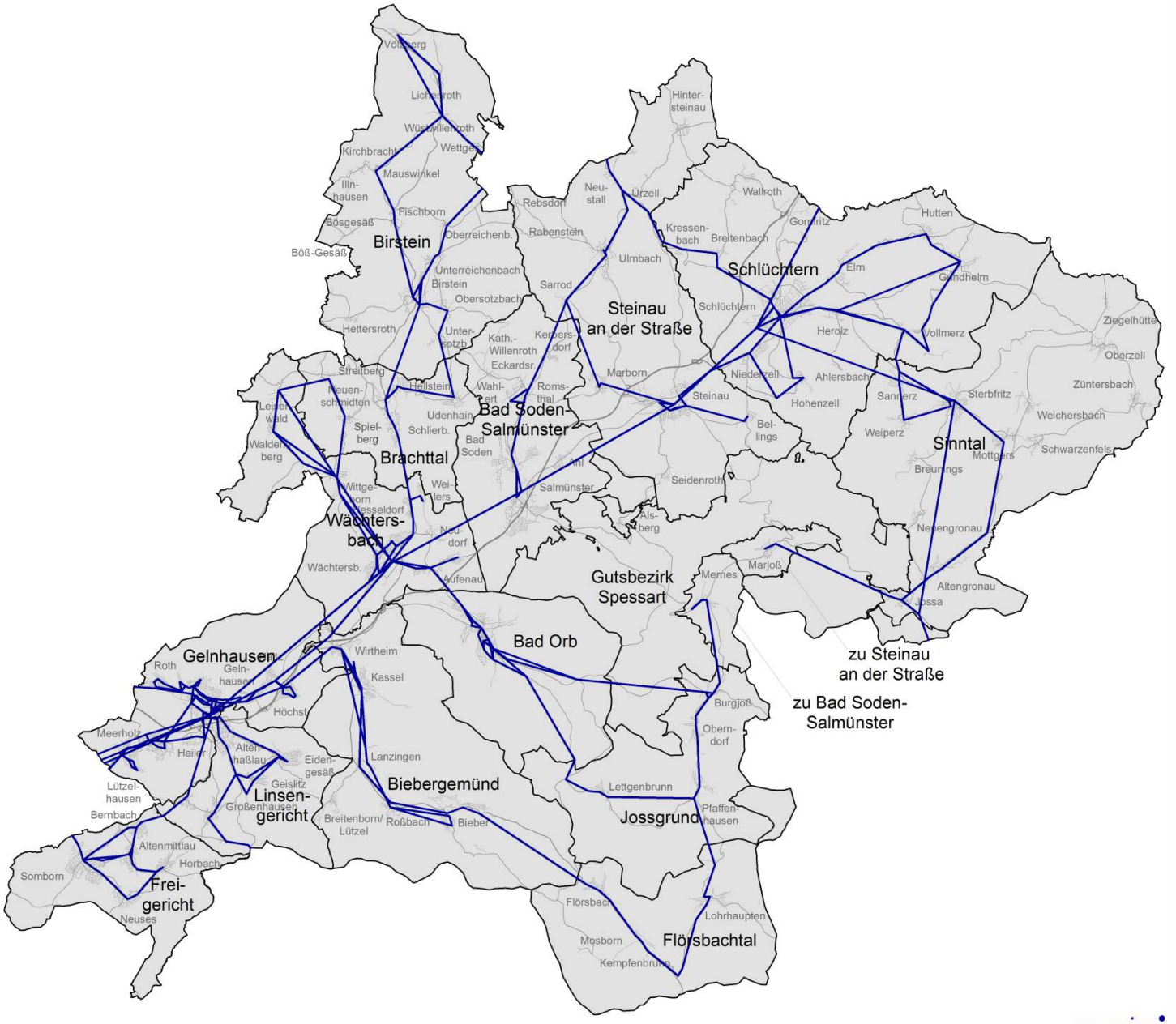
ÖPNV-Strecke

Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

ÖPNV-Netz an einem Schultag von 18:00 bis 20:00 Uhr im Jahr 2012



ÖPNV-Strecke

Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

ÖPNV-Netz an einem Schultag von 21:00 bis 23:00 Uhr im Jahr 2012

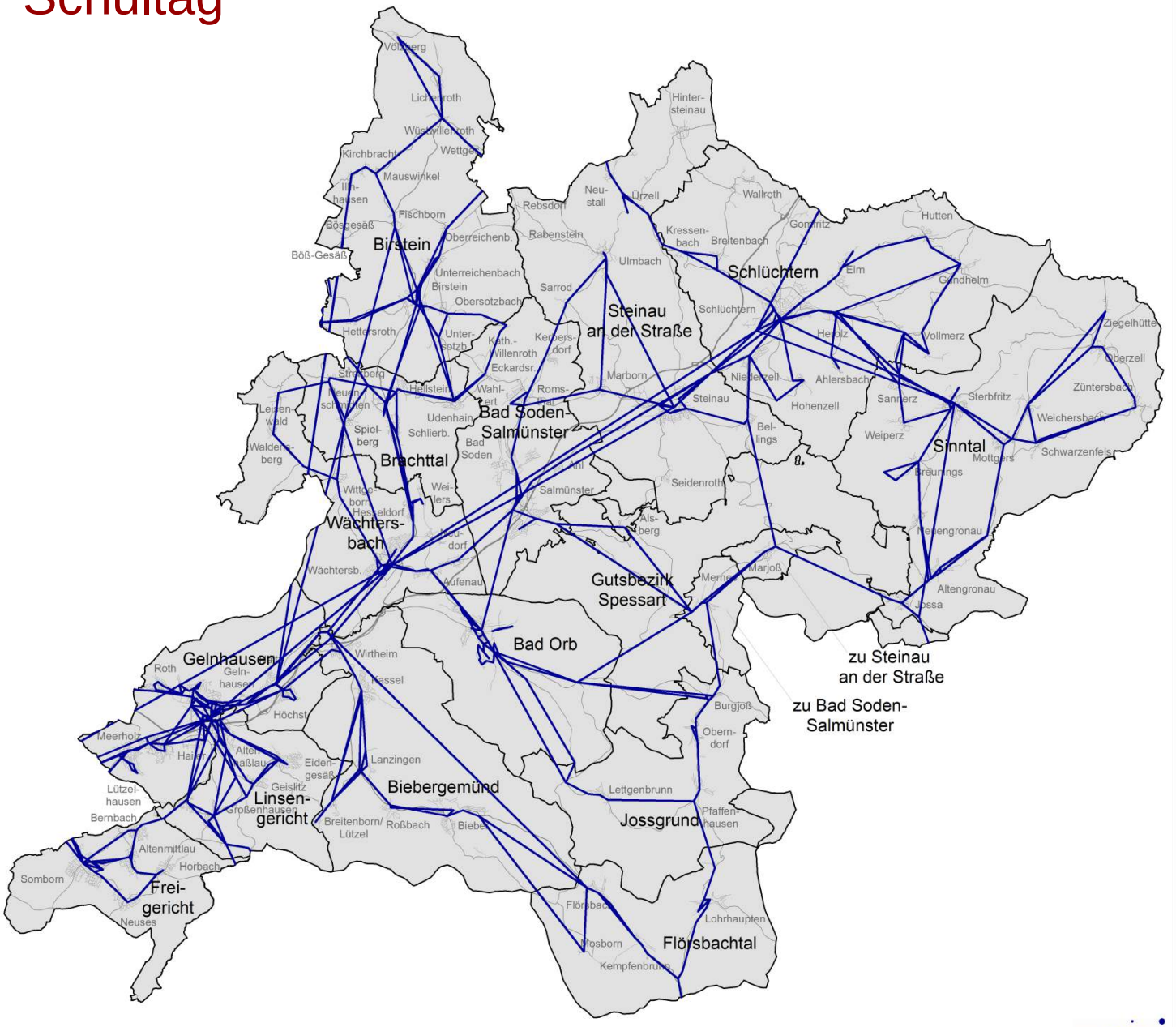
ÖPNV-Strecke

Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

Schultag



ÖPNV-Netz an einem Schultag von 06:00 bis 08:00 Uhr im Jahr 2012

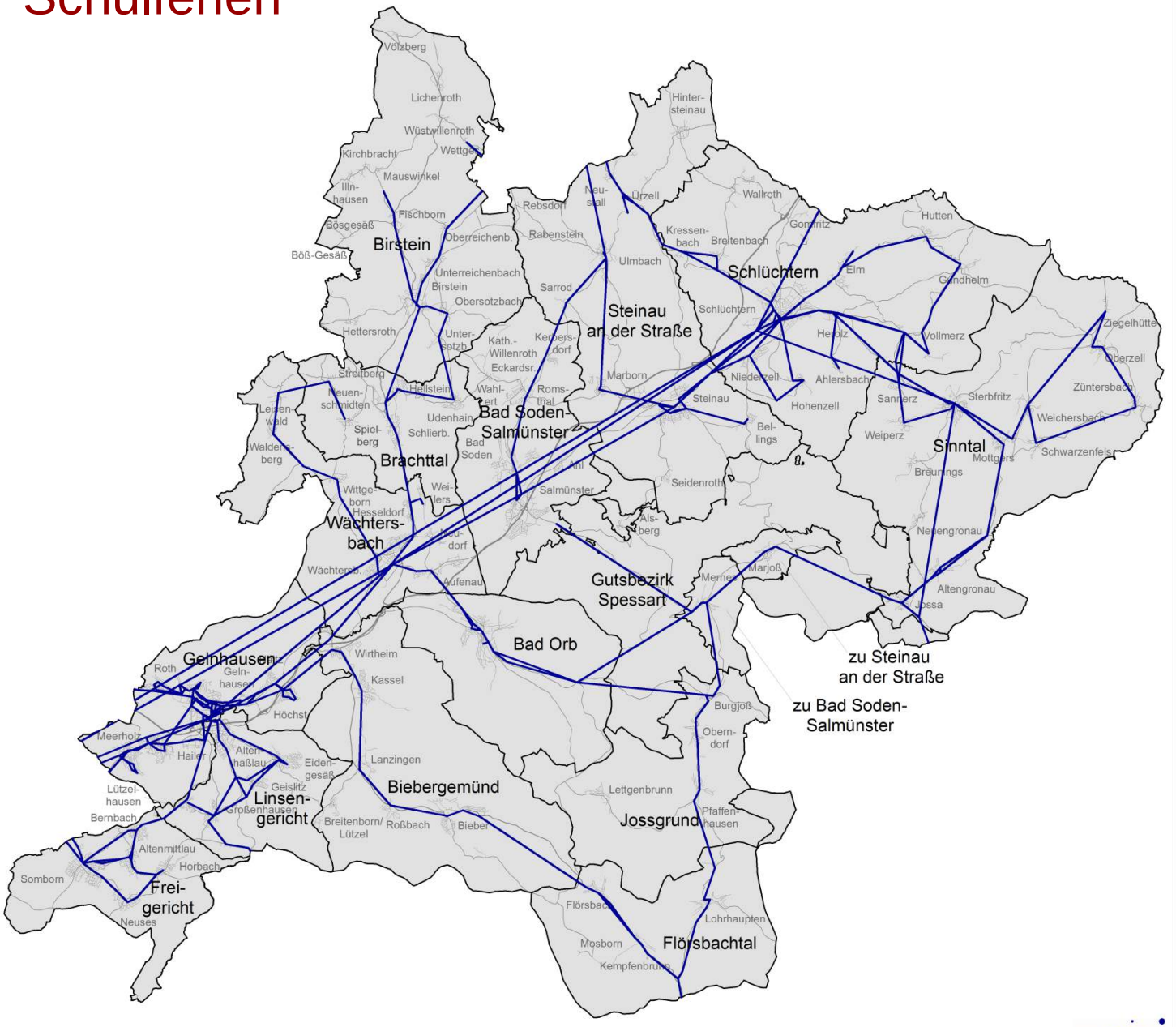
ÖPNV-Strecke

Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

Schulferien



0 5 10 Kilometer

ÖPNV-Netz an einem Schulferientag von 06:00 bis 08:00 Uhr im Jahr 2012

ÖPNV-Strecke

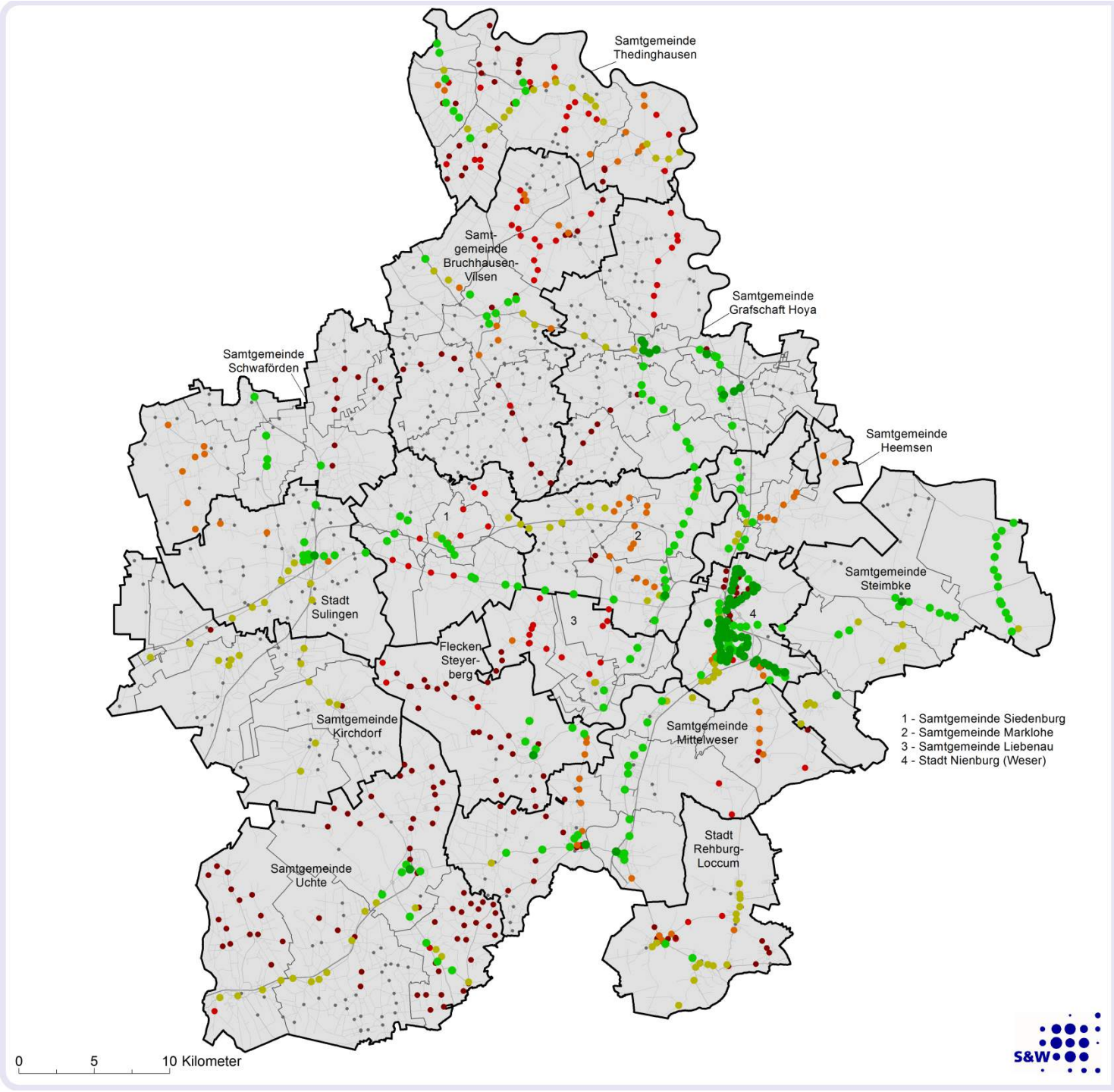
Datengrundlagen. S&W-Erreichbarkeitsmodell auf der Basis von Fahrplandaten der Kreisverkehrsgesellschaft Main-Kinzig GmbH.
richtungsunabhängige Darstellung
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 15.05.2013

S&W

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

ÖPNV-Abfahrten zum nächsten Mittelzentrum an einem Werktag (Ferienzeit)



Anzahl der Haltestellenabfahrten, bei denen innerhalb von max. 75 Minuten ÖPNV-Fahrzeit ein Mittelzentrum erreichbar ist

- über 40 Abfahrten/Tag
- 21 bis 40 Abfahrten/Tag
- 11 bis 20 Abfahrten/Tag
- 6 bis 10 Abfahrten/Tag
- 3 bis 5 Abfahrten/Tag
- 1 oder 2 Abfahrten/Tag
- keine Abfahrt

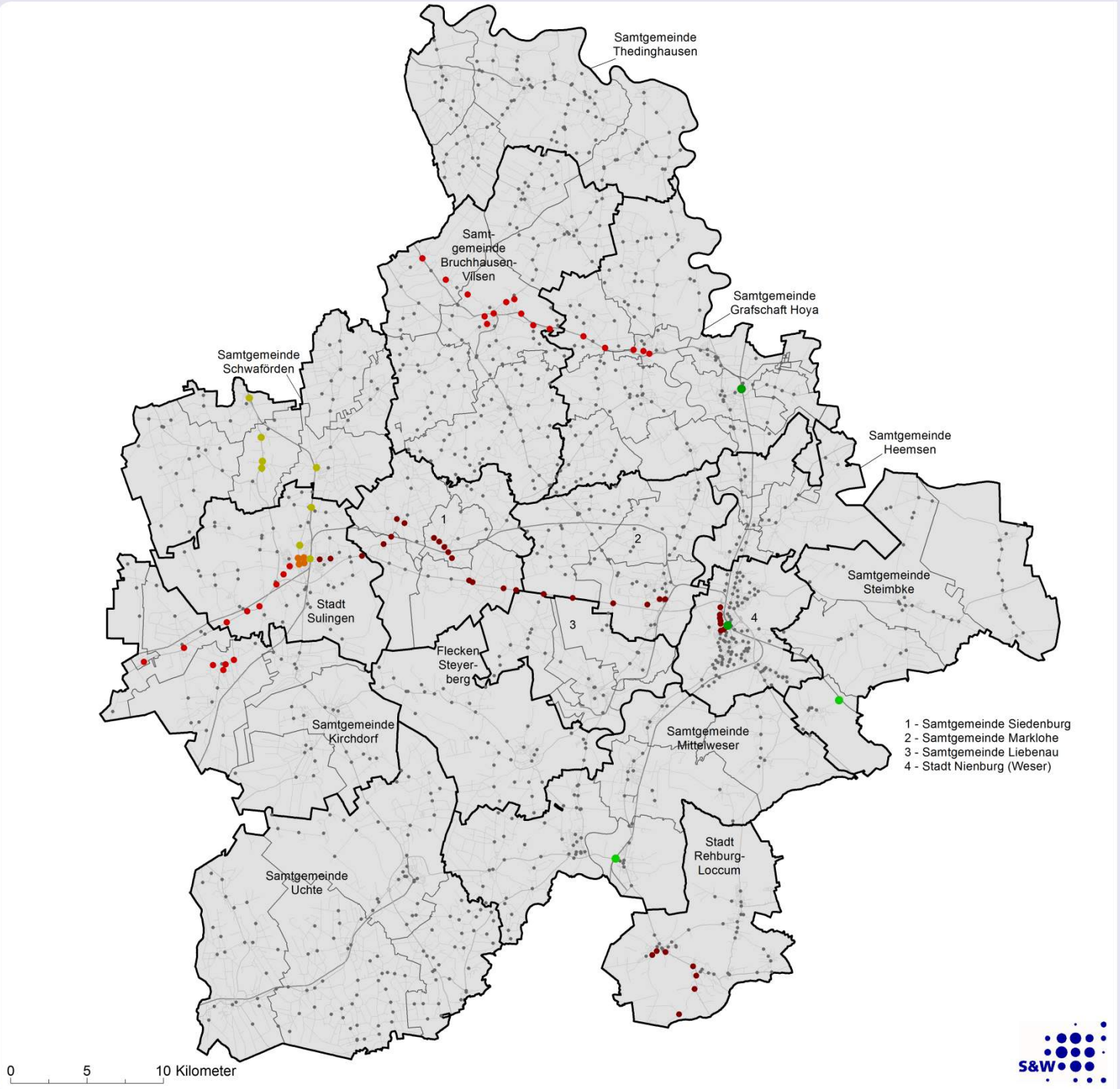
Datengrundlage: S&W-Erreichbarkeitsmodell, Fahrzeiten beinhalten Fahr- und Umsteigezeiten gemäß Fahrplan, Stand 2012
Datengrundlage (Hintergrund): Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 14.05.2013

S&W

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
MORO

ÖPNV-Abfahrten zum nächsten Mittelzentrum an einem Sonntag



Anzahl der Haltestellenabfahrten, bei denen innerhalb von max. 75 Minuten ÖPNV-Fahrzeit ein Mittelzentrum erreichbar ist

- über 40 Abfahrten/Tag
- 21 bis 40 Abfahrten/Tag
- 11 bis 20 Abfahrten/Tag
- 6 bis 10 Abfahrten/Tag
- 3 bis 5 Abfahrten/Tag
- 1 oder 2 Abfahrten/Tag
- keine Abfahrt

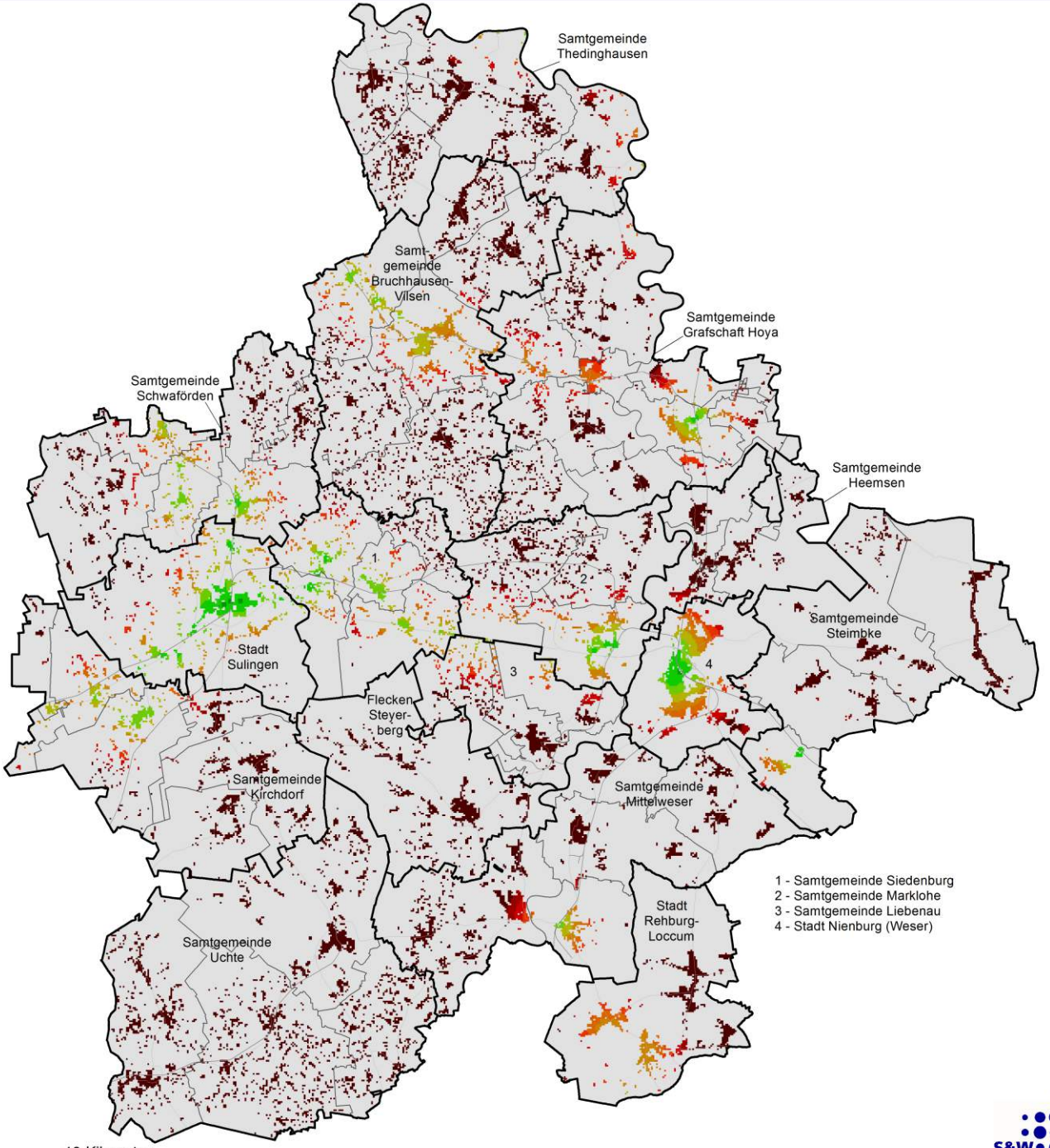
Datengrundlage: S&W-Erreichbarkeitsmodell, Fahrzeiten beinhalten Fahr- und Umsteigezeiten gemäß Fahrplan, Stand 2012
Datengrundlage (Hintergrund): Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

S&W

Stand: 14.05.2013

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
MORO

ÖPNV-Reisezeit zum nächsterreichbaren Mittel-/Oberzentrum



Reisezeit in Minuten (sonntags)

- unter 10 Minuten
- 10 bis 20 Minuten
- 20 bis 30 Minuten
- 30 bis 40 Minuten
- 40 bis 50 Minuten
- 50 bis 60 Minuten
- 60 bis 70 Minuten
- 70 bis 80 Minuten
- 80 bis 90 Minuten
- über 90 Minuten

Datengrundlage: S&W-Erreichbarkeitsmodell, Reisezeiten beinhalten Zugangs-, Warte-, Fahr-, Umsteige- und Abgangszeiten, Stand 2012
Datengrundlage (Hintergrund): Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012; Entwurf vom 13.01.2013

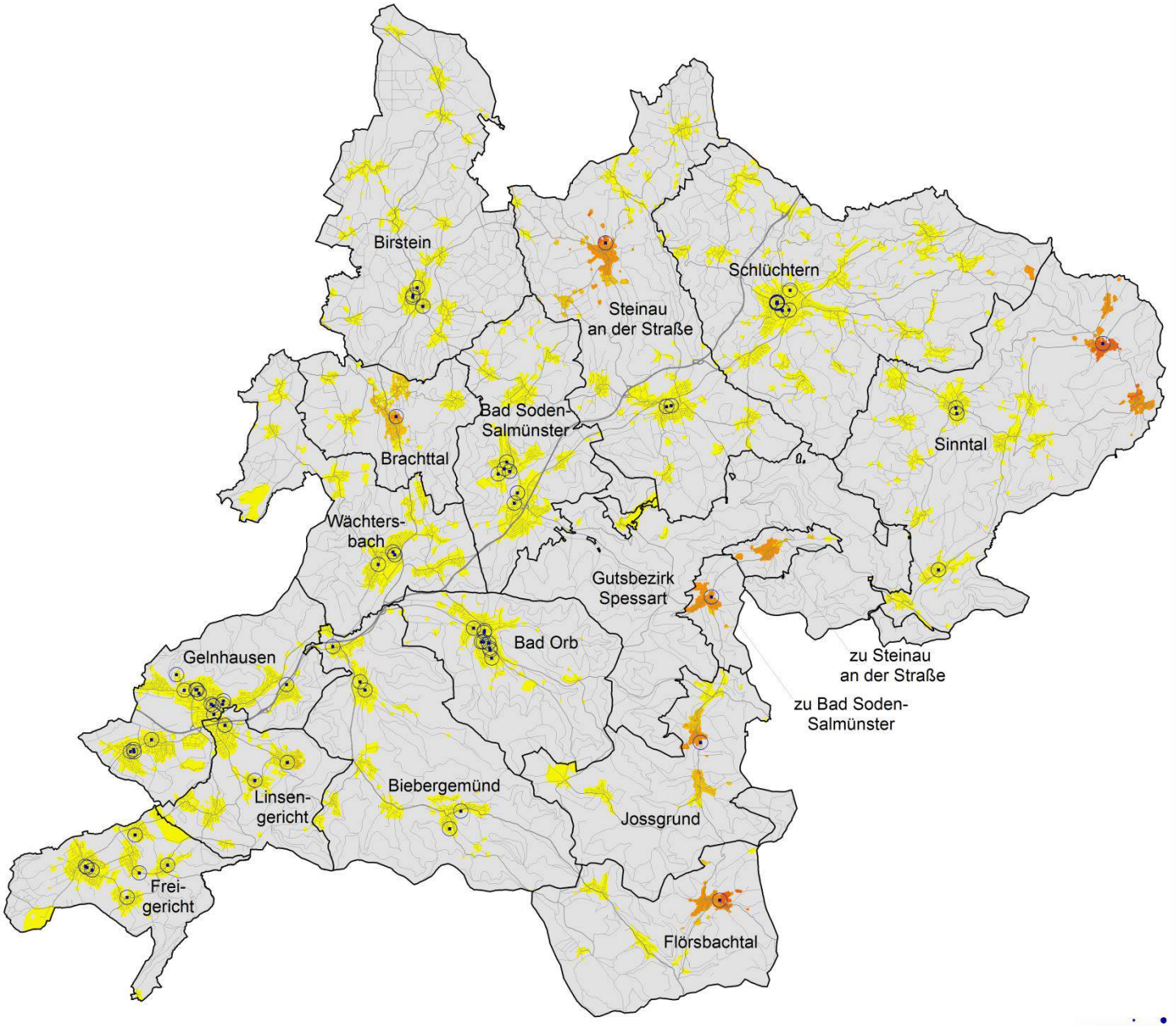
S&W

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
MORO

Beispiel für Erreichbarkeitsszenarien:

Entwicklung der Erreichbarkeit von Hausärzten

Mehraufwand mit dem Pkw bei Wegfall der nächsten Hausarztpraxis



Reisezeitmehraufwand bei Wegfall der nächsten Praxis in Minuten

- unter 3 Minuten
- 3 bis 6 Minuten
- 6 bis 9 Minuten
- 9 bis 12 Minuten
- 12 bis 15 Minuten
- über 15 Minuten
- Hausarztpraxis

Datengrundlagen: S&W-Erreichbarkeitsmodell
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

S&W

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge
MORO

Szenarien zur Erreichbarkeit von Hausärzten im Jahr 2030

Szenario 1: Keine Wiederbesetzung

Szenario 2: Wiederbesetzung von 50 %

2a: nur in Städten

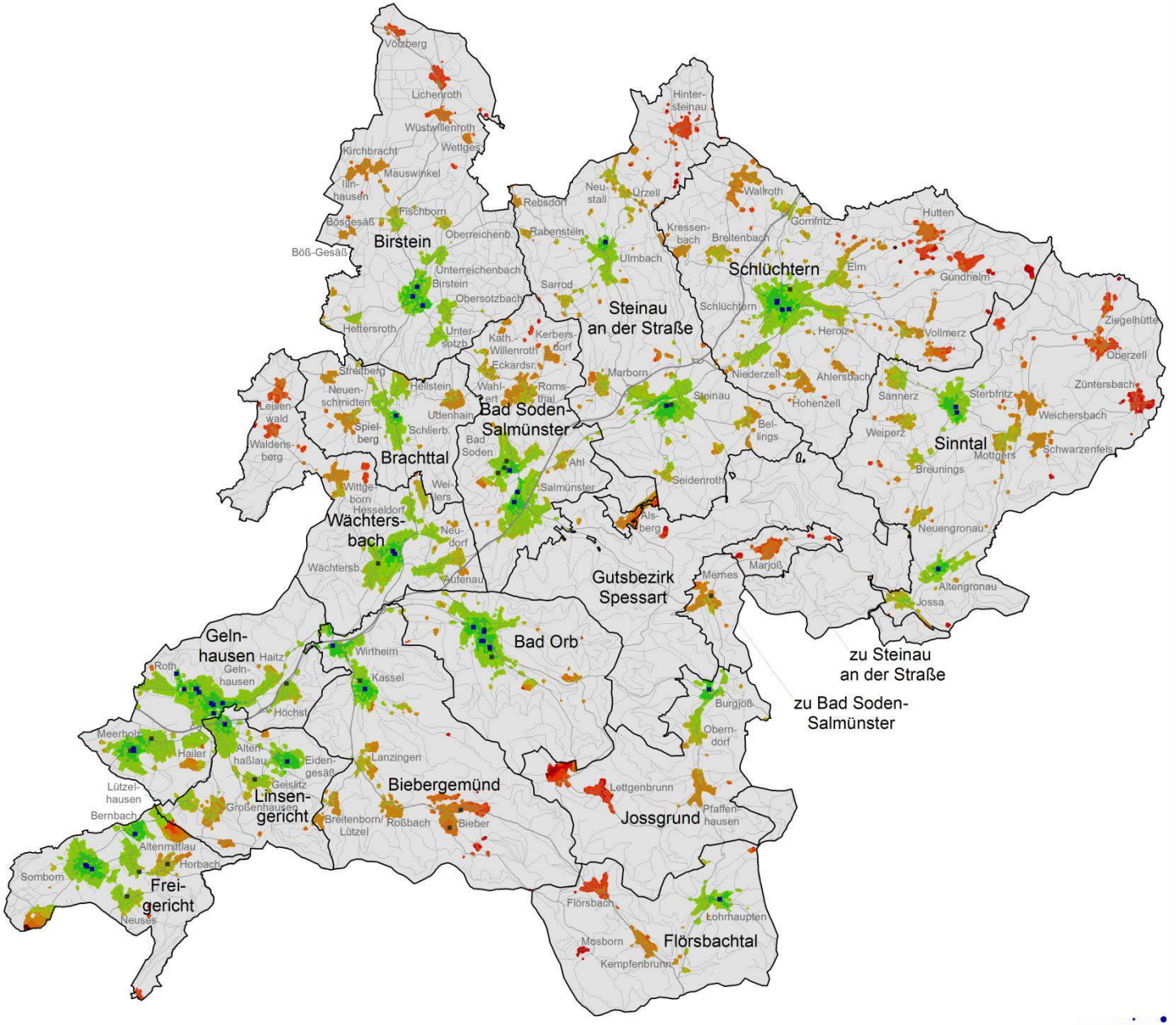
2b: nur in Städten und Kernorten

Szenario 3: Wiederbesetzung von 75 %

3a: nur in Städten

3b: nur in Städten und Kernorten

Pkw-Erreichbarkeit von Hausärzten im Jahr 2030 Szenario: 2b



Reisezeit zur nächsten Praxis in Minuten

- unter 5 Minuten
- 5 bis 7,5 Minuten
- 7,5 bis 10 Minuten
- 10 bis 12,5 Minuten
- 12,5 bis 15 Minuten
- 15 bis 17,5 Minuten
- 17,5 bis 20 Minuten
- 20 bis 22,5 Minuten
- 22,5 bis 25 Minuten
- über 25 Minuten

Szenarioannahmen:

- Hausarztpraxis verbleibt
- Hausarztpraxis entfällt

Datengrundlagen: S&W-Erreichbarkeitsmodell
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 16.05.2013

S&W

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

Pkw-Erreichbarkeit von Hausärzten, Differenz zwischen 2012 und Szenario 2b

Reisezeitmehraufwand in Minuten

- unter 2 Minuten
- 2 bis 4 Minuten
- 4 bis 6 Minuten
- 6 bis 8 Minuten
- 8 bis 10 Minuten
- über 10 Minuten

Szenarioannahmen:

- Hausarztpraxis verbleibt
- Hausarztpraxis entfällt

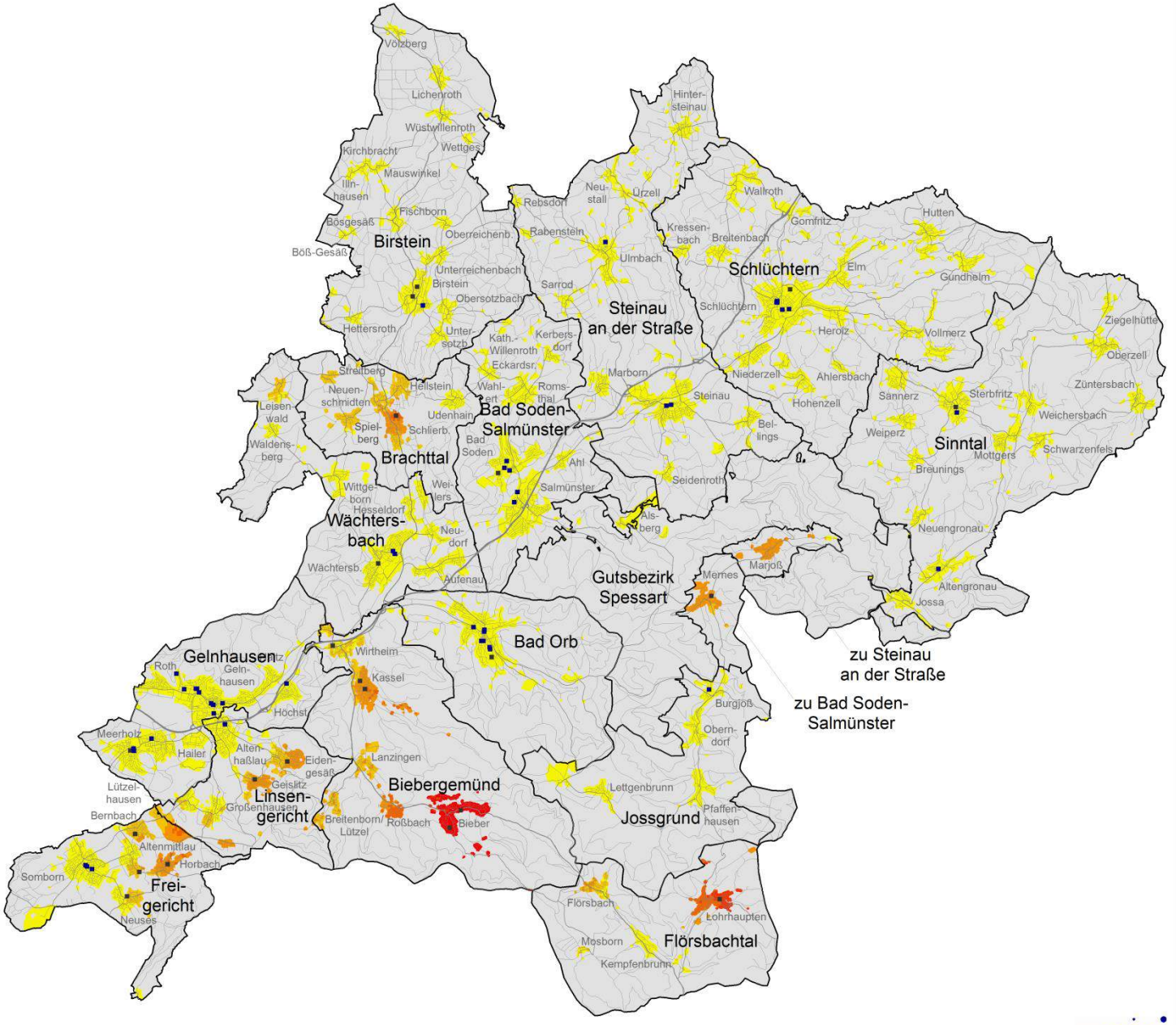
Datengrundlagen: S&W-Erreichbarkeitsmodell
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 17.05.2013

S&W

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

Pkw-Erreichbarkeit von Hausärzten, Differenz zwischen 2012 und Szenario 2a



Reisezeitmehraufwand in Minuten

- unter 2 Minuten
- 2 bis 4 Minuten
- 4 bis 6 Minuten
- 6 bis 8 Minuten
- 8 bis 10 Minuten
- über 10 Minuten

Szenarioannahmen:

- Hausarztpraxis verbleibt
- Hausarztpraxis entfällt

Datengrundlagen: S&W-Erreichbarkeitsmodell
Hintergrund: Basis-DLM des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie, Auszug 2/2012

Stand: 17.05.2013

S&W

Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge MORO

Weitere Beispiele finden sich im Abschlussbericht der Begleitforschung:

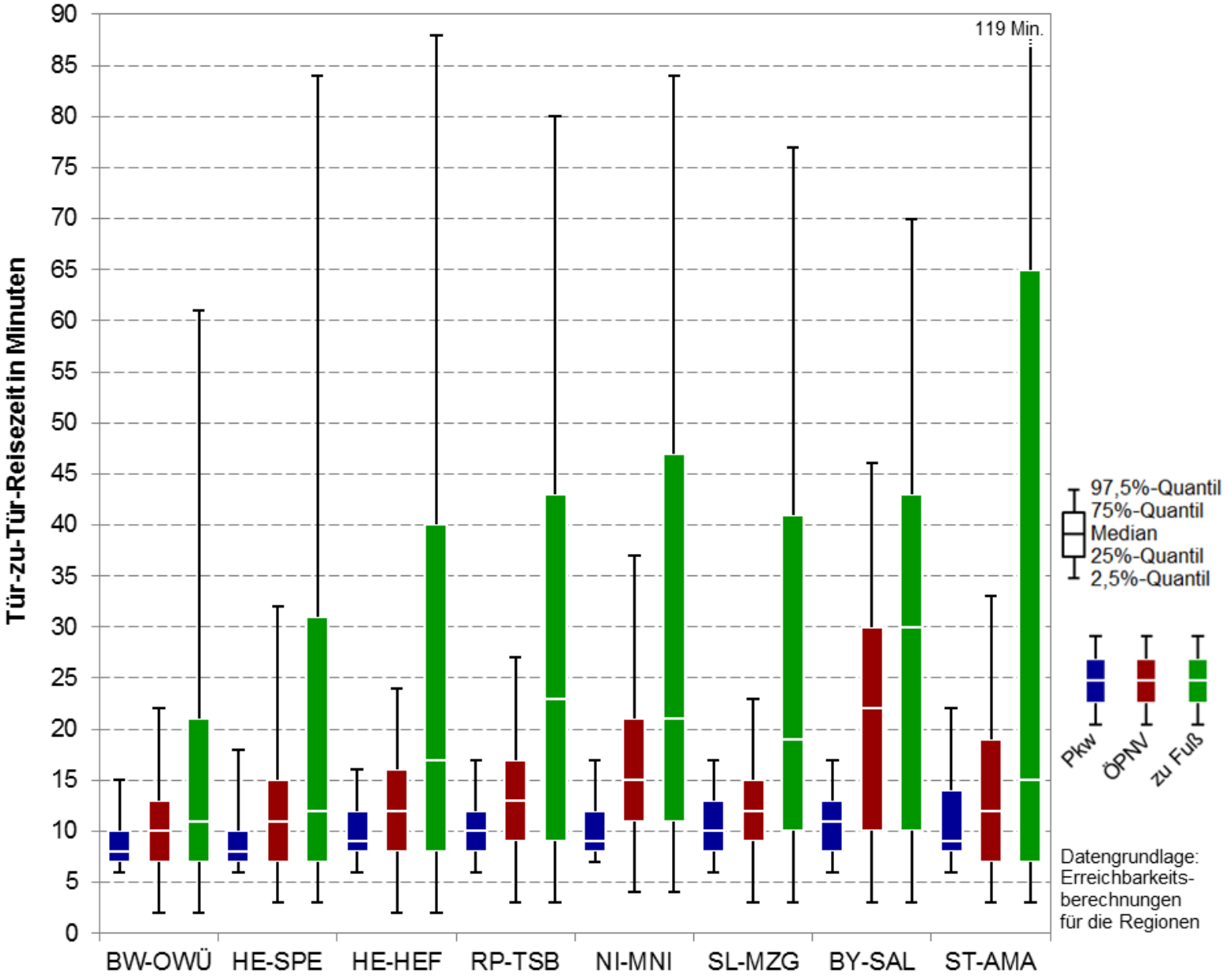
http://www.bbr.bund.de/BBSR/DE/FP/MORO/Forschungsfelder/2011/Aktionsprogramm/ZentraleDatendienste/RegDas_Endbericht_Datendienste.pdf?__blob=publicationFile&v=4

Vergleich der Erreichbarkeitsverhältnisse in den Modellregionen

Erreichbarkeit von Hausärzten in den Modellregionen

Modellregion	Ø-Reisezeit in Minuten			Erreichbarkeitsgrad bei 15 Minuten (%)		
	Pkw	ÖV	zu Fuß	Pkw	ÖV	zu Fuß
Spreewalddreieck	9,7	12,7	23,4	93,2	71,4	62,5
Ostwürttemberg	9,0	10,4	17,2	98,2	87,6	64,5
LK Coburg	-	-	-	99,8	-	59,0
Interk. Koop. Salzachtal	10,8	21,1	29,1	93,5	51,6	34,2
LK Hersfeld-Rotenburg	9,8	12,5	26,4	96,1	71,5	57,3
SPESSARTregional	9,3	12,4	21,6	95,2	75,4	60,2
Vogelsbergkreis	-	-	-	97,0	56,0	-
Westmecklenburg	-	-	-	97,0	56,0	-
Mitte Niedersachsen	10,1	16,5	29,9	94,0	51,2	38,9
Nordeifel	10,4	-	-	99,7	-	-
LK Trier-Saarburg	10,1	13,2	28,5	95,3	68,6	41,7
LK Merzig-Wadern	10,4	12,3	26,6	92,5	76,5	43,2
Altmark	11,1	13,9	36,4	81,2	62,8	50,1
Saale-Holzland-Kreis	-	-	-	92,0	23,0	-

Spreizung der Erreichbarkeit von Hausärzten



Fazit

Fazit nach zweieinhalb Jahren Begleitforschung

- Auseinandersetzung mit Erreichbarkeit war verpflichtend
- Erreichbarkeit war ein sachfeldübergreifendes Thema
- Anpassung auf jeweiligen Untersuchungszweck

- Pkw-Erreichbarkeit wurde nicht als Problem gesehen
- Schülerverkehre stützen die ÖPNV-Angebote
- (Zunehmende) Defizite bei der Erreichbarkeit mit dem ÖPNV und in der Naherreichbarkeit
- Gefährdung gesellschaftlicher und wirtschaftlicher Teilhabe für bestimmte Bevölkerungsgruppen
- Räumliche Erreichbarkeitsdisparitäten feststellbar mit deutlicher Trennlinie zwischen „Stadt“ und „Land“

Fazit nach zweieinhalb Jahren Begleitforschung

- Fragen: Welche Erreichbarkeitsstandards sind erwünscht?
- Kann der ÖPNV das Allheilmittel sein?
- Wechselspiel zwischen Raum- und Verkehrsplanung
- Chancen: Hochwertige Angebote auf ausgewählten Relationen im ländlichen Raum (Grundnetz)
- Chancen: Flexible, alternative Bedienformen

- Erreichbarkeitsszenarien ein Instrument zur Analyse der Folgen vor der Umsetzung von Maßnahmen

Kontakt

Dipl.-Ing. Björn Schwarze
Dr.-Ing. Klaus Spiekermann

Spiekermann & Wegener
Stadt- und Regionalforschung (S&W)
Dortmund

www.spiekermann-wegener.de

www.regionale-daseinsvorsorge.de

PTV GROUP

the mind of movement

MRH Dachprojekt – 2. Fachwerkstatt

INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT DES LANDKREISES CUXHAVEN

Alle Abbildungen u. Grafiken: © PTV Group

http://consult.ptvgroup.com
http://www.ptvgroup.com

PTV Transport Consult GmbH / PTV AG
Cuxhaven, 29.10.2014

AGENDA
AUFTAKTBESPRECHUNG

TOP 1 Arbeitsprogramm

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

TOP 3 Ausblick

AGENDA
AUFTAKTBESPRECHUNG

TOP 1 Arbeitsprogramm

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

TOP 3 Ausblick

TOP 1 PROJEKTZIELE

Leitprojekt „Demografie und Daseinsvorsorge“ der Metropolregion Hamburg

Übergeordnete Ziele:

- Sozial- und Siedlungsstrukturen in den Randregionen der MRH stützen
- Mobilität der Bevölkerung erhalten bzw. verbessern

Projekt „Integriertes, verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven“:

Konkrete Ziele:

- bessere Vernetzung der vorhandenen ÖPNV-Angebote (insb. AST-Verkehre)
- Öffnung, Flexibilisierung und Integration von öffentlichen und individuell erbrachten Verkehrsangeboten durch innovative Lösungsansätze zur Mobilitätsicherung
- Modellfunktion für andere, ähnlich betroffene Regionen

TOP 1 VORSTELLUNG PROJEKTTEAM

Christian Reuter

- ÖPNV-Planung
- Alternative Mobilitätsangebote
- Projektleitung

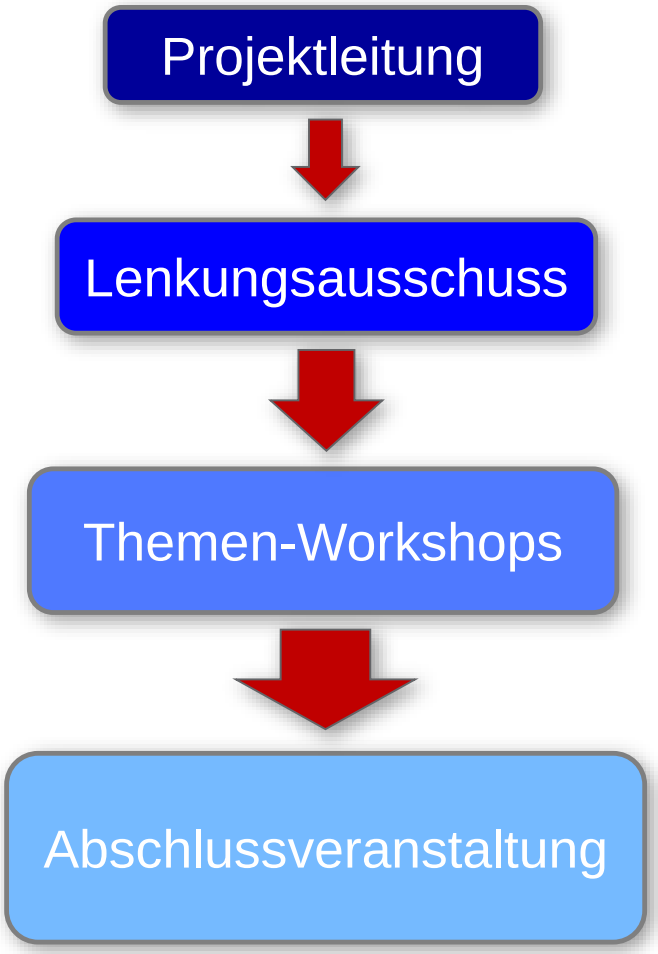
Anette Kindl

- Alternative Mobilitätsangebote
- Potenzialanalyse
- wirtschaftlichen Bewertung

Christine Carstensen

- Projektmarketing/Öffentlichkeitsarbeit
- Begleitung Pilotprojekt

TOP 1 PROJEKTGREMIEN



Funktion? Koordination des Projektfortschritts

Wer? Landkreis Cuxhaven + PTV

Wann? 4 fixe Termine, weitere Termine bei Bedarf
(am 21.10.2014 bereits 5. Sitzung der PL)

Funktion? inhaltlich-strategische Projektsteuerung, Wissenstransfer

Wer? Projektleitung und Vertreter der Gemeinden

Wann? mind. 3 Sitzungen zu Projekt-Meilensteinen

Funktion? Berücksichtigung regionaler Belange, Wissenstransfer, Qualifizierung/Vernetzung der Akteure

Wer? Lenkungsausschuss + 15-20 Vertreter der Akteure/Nutzer

Wann? 4 – 5 Workshops

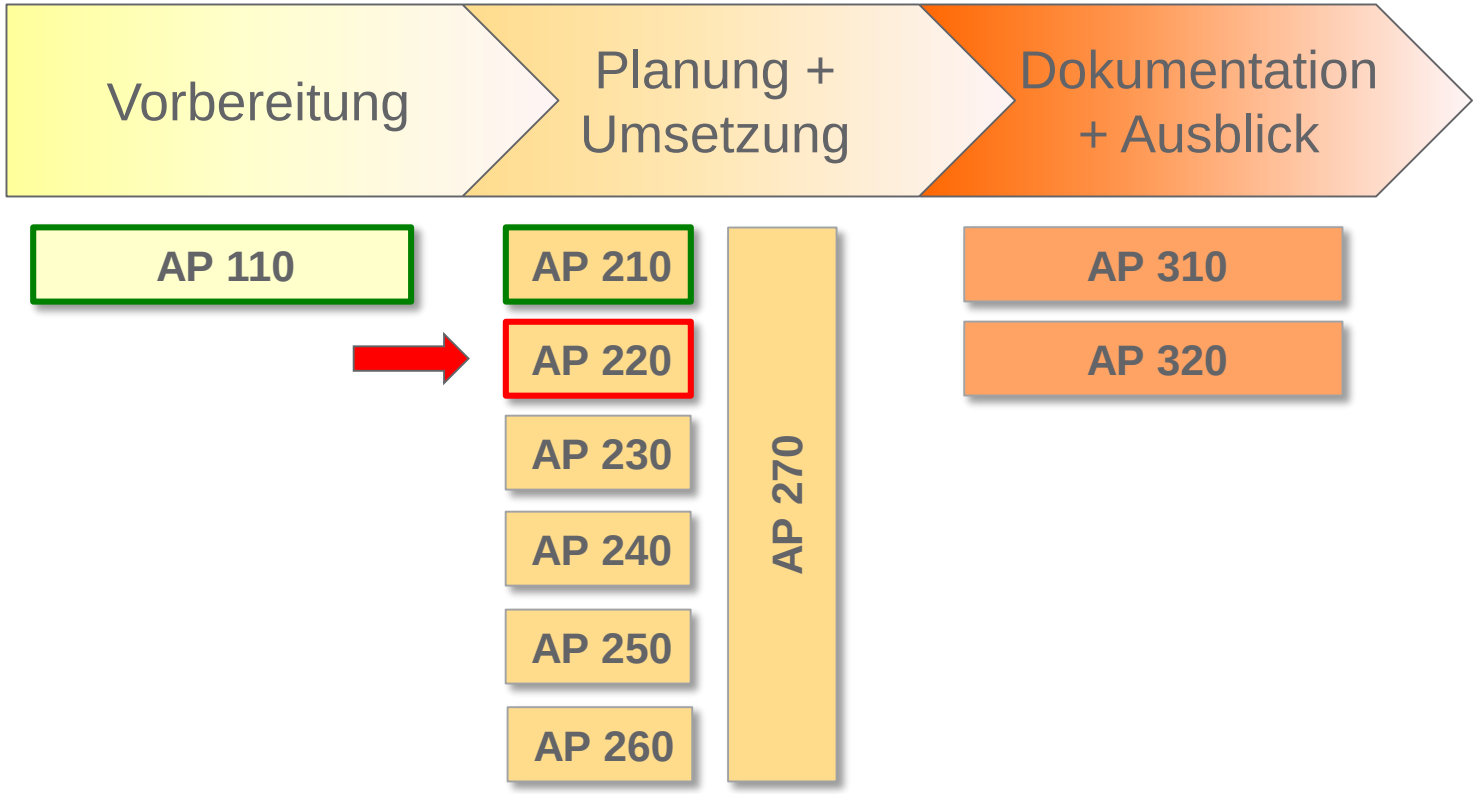
Funktion? Rückkoppelung der Ergebnisse mit der Öffentlichkeit

Wer? Workshop-Teilnehmer + weitere Akteure aus dem Bereich „Mobilität+Daseinsvorsorge“

Wann? 1 Abschlussveranstaltung

TOP 1 VORSTELLUNG ARBEITSPROGRAMM

Integriertes, verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätskonzept für den Landkreis Cuxhaven



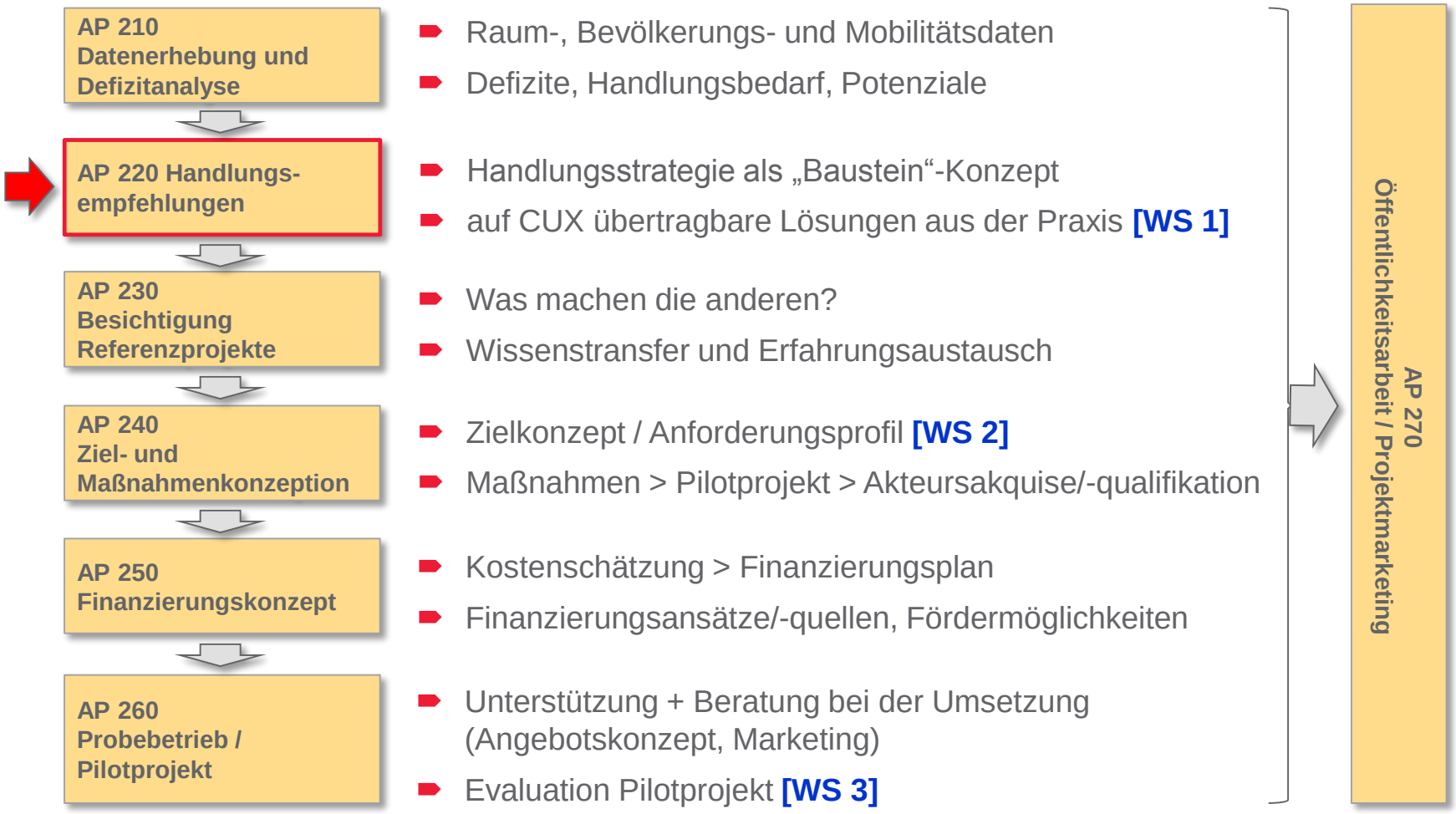
TOP 1 VORSTELLUNG ARBEITSPROGRAMM

AP 110
Grundlagenermittlung

- Initiieren von Projektleitung und projektbegleitendem Lenkungsausschuss
- Schärfung der Aufgabenstellung / Projektverständnisses (gemeinsam mit Auftraggeber)
- Einarbeitung in die regionale Thematik:
  - erste Gespräche mit regionalen Akteuren
  - Sichtung relevanter Studien
  - Sichtung und Bewertung vorliegender Daten

Voraussetzungen für Planungsphase (AP 200) schaffen

TOP 1 VORSTELLUNG ARBEITSPROGRAMM



TOP 1 VORSTELLUNG ARBEITSPROGRAMM

AP 310
Abschlussbericht

- Bericht mit Grafiken und Karten
- PPT-Präsentationen

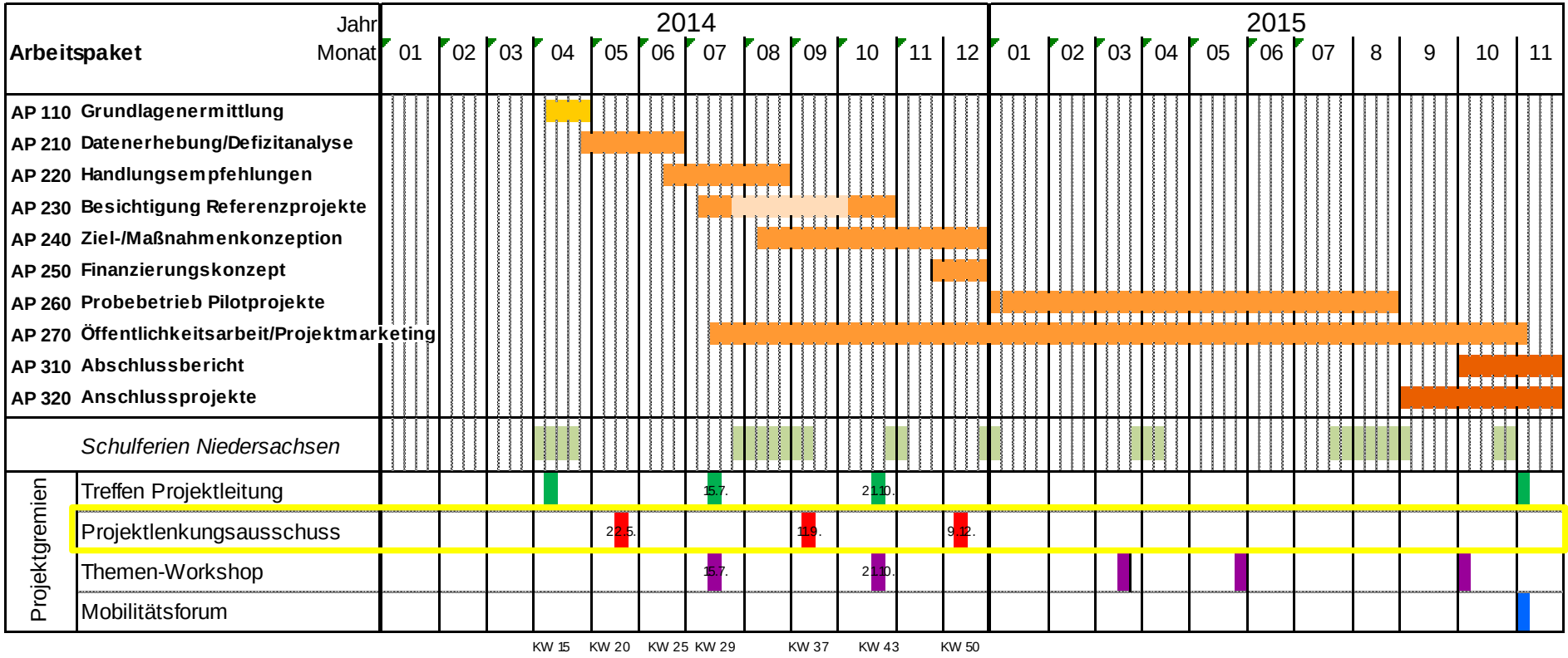
AP 320
Anschlussprojekte

- Vorschläge für Anschlussprojekte
- Diskussion mit regionalen Akteuren **[WS 4]**

Übergabe des „Staffelstabs“ an die Region

TOP 1 ARBEITS- UND ZEITPLAN

Stand: 09.04.2014



AGENDA
AUFTAKTBESPRECHUNG

TOP 1 Arbeitsprogramm

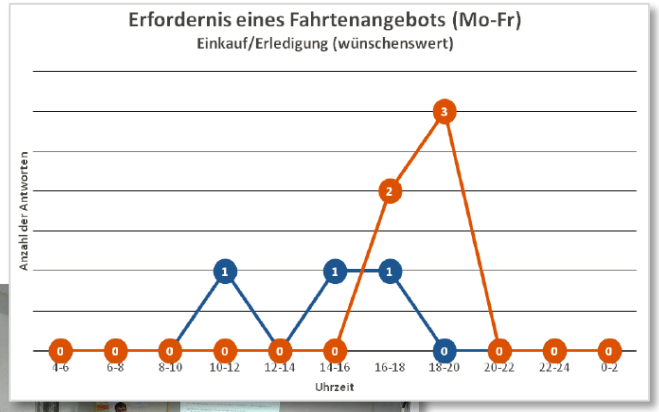
TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

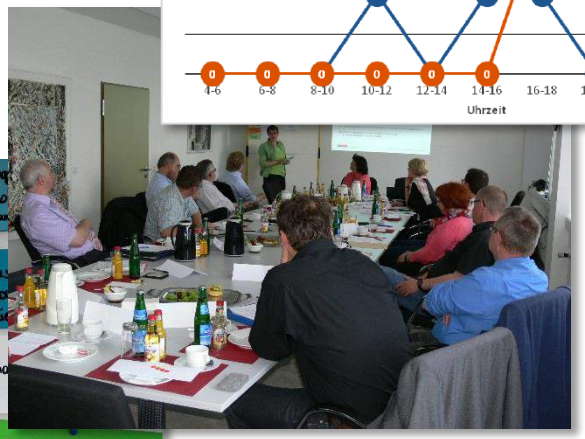
TOP 3 Ausblick

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Initiierung der Projektgremien / Einbinden lokaler Akteure (AP 100)

- Projektleitung (09.04./22.05./15.07.)
- Projektlenkungsausschuss (22.05.)
- Themen-Workshop (15.07.)

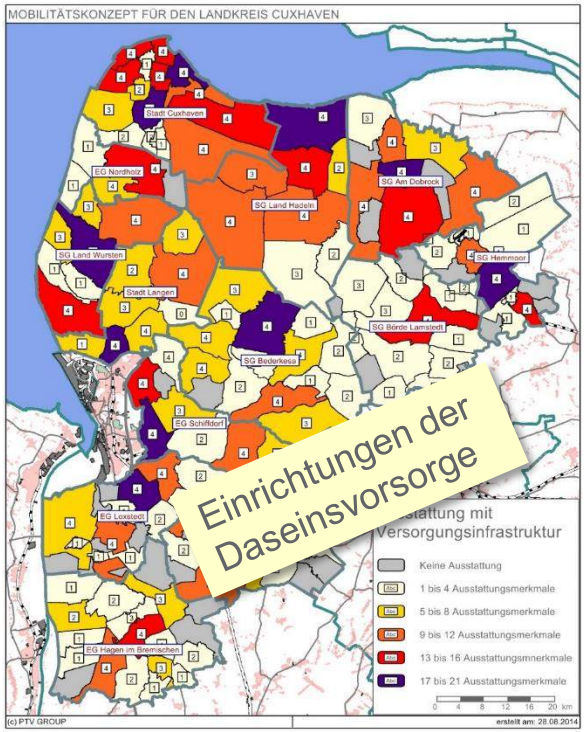


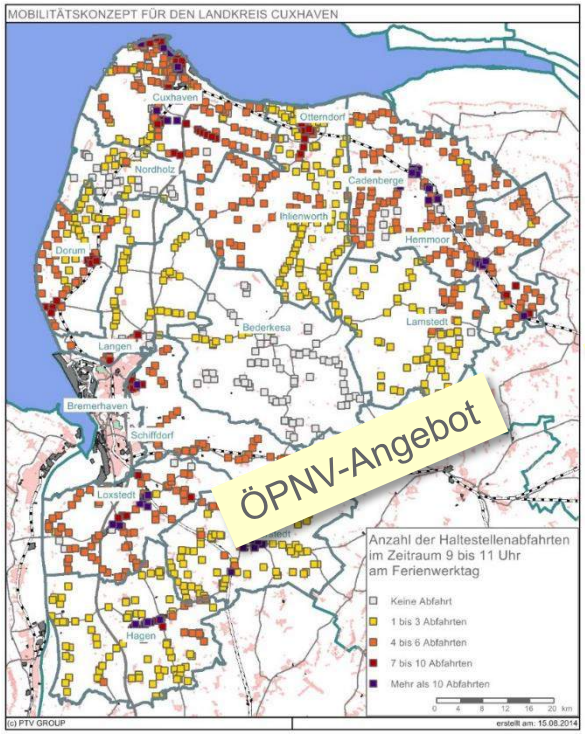


TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Grundlagenermittlung (AP 100)

Datenerhebung, Defizitanalyse, Handlungsbedarf (AP 210)





Alternative Mobilitätsangebot

PENDLERPORTAL

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Status-Quo-Analyse: abgeschlossen

→ Fazit:

- Verfügbarkeit des ÖPNV und (zeitliche) Erreichbarkeit wichtiger Ziele sind im regionalen Vergleich als „gut“ zu bewerten.
- Es gibt erste Ansätze für alternative Mobilitätsangebote (Fahrradnutzung, E-Bike-Ladestationen (movelo), Vereinsbus, Pendlernetzwerk).
- Solange ÖPNV-Finanzierung für Linienbus und AST-Verkehre gesichert ist:
  → wenig Anreiz für alternative (und selbstorganisierte) Mobilitätsangebote.
- Bislang nur geringe Vernetzung von Angeboten und Informationen.
- Zukünftig: Negative Entwicklung wichtiger Randbedingungen ist absehbar:
  - Rückläufige demografische Entwicklung
  - Wettbewerbsdruck um Finanzierungsmittel der öffentlichen Hand

→ Handlungsstrategie im Bereich Mobilität erforderlich!

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Handlungsstrategie

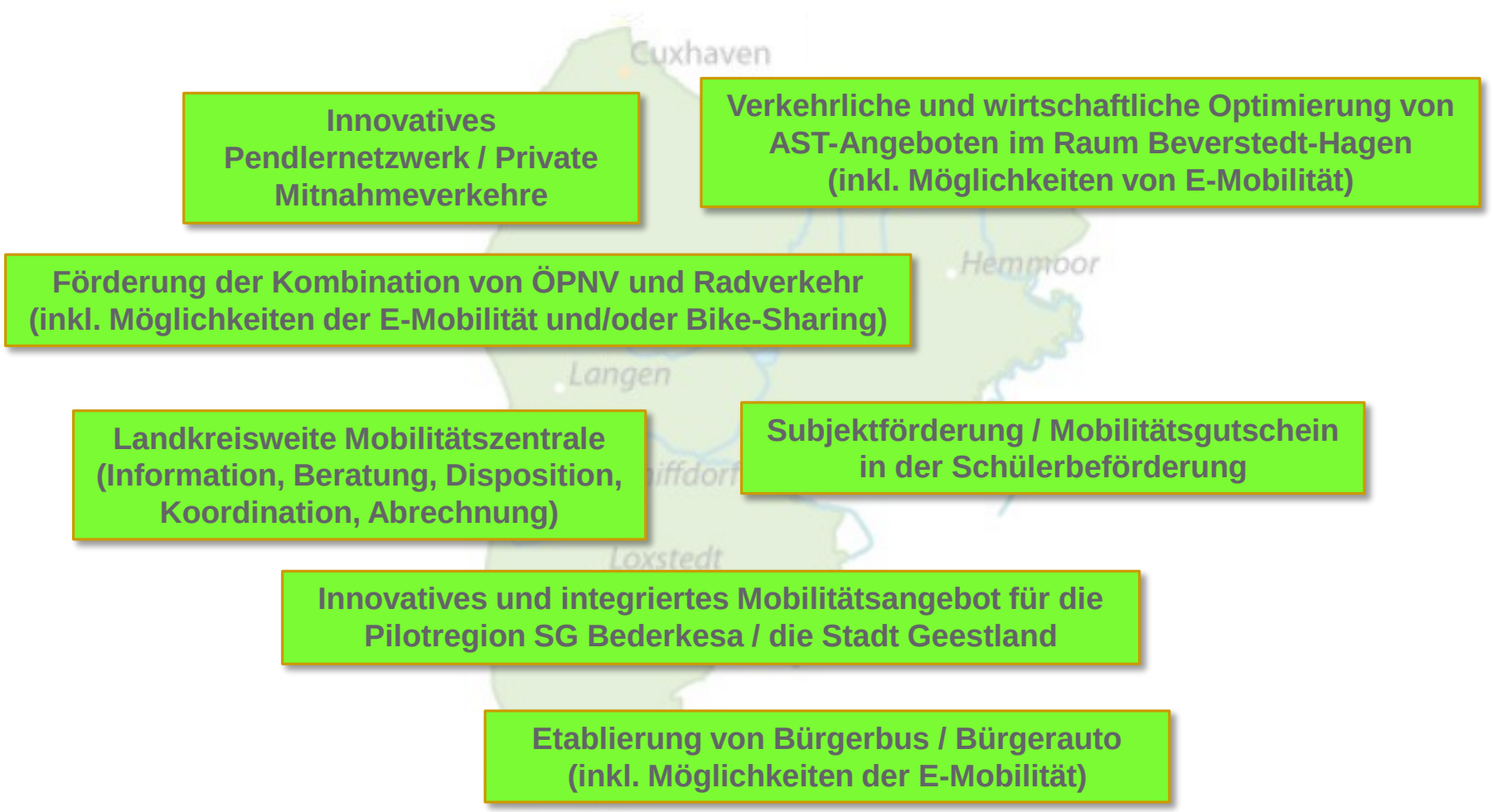
(= Strategische Handlungsfelder bestimmen und Handlungsansätze zuordnen)

Ziele:

- Mobilitätsangebot zukunftsfähig machen (= nachfragegerecht und finanzierbar)
- Anreize für mehr Eigeninitiative auf der Angebots- und Nachfrageseite schaffen

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Mögliche Handlungsansätze - 7



TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Projektlenkungsausschuss (03.09.14)

→ **Fokussierung auf drei Projektideen**

Innovatives Pendlernetzwerk / Private Mitnahmeverkehre

Verkehrliche und wirtschaftliche Optimierung von AST-Angeboten im Raum Beverstedt-Hagen (inkl. Möglichkeiten von E-Mobilität)

Förderung der Kombination von ÖPNV und Radverkehr (inkl. Möglichkeiten der E-Mobilität und/oder Bike-Sharing)

Landkreisweite Mobilitätszentrale (Information, Beratung, Disposition, Koordination, Abrechnung) - vom LK gesetzt -

Subjektförderung / Mobilitätsgutschein in der Schülerbeförderung

Innovatives und integriertes Mobilitätsangebot für die Pilotregion SG Bederkesa / die Stadt Geestland

Etablierung von Bürgerbus / Bürgerauto (inkl. Möglichkeiten der E-Mobilität)

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

2. Fachworkshop (21.10.14)

- Diskussion zu Themenschwerpunkten

**Fahrrad und Pedelec im Alltagsverkehr –
Möglichkeiten der kombinierten Nutzung mit dem ÖPNV**

Anforderungen an eine Regionale Mobilitätszentrale

Workshop-Ergebnisse werden für die weitere Ausarbeitung der Projektideen zu umsetzungsreifen Maßnahmen verwendet!

AGENDA
AUFTAKTBESPRECHUNG

TOP 1 Arbeitsprogramm

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

TOP 3 Ausblick

TOP 3 AUSBLICK

Erfahrungsaustausch und Wissenstransfer:

Informationsreise zu innovativen Mobilitätsprojekten

- **Fahrt 1: Abgestuftes ÖPNV-Angebot im Landkreis Prignitz**
  Montag 17.11.14
- Besuch bei der Verkehrsgesellschaft Prignitz
- Erläuterung des Rufbus-Systems
- Besichtigung der Leit- und Dispositionszentrale
- Vorstellung des Konzepts „Bürgerladen mobil“

- **Fahrt 2: Pilotprojekt STmobil und Bürgerbusprojekt im ZVBN-Gebiet**
  Donnerstag 20.11.14
- Besuch bei der Regionalverkehrsgesellschaft Münsterland
- Besichtigung der Pilotprojekts STmobil: Pedelec+Bus und lokale Mobilitätszentrale
- Pedelec-Schule für Senioren – Konzept und Erfahrungen
- Bürgerbusprojekt – Angebot, Organisation und Erfahrungen

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Nächste Schritte:

11/2014	**Fachgespräche** zu Themenschwerpunkten der Projektideen
12/2014	Lenkungsausschuss → **Auswahl eines Pilotprojekts**
ab 01/2015	**Implementierung/Umsetzung** des Pilotprojekts
	Durchführung weiterer **Themen-Workshops**
	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

TOP 2 Bisher erreichte Ergebnisse

Nächste Schritte:

11/2014	**Fachgespräche** zu Themenschwerpunkten der Projektideen
12/2014	Lenkungsausschuss → **Auswahl eines Pilotprojekts**
ab 01/2015	**Implementierung/Umsetzung** des Pilotprojekts
	Durchführung weiterer **Themen-Workshops**
	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

PTV GROUP

the mind of movement

VIELEN DANK FÜR IHRE AUFMERKSAMKEIT.

Alle Abbildungen u. Grafiken: © PTV Group

http://consult.ptvgroup.com
http://www.ptvgroup.com

Regionale Erreichbarkeiten in der MRH

Marcus Peter, M.Sc.

Technische Universität Hamburg
Institut für Verkehrsplanung und Logistik

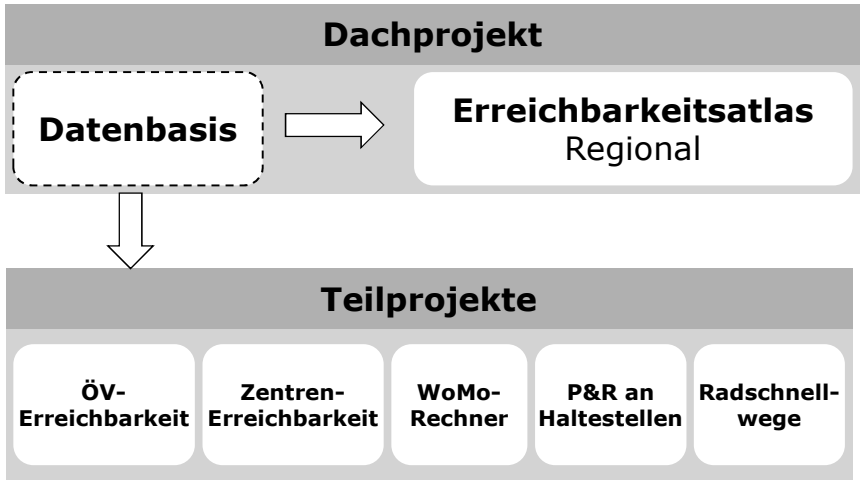
Erreichbarkeit ist Daseinsvorsorge

- Wie gelangen die Menschen zu ihren Zielen?
  - Arbeit
  - Bildung
  - Versorgung
- Und was bedeutet der demographische Wandel?
  - Für die Raumstruktur
  - Für das Verkehrsangebot
  - Für die öffentlichen Finanzen

Institut für Verkehrsplanung und Logistik
TUHH Technische Universität Hamburg-Harburg

Projektüberblick

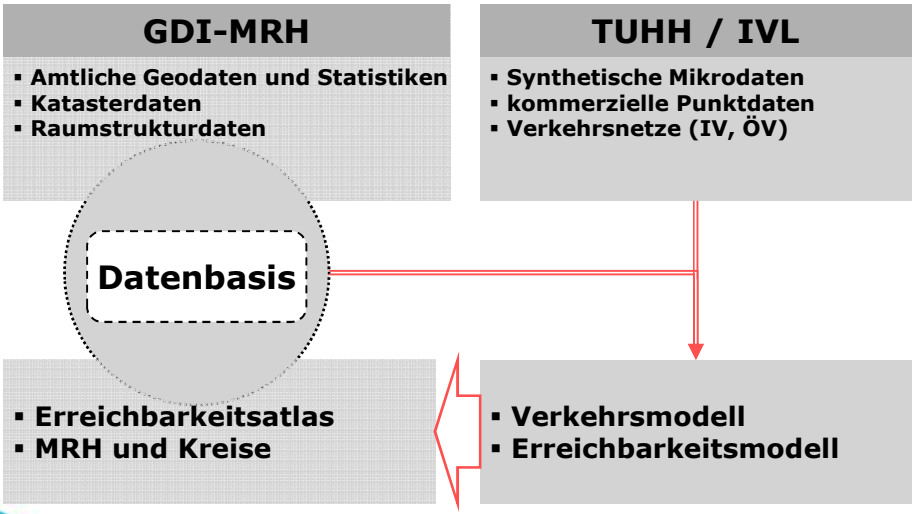
IV/2014 – III/2017



Institut für Verkehrsplanung und Logistik

TUHH Technische Universität Hamburg-Harburg

Ohne Daten geht´s nicht



Institut für Verkehrsplanung und Logistik

TUHH Technische Universität Hamburg-Harburg

Was sind die Ziele?

- Verstehen räumlich-infrastruktureller Verflechtungen
- Vergleich infrastruktureller Ausbaustrategien
- Unterstützung bei Standortentscheidungen
- Identifizierung von Versorgungslücken

- Schaffung einer Datenbasis für regionale Planungen
- Schaffung einer Grundlage für die ÖV-Planung im ländlichen Raum
- Versachlichung der Kommunikation in politischen und planerischen Kontexten

Beispiel: Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen

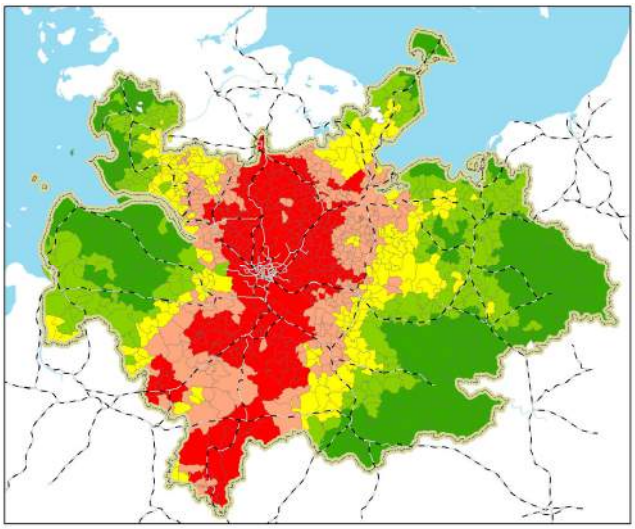
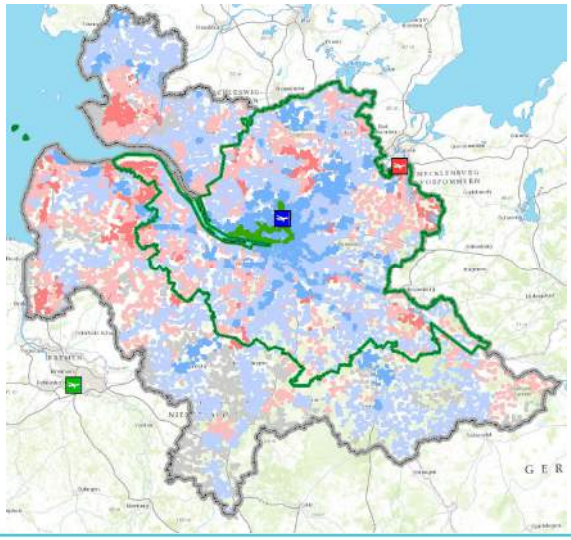


Abb.: Aus dem Projekt EUROLAN (€LAN)
Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der TU Hamburg-Harburg

Beispiel: Umsteigehäufigkeiten zum Hamburger Flughafen

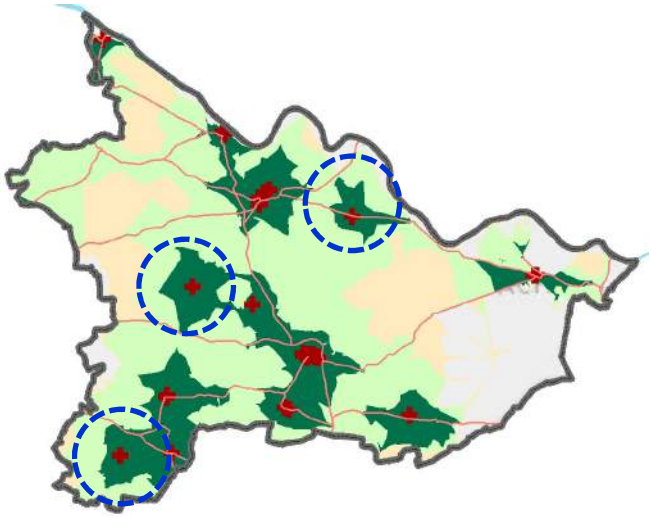


Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Abb.: Aus dem Projekt SpitzenCluster Luftverkehr
Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der TU Hamburg-Harburg

TUHH Technische Universität Hamburg-Harburg

Beispiel: Ärztliche Versorgung in Lüchow-Dannenberg

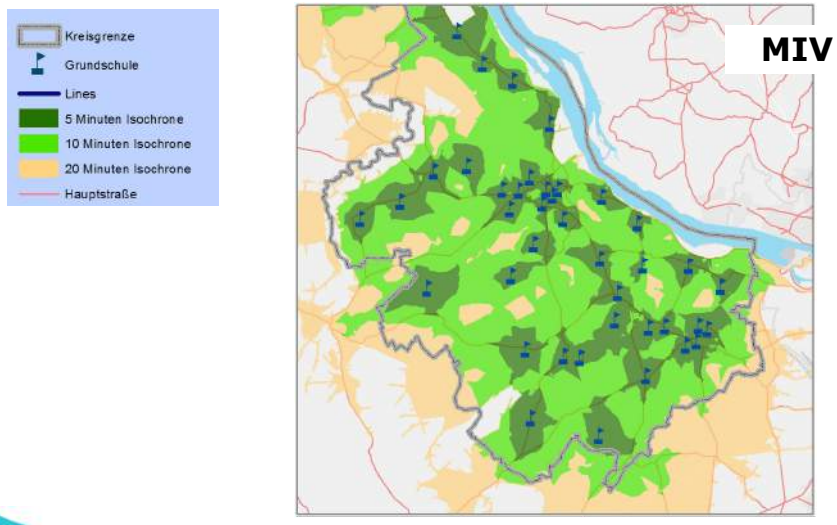


Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Abb.: Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der TU Hamburg-Harburg

TUHH Technische Universität Hamburg-Harburg

Beispiel: Erreichbarkeit von Grundschulen im LK Stade



Institut für Verkehrsplanung und Logistik

Abb.: Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der TU Hamburg-Harburg

TUHH Technische Universität Hamburg-Harburg

Beispiel: Wohnungsbau in Hamburg

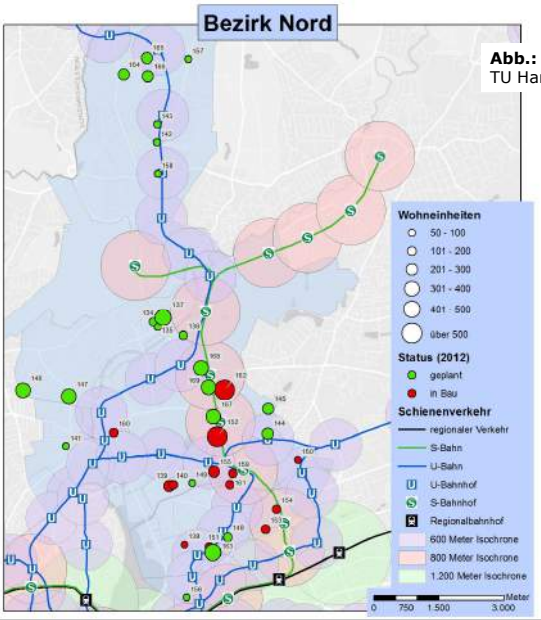


Abb.: Institut für Verkehrsplanung und Logistik an der TU Hamburg-Harburg

TUHH Technische Universität Hamburg-Harburg

Ausblick

- Starttermin: 01.11.2014
- Dauer: 3 Jahre
- Aufbau der Datenbasis und des Erreichbarkeitsmodells bis Ende April 2015
- Parallel: Abstimmung von Indikatoren und Begleitung von Abstimmungsprozessen

- Organisation und Bearbeitung der Teilprojekte
- 1. Zwischenpräsentation Ende April 2015

metropolregion hamburg

Leitprojekt der MRH

Flexible Bedienformen

Stärkung der Mobilität in ländlichen Räumen durch flexible und alternative Bedienformen im Öffentlichen Personennahverkehr

Vortrag 2. Fachwerkstatt MRH-Leitprojekt „Demografie und Daseinsvorsorge“ in Cuxhaven, 29.10.2014

Joachim Sachs
Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (VNO), Stade

metropolregion hamburg

Der ÖPNV in der MRH steht vor Herausforderungen und neuen Anforderungen

- **Demografischer Wandel:**
  - > Bevölkerungsrückgang in ländlichen Räumen
  - > älter werdende Bevölkerung
  - > Zentralisierung von Handel, Dienstleistungen etc.
  - > Folge: Mobilitätsanforderungen steigen!
- **Flexibilisierung von Arbeits-, Schul- und Öffnungszeiten**
- **Sinkende Schülerzahlen und rückläufige Fahrgastzahlen**
- **Finanzierung des ÖPNV wird schwieriger**
  - > Anforderungen an Wirtschaftlichkeit des ÖPNV steigen, nicht zuletzt vor dem Hintergrund begrenzt zur Verfügung stehender öffentlicher Mittel
- **Zunehmende technische Möglichkeiten bei den Kunden**
  - > Erhöhung der Anforderungen an Verkehrsunternehmen
- **Klimaschutzziele**

Antwort: Ausbau und Weiterentwicklung bedarfsgerechter Angebote!
Aber: Heutige Angebote sind im Hinblick auf Auskünfte, Bezeichnung, Betriebskonzept, Anmeldezeiten, Tarife sehr unterschiedlich(= Zugangshemmnisse!)

Ausgangspunkte in der MRH

metropolregion hamburg

neue Planungs-aufträge / Konzepte in einzelnen Landkreisen, z.B. NWM, HK, DAN

NDS > ML-Studie „Mobilität in ländlichen Räumen“

Projektidee: Weiterent-wicklung von flexiblen Bedienformen

HVV-Aktivitäten (Arbeitsgruppe, Workshop, Leitfaden)

aktuelle Modell-projekte NDS (Lk Cuxhaven, Heidekreis, Schaumburg)

Projektinitiative der Kreise Ostholstein, Hrzgt. Lauenburg, Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim

metropolregion hamburg

Bedarfsgerechte und bezahlbare Mobilität in ländlichen Teilräumen der MRH durch die Weiterentwicklung flexibler Bedienformen sichern und verbessern!

Vorteile für Bürger/innen:

- Bedarfsgerechte Gestaltung vorhandener Angebote
- Bedarfsgerechte Entwicklung neuer Angebote
- Erhöhung der Transparenz und Zugänglichkeit

Vorteile für Aufgabenträger / Kommunen etc.

- Praktikable und passgenaue Lösungen (Recht, Organisation, Technik)
- Kosten entstehen nur bei Nutzung des Angebotes
- Beratung und Information vor Ort
- Gestaltung / Vermarktung bedarfsgerechter Verkehre als Produkte
- **Einsatz neuer technischer Möglichkeiten**
- **Aufbauend auf guten Beispielen innerhalb / außerhalb MRH**
- **Effiziente Vernetzung in der MRH / Synergien nutzen**

Arbeitspakete/ Ergebnisse

metropolregion hamburg

Arbeitspaket 1

- **Bestandsanalyse der flexiblen Bediensysteme in der MRH**
- **Fachgespräch über Stärken, Schwächen und Herausforderungen der flexiblen Bedienformen**
- **Festlegung der Themenschwerpunkte für das Arbeitspaket 2**

Arbeitspaket 2

- **Entwicklung von Standards und technischen / organisatorischen / rechtlichen Lösungen**
- **„Werkzeugkasten“ u.a. Lösungsmodelle für Dispositionszentralen, Leitfaden für Projektabwicklung, Musterverträge und gemeinsames Marketing)**

Arbeitspaket 3

- **Informations- und Beratungsleistungen durch „Kümmerer“ für Aufgabenträger, Kommunen, Initiativen**

Teilumsetzungsprojekte im Anschluss möglich

Projektträger und -partner

Projektträger: Kreis Ostholstein

Projektpartner

Schleswig-Holstein

- Kreise Dithmarschen, Pinneberg, Segeberg, Stormarn, Hzgt. Lauenburg, Hansestadt Lübeck
- NAH.SH GmbH

Niedersachsen

- Verkehrsgesellschaft Nord-Ost-Niedersachsen mbH (für die Landkreise Cuxhaven, Harburg, Heidekreis, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Rotenburg [Wümme], Stade, Uelzen)
- Amt für regionale Landesentwicklung Lüneburg

Mecklenburg-Vorpommern

- Landkreise Nordwestmecklenburg und Ludwigslust-Parchim

- Hamburger Verkehrsverbund GmbH
- Geschäftsstelle Metropolregion Hamburg

Schnittstellen zu anderen Leitprojekten

metropolregion hamburg

	Demografie und Daseinsvorsorge	Regionale Erreichbarkeitsanalysen	Flexible Bedienformen im ÖPNV
Ziel	Gesamtstrategie der MRH zu Auswirkungen des demografischen Wandels	Analyse von Erreichbar-keitsqualitäten / Erstellung „Erreichbarkeitsatlas“	Umsetzungsorientierte Förderung von flexiblen Bedienformen
Themen	Bildung, Wohnen, Mobilität, Naherholung, familien-freundliche Wirtschaft	Erreichbarkeit und Mobilität unter Einbeziehung aller Verkehrsträger	ÖPNV
(mögliche) Projekt-ergebnisse	➢ *Vernetzung Schulentwick-lungs- und ÖPNV-Planung;* ➢ *Schülerbeförderung durch flexible Angebote;* ➢ *Informationsnetzwerk für Senioren / Altersgerechtes Wohnen;* ➢ *Barrierefreie Naher-holungsinfrastruktur;* ➢ *Gemeindeübergreifende flexible Bedienformen* ➢ *Vernetzung Verkehrsträger* ➢ *Mobilitätszentrale*	➢ *Reisezeitenvergleich ÖV ⇔ MIV (u.a . Region ⇔ Ober-/Mittelzentren; Orte ⇔ Bahnhöfe, Schulen, Gewerbegeb., Ärzte)* ➢ *Aufzeigen von Erreichbarkeitslücken* ➢ *Erreichbarkeit Zentraler Orte durch flexible Angebote* ➢ *Wohn- und Mobilitäts-kostenrechner*	➢ *„Werkzeugkasten“: Standards / techn. Lösungen für Auskünfte, AST-Disposition, AST-Abrechnung; Leitfaden Projektabwicklung; Musterverträge; Übersicht Fördermöglichkeiten* ➢ *„Kümmerer“: umsetzungsbezogene Beratung v. Aufgabenträgern / Kommunen / Initiativen;* ➢ *Angleichung der Angebots-merkmale der flexiblen Bedien-formen / gemeinsames Marketing*